



# Альбатрос

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



## Официальный раздел



*Уважаемые коллеги, дорогие друзья!*

*Новогодние торжества – время подведения итогов и построения планов.*

*2020-й показал, что самые твердые планы, бывает, радикально меняются вопреки ожиданиям. Он же, этот необычный год, доказал – самые суровые обстоятельства в итоге не властны над глубокими мыслями, искренними чувствами и настоящими поступками. Их в уходящем году у нас с вами было в достатке. Мы с вами быстро перестроились и перешли в режим работы в условиях пандемии COVID-19. Мы добились значительных успехов в реализации ключевых самолетных программ. Мы работали весь год, как одна команда.*

*Мы получили высокие командные результаты.*

*Несмотря ни на что, в этом году мы с вами впервые подняли в воздух МС-21-310 с отечественным двигателем ПД-14 и новый турбовинтовой Ил-114-300, Ту-160 с новыми двигателями НК-32-02 и глубоко модернизированный Ту-95МСМ. Мы с вами выполнили обязательства перед Минобороны России по поставке техники, завершили реализацию крупных контрактов на Су-35 и Су-34, приступили к выполнению новых. Мы с вами построили серийный Су-57 и развернули масштабные работы по подготовке линии поточной сборки самолетов 5-го поколения. Мы с вами выполнили обязательства по модернизации строевых МиГ-29 и МиГ-31 и продолжаем работать над новым МиГ-35. Мы с вами построили серийные Ил-76МД-90А и получили новые контракты на транспортники и топливозаправщики. Мы с вами продемонстрировали способности Бе-200*

*по тушению пожаров любого уровня сложности на международном уровне. Он прекрасно зарекомендовал себя в Турции.*

*Несмотря на сложную конъюнктуру рынка пассажирских авиаперевозок, мы с вами продолжали работать над улучшением потребительских качеств наших самолетов, повышением их надежности и укреплением послепродажного обслуживания. В результате с конца лета, вместе с постепенным восстановлением авиаперевозок, на самолетах SSJ100 авиакомпаниями было открыто несколько десятков новых маршрутов. Мы с вами соединили российские города, между которыми раньше не было возможности летать напрямую.*

*Мы продолжили выстраивать слаженную работу всех предприятий корпорации в общем контуре. Несмотря ни на что, в этом году у нас с вами были важные победы в конкурсах новых технологий и рабочих профессий, финансовых сделок и производственных инноваций.*

*Мы боролись, преодолевали, сосредотачивались, решали накопившиеся проблемы, организовывали прорыв на приоритетных направлениях, придумывали, мыслили системно, действовали активно, чувствовали искренне! Мы доказали, что нас не остановить!*

*Хочу поблагодарить за вклад в наше общее дело всех вас – рабочих, инженеров, конструкторов, летчиков-испытателей, сотрудников служб и подразделений наших предприятий и КБ, управленцев, весь творческий, талантливый и профессиональный коллектив нашей корпорации!*

*В наступающем году нас с вами ждут не менее масштабные вызовы и свершения. Искренне желаю вам и вашим близким здоровья, бодрости духа и новых горизонтов!*

*Только вперед!*

Генеральный директор ПАО «ОАК»  
Ю.Б. Слюсарь



Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Прошедший год дал нам возможность проявить лучшие человеческие качества, проверил на стойкость, заставил по-новому организовать рабочие процессы! Но, несмотря на все ограничения и трудности мы не только выстояли, но и добились успехов!

Мы впервые подняли в воздух Ил-114-300, построили новые самолеты Ил-76МД-90А, Бе-200ЧС. Заключили перспективные контракты, обеспечили загрузку нашим заводам. В будущем году наша задача поставить на крыло Ил-112В, построить и поднять второй Ил-114-300, развернуть серийное производство транспортников.

У нас сложилась сильная команда с необходимыми опытом и квалификацией, чтобы выстраивать четкую и слаженную работу производств. Это особенно важно с учетом широкой производственной кооперации, когда наши предприятия зависят друг от друга, и должны работать как единый механизм.

Сближение производственных и инженерных коллективов строится вокруг общего понимания – мы работаем над одним делом! Каждый новый самолет – это личный вклад каждого и общий успех! Успех, о котором можно с гордостью рассказывать, видя в небе наши новые самолеты.

Мы многому научились за этот непростой год. Мы стали лучше и сильнее. Дорогие друзья! Не бывает невыполнимых задач, если работать сообща, единой сплоченной командой. Уверен, новый год откроет для нас новые горизонты и поднимет на новую высоту наши общие проекты!

Желаю здоровья вам и вашим близким! Пусть в каждом доме в Москве или Жуковском, на наших серийных или авиаремонтных заводах в Воронеже или Ульяновске, в Таганроге или Старой Руссе, в Пушкине или в Иваново в эти праздничные дни будут тепло, уют и благополучие! С праздником! С Новым годом!

Первый заместитель генерального директора ПАО «ОАК»,  
управляющий директор ПАО «Ил»  
С.В. Ярковой



Уважаемые работники  
ТАНТК, коллеги!

Поздравляю вас с наступающими праздниками – Новым годом и Рождеством! Пусть Новый 2021 год будет богат яркими и радостными событиями, оправдает все ваши надежды и мечты, подарит финансовое благополучие, новые профессиональные победы и удачу во всех начинаниях! Желаю Вам отличного здоровья, мира и благополучия!

