№ 9 (2024)
www.sevmash.ru

ЗАВОД

ЖУРНАЛ
АО «ПО «СЕВМАШ»

ОСНОВНАЯ ТЕМА:

КРУПНЕЙШАЯ ВЕРФЬ РОССИИ, ЦЕНТР АТОМНОГО ПОДВОДНОГО СУДОСТРОЕНИЯ – ПРЕДПРИЯТИЕ ОСК СЕВМАШ ОТМЕЧАЕТ 85-ЛЕТИЕ

АО «ПО «Севмаш» – предприятие Объединённой судостроительной корпорации. Это крупнейшая верфь страны, главная задача которой – строительство атомных подводных лодок для Военно-Морского Флота России.

СОДЕРЖАНИЕ

05 **С ЮБИЛЕЕМ!**
Генеральный директор ОСК А.С. Пучков и генеральный директор Севмаша М.А. Будниченко поздравляют коллектив предприятия с 85-летием

08 **«У СЕВМАША В ХАРАКТЕРЕ – БЫТЬ ПЕРВЫМ»**
Генеральный директор Севмаша М.А. Будниченко об итогах 2024 года

14 **КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2024 ГОДА**
Новости Севмаша

22 **ПО ТРЕБОВАНИЮ ВРЕМЕНИ**
Эксклюзив. Интервью главнокомандующего ВМФ России Адмирала А.А. Моисеева

25 **МАРШРУТАМИ ПОДВОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ**
Интересные факты из жизни кораблей-юбиляров Севмаша

26 **«ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА КУБУ, AMIGOS DE RUSIA!»**
АПЛ «Казань» у берегов Острова свободы

32 **О РОДИНЕ, О СЕБЕ И О СЕВМАШЕ**
Интервью генерального директора Севмаша М.А. Будниченко в преддверии вручения Звезды Героя Труда РФ

34 **В КОРАБЛЕ ВСЁ ДОЛЖНО БЫТЬ ПРЕКРАСНО!**
Севмаш внедряет трёхслойную плиту собственного производства для строительства АПЛ

36 **СТРАЖИ ПОДВОДНЫХ ГЛУБИН**
Инфографика первой в мире ракетной ПЛ проекта В611

38 **КРАСОТА, УКРЫТАЯ БРЕЗЕНТОМ**
Разбираемся в особенностях конструкции АПЛ

42 **ПЕРВАЯ СЕРИЯ**
Севмаш начал строить корабли сериями с больших морских охотников

46 **ГОЛОСА ИСТОРИИ СЕВЕРОДВИНСКА**
Погружаемся в звуковую историю завода вместе с легендарными корабелами

48 **ЦЕХ, КОТОРЫЙ ВИДНО ИЗ КОСМОСА**
Крупнейший в мире эллинг для строительства АПЛ отмечает полвека

52 **ПЕРВЫЙ РЕБЁНОК СУДОСТРОЯ**
Выясняем, кто был первым ребёнком, родившимся в Северодвинске

54 **БРОДСКИЙ. ИНЖЕНЕР, А НЕ ПОЭТ**
Об инженере-кораблестроителе, заключённом Ягринлага Викторе Бродском

58 **МОНАХ КОСЬМА ПОСТРОИЛ КАМЕННЫЙ МОНАСТЫРЬ**
Во время археологических раскопок у стен Николо-Корельского монастыря совершено открытие

62 **ЗАЧЕМ СЕВА И МАША СЕВМАШУ?**
Севмаш и академия им. А.Л. Штиглица создали первый мультфильм «Путешествие Севы и Маши»

64 **ЮБИЛЕЙНЫЕ МАЛЫШИ**
Дети работников предприятия, рождённые в год юбилея Севмаша

2024 ЗАВОД №9
ЖУРНАЛ АО «ПО «СЕВМАШ»

Генеральный директор предприятия ОСК Севмаш,
председатель АРО Союза машиностроителей России
Михаил Будниченко

Главный редактор
Екатерина Пиликина

Ответственный секретарь
Элина Никулина

Дизайн и вёрстка
бюро дизайна АО «ПО «Севмаш»:
Алексей Гладких
Лариса Давидович
Игорь Косарев
Наталья Борисова

