



Альбатрос

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



Уважаемые Авиастроители!

Месяц май для нашей страны это всегда череда праздничных мероприятий, олицетворяющих память о больших достижениях и великих подвигах. Уже не все помнят истинный смысл первомай – Дня международной солидарности трудящихся или праздника Весны и Труда, кто как его сейчас называет. А ведь это лишь в последнюю очередь торжественные митинги и демонстрации, на этот день нужно смотреть, зная и вспоминая, какие усилия были приложены трудовыми коллективами за более чем 100 лет, сколько жертв и репрессий было пройдено человеком-трудом, чтоб добиться тех социально-трудовых норм, льгот и гарантий, которые нам сейчас положены по закону, ведь не всегда так было. Важно помнить и, именно за это ценить праздник 1 мая! В профсоюзе предприятия есть очень интересная книга «Краткая история профсоюзов России». При желании вы можете обратиться к нам и прочитаете более подробно обо всех событиях, впоследствии подаривших нам то, что мы сейчас имеем.

Пользуясь возможностью, хочу поздравить вас с праздником Весны и Труда! Желаю крепкого здоровья и успехов в работе, от которых напрямую зависит благополучие. Уважаемые Авиастроители с гордостью несите трудовое знамя и любите свою работу! Пусть трудовые коллективы ваших подразделений будут самыми лучшими и успешными тогда наше предприятие сможет вернуть себе былую славу!

*Председатель ППОО «ТАНТК им. Г.М. Бериева»
Р.С. Стукань*

Бессмертный полк 2021

В 2021 году акция «Бессмертный полк» снова пройдет в онлайн-формате. Шествие превратится в трансляцию, принять участие в которой можно после регистрации на официальном сайте <https://2021.polkrf.ru/>.

Хотите рассказать о подвиге своих близких? Регистрируйтесь до 7 мая включительно в личном кабинете на официальном сайте «Бессмертного полка онлайн» (<https://2021.polkrf.ru/>) либо в приложениях в соцсетях. Сайт партнера акции: sber9may.ru, группа ВКонтакте: vk.com/polkrussia.



Обращаем ваше внимание, что, как и в прошлом году, парад пройдет в режиме «онлайн». Трансляция начнется 9 мая в 15.00 во всех регионах России и еще в ста странах.

После того, как акция состоится, все желающие получают фрагмент трансляции с фотографией своего родственника-участника Великой Отечественной войны.

История ветерана и редкого гидросамолета



Яковенко Афанасий Георгиевич родился 25 марта 1922 года в городе Баку, Азербайджанской ССР, в 1939 году окончил среднюю школу и в сентябре 1939 года поступил на физико-математический факультет Азербайджанского государственного университета. Параллельно учился на летчика в Бакинском аэроклубе, который окончил в 1940 году. В октябре 1940 года принял решение пойти служить в Советской

Армии и был направлен на учебу в Военно-Морское авиационное училище летчиков. Училище окончил в июле 1942 года и сразу был направлен на фронт. Принимал участие в обороне города-героя Новороссийска. В основном летал на гидросамолетах МБР-2.

Об одном интересном моменте своей службе он рассказал таганрогскому автору книг по истории авиации – Е.А. Кобылянскому:

«Будучи еще молодым летчиком, я был назначен в конце лета 1943 года вторым пилотом на опытный гидросамолет МДР-5. Летаящая лодка находилась на озере Палеостоми, расположенном недалеко от города Потти. Ознакомится основательно с гидросамолетом я не успел. На третий день после назначения, экипаж получил задание срочно доставить из города Куйбышева запасные части к штурмовикам Ил-2. Вылетели по маршруту Потти-Баку-Астрахань, а затем вдоль Волги до Куйбышева. Прибыв на место назначения, наш гидросамолет был быстро загружен ящиками с запасными частями. Заправившись горючим, мы отправились в обратный путь. Полет происходил

против сильного ветра. По нашему расчету количества горючего должно было хватить до Астрахани. Указателя количества бензина в кабине летчиков не было, и мы не заметили, как он закончился. Первым заглох правый двигатель. Мы были вынуждены идти на посадку. Это произошло у того места Волги, где она сделав поворот на запад, возвращается на восток. Дул южный ветер. Садиться поперек этого поворота, командир посчитал опасным. Гидросамолет был загружен до предела, посадочный пробег мог оказаться длинным, а это грозило нам врезаться в обрывистый берег. Командир сообщил мне, что намерен сажать машину вдоль извилины, в условиях сильного бокового ветра. При посадке гидросамолет резко накренило вправо. Едва корпус гидросамолета коснулся воды, вслед за ним в воду вошел правый подкрыльный поплавок. Его крепление не выдержало сильной нагрузки, сломалось, поплавок отлетел, крыло вошло в воду. Гидросамолет, сделав резкий разворот, перевернулся. Только благодаря тому, что у кабины летчиков боковые двери, которые были устроены наподобие автомобильных, экипажу через левую дверь удалось спастись. Гидросамолет получил значительные повреждения. В условиях военного времени отремонтировать его не имело смысла».