Управляющий директор  
ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»  
М.М. Тихонов

## Нас поздравили!



## Давайте вспомним уходящий 2020 год!

В этом году заказчикам сданы несколько отремонтированных самолетов Ту-142МЗ, Ту-95МС.

Передан эксплуатанту очередной серийный самолет Бе-200ЧС.

Весной началась эпидемия коронавируса, но на предприятии оперативно были проведены соответствующие мероприятия и остановки выпуска авиационной техники удалось избежать.

23 апреля 2020 г. ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» посетил губернатор Ростовской области Василий Голубев.

9 мая 2020 г. на предприятии отметили 75-летие Победы. На сайте размещена информация о вкладе авиастроителей Таганрога в Победу в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Проведен виртуальный «Бессмертный полк».

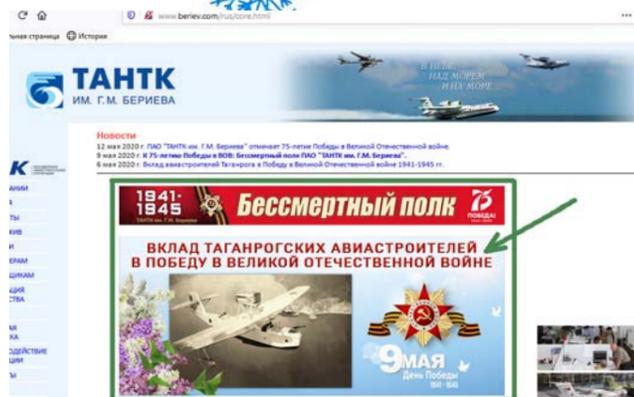
8 июля новым управляющим директором ТАНТК им. Г.М. Бериева назначен Михаил Тихонов.

В августе совершил первый полет глубоко модернизированный ракетноноситель Ту-95МСМ.

С 8 июня по 20 октября самолет-амфибия Бе-200ЧС ПАО «ТАНТК им. Г.М. Бериева» выполнял задачи по пожаротушению в Турецкой Республике.

3 сентября ТАНТК им. Г.М. Бериева посетила председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко.

10 ноября совершил первый полет самолет-амфибия Бе-200ЧС без функции пожаротушения.



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

Воспоминания публикуются в сокращенном виде с разрешения сына Кудзиева - Сергея Харитоновича.

Продолжение.  
(Начало в прошлом номере).



### Мы опять в Подберезье (теперь Дубна-3)

Наши квартиры оказались опустошенными и загаженными отчасти местным населением, а также побывавшими в них частями сражающейся армии. Нам выделили комнату – 20 м<sup>2</sup> на 4-ом этаже с балконом. Комната оказалась очень холодной.

Завод оказался совершенно опустошенным, не осталось ничего, местами был разрушен от попадания авиабомб. Хорошо сохранились помещения, где мы раньше, перед войной, работали. Первое время приводили в порядок свои рабочие места, потом цеха завода, а также и территорию.

Первое время организованного снабжения не было, и мы вынуждены были ходить за продуктами, в основном за картофелем, в соседние деревни за 7–10 км, а то и больше. Обменяешь какую-нибудь вещь на 10–15 кг картофеля и возвращаешься домой счастливый. Если же что-нибудь надо было продать, то вечером в субботу (рабочий день) идешь в Кимры за 23 км и на другой день обратно. Летом это еще не так уж трудно, но зимой сделаешь такой «рейс» и болеешь потом неделю. Вера Андреевна один раз умудрилась даже вернуться обратно в один день, но зато она запомнила этот день на всю жизнь. Ноги (ступни) были в сплошных водянках и целую неделю она не могла ходить. Зато она купила удачно себе 2,5 м сукна на верхнее пальто, заплатив 2800 руб. Тогда казалось, что это дешево. Деньги эти мы выручили от удачного лова рыбы. Цены на продукты были ужасные по сравнению с нашей заработной платой. Литр молока стоил 40–45 руб., пуд картофеля (16 кг) – 400–450 руб. (у меня оклад был 970 руб.).

Завод постепенно восстанавливался, получили кое-какое оборудование, начали работать. Кроме основной работы занимались изготовлением мин, а основная работа заключалась в проектировании и строительстве нового гидросамолета Че-2 с улучшенными летно-техническими характеристиками (МДР-6Б-3).

В конце 1944 года – начале 1945 года нам дали еще одно специальное задание – спроектировать и построить катапультную установку для самолета-снаряда 10Х (копия немецкого ФАУ-1). С целью ознакомления с имеющимися материалами и образцами по этому изделию мы, четыре человека, (Четвериков, Горбунов – тоже главный конструктор, я и еще один конструктор) ездили в Москву в организацию, которую возглавлял будущий академик Челомей. В этой организации мы осмотрели самолет-снаряд в натуре, но без аппаратуры управления, но по катапультной установке кроме фотографии общего вида ничего не было. Несмотря на это мы взялись за эту работу

усердно, были выделены нам по этой теме материалы и средства, улучшилось и снабжение товарами и продуктами.

Несколько слов о Горбунове. Это один из 3-х главных конструкторов истребителя ЛаГГ-3 (Лавочкин, Горбунов и Гуревич), который широко использовался в воздушных боях 1941 года. Потом эта коалиция трех главных конструкторов распалась, ЛаГГ-3 был заменен машиной одного главного конструктора Лавочкина, и Горбунов с небольшой группой конструкторов в конце зимы 1944 года переехал к нам из Тбилиси. Он вначале пытался организовать свое бюро, но несчастный случай оборвал его жизнь – он утонул в Московском море в 1945 году.