Корректура:
Людмила Старовая

Фотографии:
Максим Воркунков, Эльчин Мансимов, Ирина Огородникова, Сергей Кундывус, Сергей Поздеев, Виктор Торлин, Михаил Воробьёв, Станислав Зелянин, Олег Перов, Борис Сердюк, Руслан Босенко, Юрий Лавров, Ирина Веселова, Александр Лепур, Александр Бакушин

Фото из архива АО «ПО «Севмаш», Президентской библиотеки, пресс-службы МО РФ, Тихоокеанского флота, сети Интернет, с сайта Президента РФ

Обложка: машинист крана корпусодостроечного цеха 40 АО «ПО «Севмаш» Яна Дубовец; фото Михаила Воробьёва

В публикациях использована информация с официального сайта и фотографии МО РФ. Издание прошло оценку ПДЭК АО «ПО «Севмаш» от 12.12.2024 № 81.2206

Отпечатано в типографии АО «ПО «Севмаш»
Выход в свет: декабрь 2024 года
Тираж 999 экз.

Адрес: 164500, Архангельская обл., г. Северодвинск, Архангельское шоссе, д. 58
www.sevmash.ru

© АО «ПО «Севмаш», 2024

Журнал «Завод» – победитель Национального конкурса корпоративных медиа «Серебряные нити-2019» в номинации «Лучший корпоративный журнал».

Телевизионная новостная программа «Вести Севмаша» выпускается службой информации предприятия. Увидеть все выпуски можно на канале предприятия в Rutube, в группе Севмаша «ВКонтакте». Программа «Вести Севмаша» – лауреат Международного конкурса «Медиалидер» (2017, 2023), победитель номинации «Лучшие корпоративные видеоновости» Национального конкурса «Серебряные нити» (2015), лауреат VIII Международного кинофестиваля «Северный характер» (2015).

Уважаемый Михаил Анатольевич!
Дорогие коллеги!

Поздравляю коллектив легендарного Севмаша со знаменательной датой – 85-летием со дня образования завода!

Севмаш – самое крупное судостроительное предприятие нашей корпорации и всей страны. Но не только масштабами производственных мощностей измеряется его значение. Севмаш – это, прежде всего, основа обороноспособности России. Стратегические ракетоносцы и многоцелевые лодки, которые вы строите, – оборонный щит, важнейшая составляющая системы национальной безопасности государства. И здесь севмашевцы не имеют конкурентов.

За 85 лет завод успешно освоил строительство самых сложных кораблей с уникальными характеристиками. Став родиной первой отечественной АПЛ, вы построили три поколения стратегических атомных ракетоносцев и продолжаете строить четвёртое. В последние годы производственные показатели предприятия растут, загрузка заказами высокая. Не за горами подводные лодки пятого поколения, а значит, работы впереди будет много.

Уверен, что Севмаш готов к такой перспективе. Стратегия развития ОСК и программы развития предприятий, которые мы сейчас реализуем, обеспечат заводу надёжное будущее. Продолжается модернизация мощностей, чтобы максимально повысить эффективность работы. Принимаются меры по цифровизации и технологическому перевооружению, что изменит труд корабелов и привлечёт на завод молодые кадры. При безусловном сохранении преемственности опыта и уникальных знаний севмашевцев, сложность задач, которые вы решаете, потребует расширения компетенций. И, конечно, мы продолжим создавать условия для вашей комфортной и безопасной работы.

Сегодня, в день рождения Севмаша, мы обязаны вспомнить ветеранов, тех, кто в тяжелейших условиях строил завод, реализовывал этот грандиозный проект. На их примере воспитывалось не одно поколение севмашевцев, которых во все времена отличали особая ответственность, умение быть первыми во многих начинаниях и делать то, что другим не под силу. Убеждён, что такой характер и у современных работников. И каждый из вас вносит свой важный вклад в общее дело и успех Севмаша.

Хочу поблагодарить вас, весь коллектив завода за достигнутые результаты. И пожелать крепкого здоровья, удачи и оптимизма, а Севмашу процветания и новых свершений!

Генеральный директор АО «ОСК»
А.С. Пучков

С ЮБИЛЕЕМ, СЕВМАШ!

Уважаемые работники Севмаша, дорогие ветераны!