Чем интересен для нас этот самолет? Это дальний морской разведчик, спроектированный перед войной конструкторским бюро Георгия Михайловича Бериева и построенный всего в двух экземплярах. Первый экземпляр был построен в мае 1938 г. В ходе заводских испытаний выявлялись и устранялись разные дефекты, но 10 сентября 1938 г., при посадке, лодка ударила носовой частью о воду и разломалась. Все члены экипажа остались живы. Причиной аварии стала высокая посадочная скорость. Восстановить опытный экземпляр не удалось.

Заводские испытания были продолжены на втором, амфибийном варианте МДР-5. 19 января 1939 г. состоялся первый полет, в ходе которого на сухопутном шасси также были обнаружены дефекты, и почти целый месяц самолет простоял в цехе на доработке. С 17 февраля за 10 дней сделали всего одну рулежку с пробежками и три полета. Задержки с испытанием и



Макет самолета МДР-5 в цехе завода Г. Димитрова

доработкой машины были также связаны с параллельным срочным запуском в серию летающей лодки ГСТ (советское обозначение лицензионной РВУ-1), который был возложен на ЦКБ МС Г.М. Бериева и его таганрогский серийный завод. В результате самолет МДР-5 отправили на доработку. Для улучшения мореходности на волне нос лодки был удлинен на 30 см, амфибийное шасси упразднено, ниши под колеса заделаны. Заводские испытания МДР-5 в морском варианте продолжились с 14 мая 1939 г. и продлились 171 день. Системы стрелкового, бомбового и химического вооружения работали безотказно. Таким образом, по основным техническим данным и пилотажным свойствам самолет удовлетворял тактико-техническим требованиям военных. Он был допущен к войсковым испытаниям, которые проводились с 28 октября 1939 г. по 21 января 1940 г. также на базе завода №31 в Таганроге. Самолет подтвердил свои неплохие данные, однако продолжительность и дальность полета (примерно вдвое меньше, чем у летающей лодки ГСТ) были оценены военными как недостаточные. Кроме того «хромала» скороподъемность. Поэтому в конкурсе проектов дальнего морского разведчика предпочтение было отдано гидросамолету МДР-6 (Че-2) который и был запущен в серийное производство в Таганроге.



А единственный оставшийся МДР-5 в условиях войны был передан военным и использовался как транспортный самолет – конец его судьбы и поведал нам Афанасий Георгиевич.

С сентября 1944 г до конца войны Яковенко Афанасий Георгиевич служил в 60-й отдельной авиаэскадрильи ВВС Черноморского Флота в Румынии.

Приведем выписку из его наградного листа: «Лейтенант Яковенко А.Г. участник Отечественной войны в качестве летчика самолета МБР-2 с мая 1943 года. За этот период совершил 183 успешных боевых вылетов, из них: на ВР – 17, на БУ по ПЛ (подводная лодка) противника 6, на ПЛО транспортов – 69, поиск ПЛ противника 67, на поиск и наведение транспортов на фарватер 22, на спец задание – 2.

28 апреля 1944 года при ПЛО транспортов на переходе Туапсе-Геленджик тов. Яковенко обнаружил под перископом ПЛ противника, решительными действиями атаковал подлодку, предупредил корабли и навел СКА, конвой благополучно дошел в Геленджик. 6 июня при ПЛО конвоя Адлер-Туапсе тов. Яковенко обнаружил ПЛ противника идущую в атаку, решительно атаковал ее и предупредил конвой. Все корабли дошли до места назначения. 31 декабря 1944 г. при возвращении из боевого задания тов. Яковенко

обнаружил на фарватере мину, навел на нее катер, мина расстреляна.



На всем протяжении боевой работы в дни Отечественной войны тов. Яковенко не имел ни одного случая невыполнения боевого задания. Летает днем в сложных метеоусловиях, случаев поломок или аварий не было.

Награждён орденом Отечественной войны I степени (24.05.1945), двумя орденами Красной Звезды (05.11.1954, 04.06.1955), двумя медалями «За боевые заслуги» (15.11.1950, 1974), медалями «За оборону Кавказа», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и др.

Всего за войну А.Г. Яковенко в качестве летчика сделал 245 боевых вылетов.