По выше упомянутой теме нами была проведена значительная работа, но в связи с приближением конца войны и истощением материальных ресурсов страны, работа была прекращена.

В 1945 году я был принят кандидатом в члены партии, а в члены партии принят в феврале 1946 года. Для утверждения решения первичной парторганизации нам пришлось поехать в районный центр – город Кимры. В этот день, пока мы были заняты в райкоме, выпал глубокий снег. Дорогу занесло основательно, ориентиров по обочинам не было и 23 километра пути мы по очереди бежали впереди машины “нащупывая” мощенную булыжником дорогу. Так мы и добрались поздно вечером домой, замерзшие и усталые.

Чтобы рассказ о нашей жизни и работе в Дубне-3 был более или менее полным надо еще упомянуть о том, что мы там широко занимались кроме рыбной ловли и огородничеством. Сажали картофель, горох, тыквы, капусту, огурцы и даже помидоры (они потом созревали в валенках).



В августе 1944 года у нас родилась дочь. Супруга начала часто болеть, после нее заболел и ребенок, а потом и я. В связи с этими заболеваниями врачи нам посоветовали переменить климат.

В начале 1946 года я встретился случайно с Бериевым в Москве и он мне предложил переехать работать к нему в коллектив, который возвратился из эвакуации в Таганрог некоторое

время тому назад.

С трудом я добился разрешения уволиться с завода в апреле 1946 года. В то время нельзя было переходить из одного предприятия в другое без разрешения администрации.



В середине апреля мы переехали в Таганрог. Устроились временно на ул. Харьковской, так как свободной жилой площади на заводе не оказалось. С 26 апреля я уже начал работать на машиностроительном заводе, где руководителем был Г.М. Бериев. Был принят в ОКБ начальником конструкторской бригады.

Через некоторое время, кажется зимой 1946 года, мне дали одну хорошую комнату площадью 19 м<sup>2</sup> в доме по ул. Свободы №15.

В 1946 году заводские здания были еще в развалинах и первое время пришлось работать в ужасных условиях. Во время дождей заливало чертежные доски, большинство окон было не застеклено. Восстановительные работы шли медленно, в основном из-за отсутствия строительных материалов. Но к зиме 1946–47 года надо было кое-что сделать и к восстановительным работам были привлечены все работники завода, а также два полка пленных – один немецкий, а второй японский. К сожалению, их через полтора года отпустили на родину, и основная тяжесть восстановительных работ легла на русские плечи.

Первое время под моим руководством работало человек 12 конструкторов, да и весь коллектив наш тогда был немногочисленный, но работоспособный. Достаточно сказать, что мы с таким количеством людей за полтора года подготовили новую технологическую документацию для строительства большого летательного аппарата с двумя двигателями (Бе-6).

Чертежи на Бе-6 в течение 1947–48 годов были переданы на серийное производство на завод им. Димитрова. Гидросамолет строился солидной серией на протяжении нескольких лет, а еще больше лет прослужил на защите наших морских границ. Как признание его большого значения в авиации Военно-Морских сил один Бе-6 был установлен на постаменте в Крыму, а другой на Севере. Главный наш конструктор получил за этот

аппарат в 50-е годы Сталинскую премию (тогда 100000 руб.).

После этой работы мы получили новое задание – спроектировать небольшую амфибию для применения с озер и рек. Предназначалась она для различных работ в народном хозяйстве, в том числе и для перевозки пассажиров – 8 человек. С этой работой коллектив завода также оперативно справился. В короткие сроки были выпущены чертежи и по ним построены два экземпляра опытных машин (Бе-8). В коллективе машину ласково называли «Аннушкой». Оперативно были проведены всесторонние испытания машины, получившие хорошую оценку летчиков.

В этот период в нашей промышленности шла перестройка с военного времени на мирный лад и двигатель, который нами был применен на этой машине, был неожиданно для нас с производства снят. Следовательно, без двигателя машина была обречена. Мы сами несколько лет летали на одной из этих машин. Она была очень удобна, надежна. С берега сама заходила в море и, наоборот, с воды на берег по спуску выбиралась легко.

Нас группу конструкторов как-то повезли на этой машине в город Ейск, в школу морских летчиков, ознакомиться с амфибией «Каталина» американской фирмы Консолидейтед. Вел машину опытный заводской летчик Цепилов. Когда мы сели на воду в Ейске, Цепилов не дожидаясь разрешения на выход на берег, направил машину к спуску (а он был довольно крутой), и мы, неожиданно для собравшихся на берегу курсантов и офицеров, оказались среди них. Столько было удивлений и радости тому, что у нас имеется подобная отечественная машина. Было очень жаль, что столько сил коллектива было потрачено зря.

К этому времени коллектив численно и качественно вырос. К нам влилась солидная группа конструкторов, которая работала с главным конструктором Р.Л. Бартини – 1948 год. В мою бригаду пришли сразу 4 или 5 хороших конструкторов.

Несколько слов о самом Бартини. Он в 20-ые годы эмигрировал к нам из Италии. Был членом Итальянской коммунистической партии. Вначале работал в Москве в области авиации. При Сталине был репрессирован, а после войны с группой конструкторов (часть их тоже была из репрессированных) был переведен на завод им. Димитрова. Под конвоем они работали над созданием транспортного самолета до 1948 года. Потом работа была прекращена, а большинство конструкторов перешло к нам на работу.