От всей души поздравляю вас с 85-летием нашего любимого предприятия! Севмаш – это масштаб, сила поколений и твёрдое слово в судостроении. За нашими спинами – трудовые победы отцов и дедов. Они привили нам смелость и уверенность в своих силах, стремление делать работу на совесть и гордиться своими кораблями. На стапелях Севмаша построено больше половины всего атомного подводного флота страны – 140 АПЛ, 40 ДПЛ, сотни надводных кораблей и плавсооружений. Благодаря строительству морской ледостойкой платформы «Приразломная» мы освоили нефтегазовую отрасль. Ремонт и модернизация авианосца «Викрамадитья» для ВМС Индии дали нам бесценный опыт в военно-техническом сотрудничестве. Все эти достижения отмечены на самом высоком уровне – в год юбилея Президент РФ В.В. Путин подписал Указ о вручении предприятию Знака «За трудовые успехи». Это шестой орден Севмаша. Поздравляю вас, уважаемые корабелы, с наградой и юбилеем! Низкий поклон вам, ветераны! Благодарю за сотрудничество наших друзей и партнёров! Здоровья, успеха и счастья каждому из вас!

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»,
Герой Труда РФ
Михаил Будниченко

МИХАИЛ БУДНИЧЕНКО:

«У СЕВМАША В ХАРАКТЕРЕ – БЫТЬ ПЕРВЫМ»

Подготовила Екатерина ПИЛИКИНА

На всём земном шаре только шесть стран имеют свой атомный подводный флот. Россия, Великобритания, США, Китай, Индия и Франция освоили и наладили производство сложнейшей в мире техники. В этом альянсе шести стран наше государство остаётся на переднем крае по созданию атомных подводных крейсеров. На карте страны есть только одна точка, откуда начинают отсчёт своей жизни все отечественные атомные подводные ракетоносцы, – Северодвинск, предприятие ОСК Севмаш. 21 декабря 2024 года судостроительная верфь перевернёт 85-ю страницу своей биографии. Об энергии и судьбе Севмаша в эпохи турбулентности и штиля, о кораблестроительных корнях и поморской ментальности, о том, что сейчас заряжает людей в работе над выполнением гособоронзаказа, мы беседуем с генеральным директором предприятия, Героем Труда РФ Михаилом Анатольевичем БУДНИЧЕНКО.

– Михаил Анатольевич, 21 декабря для Севмаша дата глубоко символичная. Несмотря на то, что закладка первого заказа завода – линкора «Советская Белоруссия» – состоялась именно в этот день в 1939 году, у предприятия не сложилось традиции в свой день рождения закладывать, выводить или передавать флоту корабли. Тем не менее, 21 декабря – точка старта нового года Севмаша и повод подвести итоги уходящего...

– Вы точно заметили – мы не подстраиваемся под даты. Сдаточная программа Севмаша определена контрактами с Министерством обороны РФ и Объединённой судостроительной корпорацией, нашей головной организацией. В соответствии с ними и выстраиваем производственный план предприятия. Этот год мы начали с вывода из эллинга атомного подводного крейсера «Князь Пожарский» проекта «Борей-А». Событие состоялось 3 февраля. Это четвёртый серийный корабль, проектант – ЦКБ МТ «Рубин». «Князь Владимир» – головной крейсер проекта и три серийных – «Князь Олег», «Генералиссимус Суворов», «Император Александр III» – несут службу на Северном и Тихоокеанском флотах. Они были переданы в состав ВМФ с 2020 по 2023 годы. Отличные крейсеры. Мы получаем от экипажей положительные отзывы – корабли во время службы подтвердили все заложенные в них тактико-технические характеристики. Как сказал главнокомандующий ВМФ России А.А. Моисеев на встрече АПЛ «Император Александр III» и «Красноярск», прибывших к постоянному месту базирования на Камчатку, наши атомные подводные крейсеры надёжны и эффективны по всем параметрам.

– В СМИ проходила информация о том, что атомный подводный крейсер «Архангельск» тоже вышел на испытания в этом году. Как идут работы по этой серии кораблей?