После войны, в 1964 году, Афанасий Георгиевич заочно закончил самолетостроительный факультет Московского авиационного института им. Серго Орджоникидзе. Получил специальность инженера-механика по самолетостроению.

С апреля 1956 по март 1975 г. проходил военную службу в 335 военном представительстве авиационного завода им. Димитрова в Таганроге в качестве старшего летчика-испытателя. Принимал самолеты-амфибии Бе-12 и другую авиационную технику, выпускавшуюся в Таганроге. Полковник.

1 апреля 1975 г. был уволен из рядов Советской Армии в запас по возрасту, но продолжил работать на Таганрогском механическом заводе им. Г. Димитрова начальником аэродромно-технической службы. Работу выполнял образцово, за что получал благодарности.

В сентябре 1978 года перевелся обратно в 335 ВП МО на должность инженера, где проработал до 1989 года. Умер Афанасий Георгиевич 20 февраля 1992 г. оставив о себе добрую память среди офицеров и служащих военной приемки и работников таганрогского авиационного завода.



День космонавтики на ТАНТК

Утро Дня космонавтики для бериевцев началось по особенному. На проходных сотрудников встречала музыка, посвященная покорению космоса, из громкоговорителя звучало поздравление работников предприятия с 60-летием первого полета к звездам. Для ТАНТК это действительно близкий праздник! Не все об этом знают, а ведь наше предприятие принимало непосредственное участие в освоении космоса. Но, особенно, что хотелось отметить – это участие наших детей в организации праздника.

В конце марта Профком объявил о проведении конкурса детских рисунков «Юрий Гагарин – герой на все времена!». Свои работы представили 178 детей.



На проходной была подготовлена выставка для всех сотрудников, приковавшая к себе много взглядов. Кто не успел посетить выставку 12 и 13 апреля на проходных, смогли это сделать в течение нескольких дней на первом этаже ОКБ.



Такая активность детей наших сотрудников говорит о правильном воспитании и дарит надежду, что будущие поколения смогут подарить стране новые прорывные достижения!

На ТАНТК началась вакцинация

В адрес Профсоюзного комитета и заводской МСЧ поступали многочисленные обращения о необходимости организовать вакцинацию работников от коронавируса COVID-19, ведь во многих поликлиниках Таганрога уже начали предоставлять данную услугу, но из-за очередей порой приходится ждать более недели. По взаимной договоренности

с Ростовской Городской поликлиникой 1 и Городской больницей 20 о предоставлении выездных бригад, с 13 апреля в течение двух дней удалось вакцинировать 493 сотрудника первой прививкой. Вторая прививка будет поставлена 12 и 13 апреля.

Хотим поблагодарить цеховые комитеты профсоюза и руководителей подразделений, которые подошли ответственно к вакцинации своих трудовых коллективов, вовремя довели актуальную информацию и сформировали заявки для профкома, что позволило организовать слаженную работу выездных бригад медиков и удовлетворить запрос всех работников, пожелавших обезопасить себя.

Теперь же всё чаще начинают поступать звонки в профком и МСЧ с просьбой вновь организовать вакцинацию. По мере сбора большой заявки (от 100 человек) мы вновь пригласим медбригады или организуем первую прививку в начале мая, когда будем прививать второй.

Апрельский субботник

24 апреля 2021г. состоялся субботник на площади Авиаторов. Сразу хотим поблагодарить всех, кто нашел время и принял участие в работе.

В этот раз удалось привести в порядок территорию от центральных проходных до Инструментальной 41. Убрана вся прошлогодняя листва, ветки деревьев и прочий мусор. Реализована попытка малыми силами убрать лужу при переходе трамвайных рельс. Отметим, что в субботнике так же приняли участие студенты Механического колледжа, общими усилиями удалось наполнить «с горкой» большой мусорный контейнер.



Два года назад субботник в районе 4 проходной был стартом к прокладке асфальтового тротуара, надеемся, что субботник 24 апреля станет первым шагом к наведению порядка вокруг заводских парковок. Сейчас мы можем наблюдать, как новая пешеходная дорога, которую все ждали много лет, начинает уничтожаться работниками завода. На своих автомобилях проезжая по ней, загрязняют, обламывают бордюры. Собственно этим вопросам и было посвящено окончание субботника. Приняты предварительные решения, которые мы доведем до вас в ближайшее время и совместно определимся в дальнейшей работе по благоустройству.

Редактор: А.А. Марченко.

Макет и оформление: Н.С. Махаринец.

Фотографы: фото-видео лаборатория ТАНТК

Редколлегия: А.И. Сальников, А.Н. Заблотский.

Телефон редакции: 89-82