В 1950 году при министерстве Авиационной промышленности была организована двухгодичная Академия для подготовки из инженеров с практическим стажем работы, руководящих работников. С нашего коллектива в том же году был туда послан главный технолог завода Иванов А.М. Я целый год колебался: «Что делать? Поступить в эту Академию в 1951 году или лучше окончить МАИ (Московский авиационный институт)?». Эта проблема передо мной возникла в связи с тем, что я по образованию инженер-электрик, а работать приходилось среди авиационных инженеров и техников. К этому времени я руководил солидным по коллективу подразделением конструкторов и нужны были специальные авиационные знания. Вот это обстоятельство меня вынудило, несмотря на нелегкое семейное положение, ходатайствовать перед руководством завода о посылке меня на учебу в Академию (1850 г. осень).

Условия в Академии оказались не блестящими, общежитие было очень далеко, около завода

им. Войкова, а Академия находилась на Кутузовской слободе. На одну дорогу уходило туда и обратно минимум 3 часа. Приезжаешь усталым, разбитым, а домашних заданий давали кучу. Такой нагрузки по учебе никогда не испытывал раньше. Приходилось «коптить» ежедневно до 1-2 ночи над этими заданиями. Кроме того, после начала учебы (через месяц) нам объявили, что размер стипендии сокращен до получаемого на заводе оклада. До этого было известно, что выплачивали определенную сумму на иждивенцев.

После некоторых колебаний – хотел ехать обратно домой, меня начальник Академии склонил остаться. Был назначен старостой общежития, где мы проживали, начальник наш обо мне был хорошего мнения, и он мне оказывал всякие знаки внимания.

Так в поте лица пролетели два года учебы. Весной 1952 года я окончил Академию с отличием по специальности «оборудование самолетов».



Распределение окончивших Академию слушателей на места работы происходило в Управлении кадров Министерства (зам. министра был симпатичный пожилой человек некто Афанасьев). Мне предложили место начальника производства в городе Сарапуль – электроагрегатный завод. Я от такой должности отказался, одновременно прося комиссию отпустить меня на прежнее место работы. Тогда Афанасьев предложил оставить меня в резерве и в конце дня меня опять вызвали, но разговаривали уже со мной только Афанасьев и какой то новый товарищ. Мне было предложено ехать в Китай советником по авиационной технике. Я дал свое согласие. В связи с тем, что оформление документов занимало порядочно времени, да и надо было решить вопрос о заработной плате во время нахождения в командировке, меня временно послали на прежнее место работы.

Дома меня Бериев встретил приветливо, назначил начальником конструкторского отдела, определили мне оклад. О своем назначении в Китай я был вынужден рассказать, так как требовались документы, характеристики и на меня и на жену – без жены ехать не разрешалось. На все эти сборы ушло несколько месяцев. Я начал беспокоиться и обратился к Бериеву с вопросом – неизвестна ли ему причина задержки моего оформления. Он обещал выяснить, а сам через несколько дней выехал в Москву. По возвращении вызвал меня к себе и поздравил с совершенно неожиданным назначением – своим заместителем. Это было так ново для меня, что подумал: он успокаивает меня, что оставили меня на заводе. Георгий Михайлович рассмеялся и говорит, что он и Афанасьев друзья и они уже давно договорились о моем оставлении на заводе в качестве заместителя главного конструктора.

Так началась новая фаза в моей трудовой деятельности на заводе.

В середине 50-х годов нашему коллективу было поручено важное народно-хозяйственное задание (назовем его условно «П») (самолет-снаряд П-10). Одновременно с этим заданием мы занимались проектированием новой экспериментальной летающей лодки Р-1 с двумя реактивными двигателями. На нем были проведены всесторонние исследования на воде и в воздухе, результаты которых позже были использованы при проектировании более крупного аппарата М-10 (Бе-10). На гидросамолете Р-1 была впервые достигнута для такого класса машин скорость 800 км/час.

В 1956-57 годах для конструкторов был построен специальный служебный корпус, что значительно расширило возможности коллектива по проектным и исследовательским работам. Через некоторое время к этому корпусу, с левой стороны было пристроено специальное здание, где в основном были размещены лаборатории моего подразделения.

Изделие «П» было ново для нас всех. По этой теме надо было решать массу конструкторских и технических вопросов. Необходимо было провести целый ряд исследовательских работ. Ничего подобного ни у нас, ни за границей тогда не было. Было потрачено много сил и энергии для преодоления всех трудностей, но изделие было создано и построено в нескольких экземплярах.

Испытания приходилось проводить на Г.Ц.П. (государственный центральный полигон), где имелся испытательный стенд. Руководителем работ на ГЦП был назначен я.

Работу приходилось выполнять при сложных условиях. Связи прямой с заводом не было, сообщение только самолетом заводским. Так или иначе, наша сравнительно небольшая заводская бригада (конечно военные помогали) провела за 1,5 года уникальные испытательные и исследовательские работы, результаты которых потом были использованы при аналогичных но более перспективных работах.



Одновременно с нами на ГУП тогда работали ставшие потом известными стране и всему миру главные конструкторы С.П. Королев и Янгель.

С бригадой Королева мы соприкасались близко, между нашими рабочими площадками было всего 4 км и каждый раз мы были свидетелями запусков его ракет с собачками.

После окончания работ на ГЦП мы перебазировались в один из красивых северных городов для продолжения испытаний в натуральных условиях. Работы были начаты удачно, но неожиданно приостановлены по личному указанию «всемогущего» тогда Никиты Хрущева. Так полезная для страны работа – да еще какая – была похоронена по прихоти невежды – самодура.

Впоследствии с помощью представителей заказчика я выяснил истинную причину этого неуклюжего поступка Хрущева (работа была прекращена им лично, без решения

правительства). Оказалось, что сын Хрущева работал в то время в Москве в коллективе, который возглавлял главный конструктор Челомей. Челомей сына Хрущева приблизил к себе, сделал своим заместителем и через него стал вхож к Хрущеву, чуть ли не в качестве технического консультанта. Так как коллектив Челомея тоже работал по аналогичному изделию, только в другом варианте и они от нас отставали на целую фазу (года на 1,5) и, опасаясь, что заказчик предпочтет наше изделие, он нашу работу и постарался “прикрыть” с легкой руки Никиты Сергеевича.

Впоследствии, воспользовавшись своим дружеским расположением Хрущева, Челомей “проглотил” несколько организаций целиком и у него образовалась огромная фирма. Предлагал и нам стать его филиалом, но Бериев не согласился. Организация же Челомея стала одной из ведущих по космонавтике и ракетостроению. Сам он стал академиком, Героем Социалистического Труда. Я с ним встречался и по работе, и в министерстве в одной специальной комиссии, а впервые познакомился с ним в 1945 году.

При проведении работ по этой теме приходилось встречаться со многими известными людьми нашей промышленности. Так, например, мы с Г.М. Бериевым часто бывали у главных конструкторов Мяснищева, Сухого, Лавочкина, Микояна. Один раз встречались с Келдышем, будущим президентом Академии Наук и Главным теоретиком космонавтики. Со своим сотрудником Г.С. Сазоновым однажды ездили в организацию, которую возглавлял один из бывших главных конструкторов тяжелого танка ИС-2 Н.Л. Духов. Он тогда уже был в годах, небольшого роста, очень приветливый и привлекательный в беседе. В то время о нем никто ничего не знал, в том числе и мы. Впоследствии, когда он умер, из газет стало известно, что он трижды Герой Социалистического Труда.

В описываемое время в авиации широко начали применяться реактивные двигатели. Получили и мы задание на проектирование гидросамолета с мощными двумя двигателями. Задание было сложное и ответственное. Коллектив с энтузиазмом работал над этой темой, не считаясь со временем. Но неожиданности возникают тогда, когда их не ожидаешь. Так случилось, что в разгар передачи технической документации серийному заводу заболел и наш главный (сломал руку на заводе), и два его заместителя. Я остался один имеющий право подписывать документацию. Так продолжалось целых три месяца, причем они были завершающими по передаче документации. Приходилось работать с предельной нагрузкой, сдача документации производилась по согласованному в министерстве графику, а без выполнения графика премия не выплачивалась.

Эта машина (М-10) впоследствии на показе в Москве в День Военно-воздушного флота наделала много шума, как в буквальном, так и в переносном смысле. Летая на небольшой высоте над публикой, четыре машины с двумя мощными реактивными двигателями каждая, производили подавляющее волю человека впечатление. Я это испытал сам, находясь среди огромного количества людей в Тушино.

В следующем году эти же машины были показаны в Ленинграде в День Военно-морских сил.

Наши отважные заводские летчики установили на этой машине 12 мировых рекордов, в том числе и рекорд скорости гидросамолета – 912 км/час. Машина получила высокую оценку мировой печати (имеются публикации).

При создании машины М-10 были учтены все достижения авиационной техники к этому времени. Приходилось учиться кое-чему у других родственных предприятий. Я лично часто выезжал в командировки с группами конструкторов в организации Туполева, Ильюшина, Сухого, Мяснищева, Люльки (двигателист, он стал академиком).

Роковую роль в судьбе машины сыграла технологическая “каверза”. Силовые детали машины изготовленные из специальной дюралевой поковки со временем начали давать трещины. Это непредвиденное обстоятельство сократило срок жизни такой уникальной гидромашины.



За образцовое выполнение заданных планов большая группа работников завода в 1957 году была награждена высокими Правительственными наградами. Я был награжден впервые орденом Трудового Красного Знамени.

Где-то в начале 60-х годов на наш завод был прислан Р.Л. Бартини в качестве второго главного конструктора. Это обстоятельство сильно осложнило всю нашу деятельность. Надо было угодить двум начальникам и даже лавировать между ними. В этом было виновато конечно Министерство. Видимо его некуда было девать в Москве, а политические соображения диктовали пристроить его куда-нибудь на постоянную работу.

По проекту Бартини завод подготовил документацию и построил два образца сложного по конструктивной схеме аппарата. Аппарат летал, но до конца доведен не был, и вообще с самого начала было очевидно, что это «бросовая» работа. Так большие средства государства были потрачены на никчемную работу.



В 60-е годы нам было поручено новое задание. Инициаторами по этой работе были мы сами. Работу по проектированию и изготовлению двух опытных экземпляров машин мы провели в сжатые сроки, но испытания растянулись на несколько лет. Я лично много неприятностей хлебнул по этому “вездеходу” (Бе-12) по разным

причинам, причем от меня не зависящим. Наконец машину одобрили после различных доводов, и документация была передана в серийное производство. Эта наша большая работа была достойно оценена Государственной премией в 1968 году. Из нашего коллектива было отмечено 6 человек, в том числе и я. Награждение происходило в полукруглом зале Кремля.

Примерно в середине 60-х годов нам поручили ознакомиться с одной работой, которая была связана с вторжением в наше воздушное пространство в районе Свердловска американского шпионского самолета и сбитого нашими ракетчиками.

Для выяснения некоторых технических вопросов было решено встретиться с летчиком-пиратом, по фамилии Пауэрс. Разрешение было получено и нас троих: меня, Анатолия Богатырева и Николая Леонова командировали в Москву. Я был «старший» в группе и дня через два организовал поездку. Пришлось искать соответствующего переводчика, знающего технику, доставать транспорт через Министерство. В сопровождении приданного симпатичного майора мы выехали на микроавтобусе в один из городов центральной России. Наша встреча с Пауэрсом состоялась в кабинете начальника того заведения, где находился он в заключении. Везде мы замечали чистоту и вежливое обращение.

Пауэрс поздоровался с нами со всеми кивком головы и по разрешению нашего майора пристроился напротив нас за стеклом. Он был плотным человеком, выше среднего роста, приятной наружности. Лет ему было под 40. Вел себя скромно, отвечал на все вопросы, которые он видимо знал. У нас создалось тогда впечатление, что он не скрывал того, что знает. Но, к нашему сожалению, он не все знал, и подтвердилось то, что нам говорили до встречи с ним. Оказывается у американцев летчики и шоферы не утруждают себя изучением техники, а в основном изучают правила вождения техники. Технику обслуживают другие специалисты. После двухчасовой беседы мы выехали обратно в Москву, в основном довольные полученными сведениями. Это было где-то в конце мая месяца.

Осенью этого же года из центральных газет стало известно, что Пауэрса пришлось обменять на нашего гражданина Абея, отбывавшего в то время большой срок заключения в США.

В последние годы своей деятельности на заводе Г.М. Бериев «заболел» идеей создания комфортабельного небольшого пассажирского сухопутного самолета. Несмотря на сопротивление солидной части коллектива и некоторых руководящих работников завода (в том числе и меня) изменению профиля нашей работы, Бериеву удалось получить задание в Министерстве на проектирование такого самолета, рассчитанного на 15 человек пассажиров с одним летчиком, с двумя двигателями (Бе-30).

Первоначально самолет был построен в трех экземплярах, из них два – с существующим тогда радионавигационным оборудованием и один с вновь созданным (опытным) промышленностью оборудованием.

Первые два самолета прошли все испытания, в том числе и эксплуатационные испытания с высокой оценкой летчиков. Самолет с новым оборудованием (был даже автопилот) прошел только частичные испытания.

Я был от завода членом Государственной комиссии по испытаниям (был еще Таланов) и был свидетелем похвал летчиков-испытателей в адрес Бе-30. Они давали машине высшую оценку.

К большому сожалению, внезапно умер прежний министр гражданской авиации и на его место был назначен Бугаев, человек Киевской, вернее Антоновской ориентации. Отношение к нашей машине резко изменилось. Антонов обещал быстро переделать свой Ан-14 в современную пассажирскую машину Ан-28, но это ему удалось осуществить только частично. Из-за отсутствия такой машины министерство гражданской авиации вынужденно было купить большую партию (несколько сотен) чехословацких машин (Л-410) с худшими характеристиками, чем у Бе-30.

Так хороший пассажирский самолет для местных воздушных линий был погублен.

Самолет Бе-30 был показан на Всемирной Парижской выставке авиационной техники и получил хорошие отзывы. После этого предстояло его экспонировать на выставке авиационной техники в Швеции. Когда все подготовительные работы были закончены, подобрана и оформлена по всем правилам бригада (старшим назначался я), кто-то «сверху» нажал кнопку и наш отъезд был отменен.

Видимо на судьбу машины повлияло и то, что Г.М. Бериев к тому времени тяжело заболел, ушел на пенсию и уехал в начале 1969 г. в Москву. Там он тоже все время был не здоров и естественно не мог участвовать активно.

В начале 70-х годов будучи в командировке в Москве я получил указание в Министерстве выехать срочно в один из южных городов и быть там на аэродроме в определенное время. Оказалось, что там был организован показ новой техники для заказчика, и я должен был давать необходимые в таких случаях разъяснения по нашей технике. Присутствовали в основном высшие офицеры генштаба ВВС и ВВС ВМС, в том числе военный министр Гречко и министр ВМС адмирал Горшков. Безусловно, я немного волновался, слышал какой критике подвергались уже осмотренные изделия. Но Гречко, выслушав мои ответы, высоко оценил возможности нашего «вездехода» и летчики-испытатели и эксплуатационники подтвердили это в своих отзывах.



В связи с тем, что под моим техническим руководством был выполнен ряд полезных и технически новых работ по усовершенствованию авиационной техники, я с 1970 года начал оформлять итоги этих работ для защиты кандидатской диссертации. Работать приходилось только на заводе, урывками, без отрыва от основной служебной работы. Мне не было предоставлено ни одного дня для этой работы, хотя руководство знало о моей работе и на словах поощряло ее. После двухгодичной работы в таких условиях, да еще без руководителя, труд свой я подготовил и по договоренности с одной военной организацией в Ленинграде направил его им для рассмотрения. Кандидатский минимум мной был сдан, когда я еще учился в Академии авиационной промышленности.

После предварительного рассмотрения по работе были сделаны существенные замечания по стилю оформления и изложения, и мне опять пришлось ее перерабатывать. Наконец меня взяли в план и на апрель 1972 года была назначена защита. Перед защитой мне еще раз устроили репетицию и наконец 27 апреля состоялась сама защита. Естественно, было очень волнительно, я переживал, что производственник лезет в науку, да еще находясь в чужом коллективе. Ведь в этой защите нет компромисса, там перед членами комиссии ставится вопрос: да или нет? Вопреки моим худшим ожиданиям, защита прошла спокойно, в деловой обстановке. Было высказано много теплых, даже похвальных слов со стороны оппонента и членов комиссии в мой адрес. Проголосовали, как мне передавали потом, единогласно «за».

Вечером этого же дня в столовой хозяев был организован за мой счет ужин, все было скромно и по-домашнему. Было опять высказано много лестных слов, мне даже стало как-то неловко.

В середине 70-х годов мое подразделение должно было помочь организации им. Туполева в выпуске технической документации по оборудованию одного важного носителя. Людей у меня для такой работы было явно недостаточно, и Министерство согласилось с моим предложением о приеме в коллектив еще 200 человек. В течение лета нам удалось набрать почти нужное количество инженеров и техников.

Работать приходилось в организации им. Туполева. Жилой площадью наших товарищей не обеспечивали и люди жили в разных местах. Одновременно находилось в командировке около 100 человек в течение почти полутора лет. Мне через некоторое время удалось через партком завода им. Туполева добиться устройства 50 человек в общежитии завода. Желающих работать там стало после этого больше, так что затруднения в посылке людей отпали.

За эту работу небольшая группа наших работников в 1981 году была награждена орденами и медалями. Я был награжден очень почетным для меня орденом Дружбы народов. Орден «Знак почета» получил мой заместитель.

В 70-х годах коллектив выполнял разные полезные работы. Мое подразделение, состоящее к этому времени из сотен инженерно-технических работников, всегда было загружено до предела. Занимались мы и новыми магнитометрами. Этот вопрос настолько важен для народного хозяйства, что в середине 70-х годов состоялось специальное заседание президиума Академии наук под председательством президента Академии Александрова, куда был направлен и я от нашего министерства. На заседании был обобщен опыт проделанной работы по этому вопросу и намечены перспективные планы.

В последние годы своей работы на заводе в качестве заместителя главного конструктора приходилось выполнять со своим подразделением сложные работы по оснащению носителей важными электронными комплексами. Кроме самой техники работа была совмещена со строительством специального стендового (лабораторного) корпуса. Сроки были жесткими, и строительство было на контроле. Несмотря на все эти и другие затруднения, корпус был введен в срок.

К этому времени подразделение которым я руководил состояло из сотен ИТР и могло оперативно выполнить все возложенные на него задания. Было многое сделано, но многое делалось

не так как нужно. Это обстоятельство потом сказало на сроках работ сильнее всего. Предвидя это, а отвечать пришлось бы в первую очередь мне, я в 1977 году на 65 году жизни ушел на менее ответственную работу, получив персональную пенсию республиканского значения.

В 1970 году в книжном издательстве Управления по печати при Совете Министров Северо-Осетинской АССР была издана книга «Гордость Иристана». Иристон – это по-осетински Осетия. Книга эта о лауреатах Ленинской и Государственной премий СССР, уроженцах Северной Осетии. В ней имеется очерк и обо мне.

Книга была издана со вкусом, но не в большом тираже – всего 2000 экз., и быстро разошлась. Мне было прислано 10 экз., я их раздал, и себе оставил экземпляр, подаренный мне авторами книги Богазовым У. и Черкесовым Г.

Осенью 1974 года мои земляки, трудящиеся Северной Осетии, торжественно отмечали 50-летие своей республики и 200-летие добровольного присоединения Северной Осетии к России. На этот праздник были приглашены и знатные люди уроженцы Осетии, но работающие в разных местах нашей страны. Среди этих людей были генералы, лауреаты Ленинской и Государственной премий СССР, доктора наук, Герои Советского Союза и Герои социалистического труда. Приглашенных было не так уж много, но все же для маленькой, прежде отсталой Осетии, иметь таких сыновей – выглядело гордо и престижно.

Торжества длились три дня, прошли очень тепло. Погода соответствовала этому. Каждого гостя обслуживала персональная легковая машина. Жили и кормили нас в гостинице. Был дан торжественный банкет в ресторане «Нар».

Наградили нас памятными медалями и книгами Коста Хетагурова – 3 тома специального издания.

До своей болезни (1981 г.) работал после 1977 года ведущим конструктором, вел серийное наше изделие и руководил работами по ее модификации новыми системами.

Одновременно занимался сбором материалов по истории завода – по своей инициативе. Собрал интересный материал, часть успел предварительно оформить.

#### Награды:

- Орден Трудового Красного Знамени (1957 г.);
- Государственная премия СССР (1968 г.);
- Орденом Дружбы народов (1981 г.);
- Медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945 г.);
- Медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина» (1970 г.);
- Медаль «Тридцать лет победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1975 г.);
- Медаль «Ветеран труда» (1974 г.).

#### Министерские награды:

- Нагрудный значок «Отличник социалистического соревнования» (1964 г.);
- Знак «Победитель социалистического соревнования» (1973 г.);
- Знак «Победитель социалистического соревнования» (1974 г.);
- Ударник коммунистического труда (1970 г.);
- Знак «Ветеран авиации ВМФ» (1972 г.).

В 1966 году за достигнутые трудовые успехи в связи с 50-летием со дня основания завода №86 (им. Димитрова) я был награжден Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР.



## Съемочная площадка – ТАНТК

24 декабря в широкий российский прокат вышел новый отечественный фильм-катастрофа режиссера Алексея Нужного «Огонь». В главных ролях в нем снялись Константин Хабенский, Андрей Смоляков, Ирина Горбачева, Виктор Добронравов и Иван Янковский.

«Огонь» – это героический рассказ о пожарных и спасателях, которые встают на пути беспощадной стихии, когда людям, попавшим в беду, кажется, что помощи ждать неоткуда», – так описывают фильм его создатели.

более что положительных моментов у фильма также хватает. Зрителей ждет дорогое кино с качественной картинкой и спецэффектами, неприевшийся зрителям актёрский состав, ну и «вишенкой на торте» Константин Хабенский в главной роли. Один из лучших актеров страны славится отличной игрой, и что не менее важно – кропотливым выбором своих ролей.

Съемки фильма проходили с мая по сентябрь 2019 года в Москве, Карелии, Подмоскowie, Таганроге, Всеволожске и Владимире. Интересно



«Сценарий фильма показался мне очень актуальным, потому что леса горят, горели, и будут гореть, никуда от этого не деться. Но мы постарались, чтобы это был не просто блокбастер с огнем, тушением пожаров, спасением людей и т. д. Мы стремились сделать человеческую историю», – рассказывает Хабенский.

Впрочем, в этой «бочке мёда» имеется неизбежная «ложка дёгтя». Проблемы с новыми идеями у деятелей отечественной кинематографии – далеко не новость, поэтому существенный недостаток «Огня» – его неоригинальность. Исходя из вышедшего трейлера фильма, можно смело заявить, что исходным материалом для сюжета послужила американская драма «Дело храбрых» (2017), которую слегка переработали и подогнали под отечественные реалии.

Однако ставить крест на трудах отечественных киноделов заранее, конечно же, не стоит. Тем

что для создания на экране эффектов пожара съемочная группа закупила уже спиленные деревья, из которых и строились масштабные лесные декорации.

Закономерный вопрос: а причем же тут наш комплекс? Все очень просто – в фильме ТАНТК успешно изображает авиационную базу МЧС. На экране можно без труда узнать сборочный цех, сервисный центр, стоянку летно-испытательного комплекса и летное поле нашего заводского аэродрома. Кстати, построенная в качестве декорации перед сервисным центром бутафорская доска почета не была разобрана после окончания съемок и, увидев ее может любой желающий. Ну и, разумеется, одним из героев «Огня» по праву стал наш самолет-амфибия Бе-200.

Поэтому, хотите увидеть знакомые здания, цеха и территории в необычном ракурсе, добро пожаловать в кино! Ну или на видеохостинг...





*Уважаемые таганрожцы!  
Поздравляю вас  
с наступающим 2021 годом!  
Новый год – праздник,  
который дорог каждому из нас.  
Пусть чудесные мгновения,  
проведенные в кругу родных и близких,  
подарят радость и тепло.  
Желаю, чтобы для каждого из вас  
наступающий год стал годом ярких идей,  
принес успех, процветание и благополучие!  
Счастья, оптимизма,  
удачи и крепкого здоровья!*

*глава Администрации города Таганрога  
А.В. Лисицкий*

### **Фестиваль КВН на кубок губернатора Ростовской области**

В Ростове-на-Дону прошел фестиваль КВН на кубок губернатора Ростовской области. Третий год подряд благодаря команде КВН «Завод» кубок губернатора уезжает в Таганрог.

В фестивале принимали участие лучшие команды КВН Ростовской области. Ведущим и редактором фестиваля был редактор высшей лиги КВН чемпион высшей лиги КВН Дмитрий Шпеньков.

Наши ребята получили новый и очень необычный опыт - выступили перед пустым залом. Спасибо всем кто следил за выступлением онлайн, болел и переживал за нашу команду!

Отдельные слова благодарности от членов команды прозвучали в адрес руководства авиационного комплекса имени Сергея Владимировича Ильюшина, а также руководства Таганрогского авиационного научно-технического комплекса имени Георгия Михайловича Бериева в лице управляющего директора Михаила Михайловича Тихонова.

Пожелаем ребятам удачи и новых творческих успехов! Будем рады видеть новых участников в команде!



### *Дорогие друзья!*

*В скором времени мы будем провожать 2020 год.  
И уже сейчас можем подвести определенные итоги.*

*Этот год был особенным для всех.*

*Для ВТБ он стал периодом активной трансформации.*

*Мы улучшили свои продукты и услуги, повысив  
технологичность собственных сервисов. И все это для  
того, чтобы сделать большой шаг - стать для каждого  
из Вас лучшим финансовым партнером.*

*Впереди нас всех ждут волшебные зимние праздники.*

*Это время чудес и волшебства, когда мы на мгновения  
возвращаемся в детство. Пусть они принесут Вам счастье и радость.*

*Желаю Вам, чтобы новый год был насыщен яркими событиями,  
хорошими новостями и финансовыми успехами,  
а Ваш семейный очаг согревали счастье и любовь.*

*С уважением,  
Управляющий банка ВТБ  
в Ростовской области  
Юрий Авдеев*



*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*