– «Архангельск», атомный подводный крейсер проекта «Ясень-М», приступил к испытаниям так же, как и «Князь Пожарский» – с началом навигации. В течение года он прошёл все этапы, готовим АПК к передаче в состав Военно-Морского Флота России. Корабли этой серии, которые проектируются конструкторским бюро ОСК «Малахит», являются воплощением уникальных новейших российских разработок в области военного вооружения, морского оружия, радиоэлектронных комплексов, главных энергетических установок. Все этапы испытаний проводятся в соответствии с графиками, утверждёнными Минобороны РФ. В работах задействованы десятки предприятий-контрагентов. Сложная, наукоёмкая техника требует всестороннего тестирования в различных режимах. «Архангельск» – третий корабль в серии. Предшествующие крейсеры – «Казань», «Новосибирск», «Красноярск» – уже успешно решают задачи в составе ВМФ. Наглядный пример – АПК «Казань» – головной крейсер проекта «Ясень-М» – впервые в новейшей истории Военно-Морского Флота совершил трансатлантический поход на Кубу, подтвердив свои характеристики, включая главный показатель – скрытность. Работы по этой серии АПЛ у нас ведутся в графике. Как вы знаете из СМИ, на Севмаше с 2016 года заложены и находятся на разных стадиях строительства ещё 4 корабля проекта «Ясень-М».

– Михаил Анатольевич, если сравнить загрузку Севмаша по линии гособоронзаказа лет 20 назад и сейчас, есть ли разница в объёмах и темпах строительства?

– То, что сейчас происходит на Севмаше, можно смело

назвать вторым рождением завода. 20 лет назад мы могли только мечтать о таких объёмах работы и темпах строительства, как сегодня. В 2004 году у нас на стапеле находились две головные АПЛ проектов «Ясень» и «Борей» – «Северодвинск» и «Юрий Долгорукий», заложенные в 1993 и 1996 годах, и один серийный корабль «Александр Невский». Его строительство как раз началось 20 лет назад – закладка состоялась в День моряка-подводника. Тогда для нас и начала обозначаться чёткая перспектива по созданию двух серий атомных подводных лодок, которые проектируют конструкторские бюро ОСК с многолетней и богатой историей – ЦКБ МТ «Рубин» и СПМБМ «Малахит». Мы регулярно стали закладывать новые корабли. Рекордным стал 2014 год – тогда на стапелях были заложены 4 атомные подводные лодки. За 20 лет нам удалось восстановить кооперацию, полностью разрушенную в 90-е годы, возродить утраченные и создать новые, не имеющие аналогов технологии. Сохранить основной костяк профессионалов и набрать несколько тысяч молодых людей, обучить их, провести через систему наставничества и сделать из них высококлассных специалистов, которые сегодня полностью обеспечивают выполнение гособоронзаказа. Как в советские времена, наше предприятие вновь набрало высокие темпы строительства атомных подводных ракетоносцев. Передаём флоту по 2-3 корабля в год. Благодаря поддержке руководства страны и принятым государственным решениям по строительству АПЛ сегодня формируется подводный флот нового поколения. По тактико-техническим характеристикам нашим кораблям нет равных в мире.

Наше предприятие вновь набрало высокие темпы строительства атомных подводных ракетоносцев. Передаём флоту по 2-3 корабля в год. Благодаря поддержке руководства страны и принятым государственным решениям по строительству АПЛ сегодня формируется подводный флот нового поколения.

– К слову, об истории. В своё время генеральный директор Севмаша, Герой России Давид Гусейнович Пашаев, решая в тяжёлое перестроечное время кадровые проблемы, озадачился вопросом – кто составляет коллектив завода, откуда люди приезжают работать на предприятие. Цитирую воспоминания Давида Гусейновича: «Мы искали и не нашли ни одной деревни в Архангельской области, откуда не приехали бы люди на Севмаш». Какая сегодня кадровая картина? Кто сегодня куёт атомный подводный щит страны?

– Давид Гусейнович был талантливейшим руководителем. Мы все ему обязаны тем, что в 90-е годы он сохранил завод, сохранил его профиль, уникальные технологии, а самое главное – коллектив, не дал растерять традиции. Какими бы современными ни были технологии, корабли строят люди. В нашей сфере для того, чтобы стать профессионалом, нужно не год и не два. Необходимо быть абсолютно преданным делу, понимать его, знать в самых мелких деталях, работать не машинально, а постоянно думать, совершенствовать технологические процессы, только так из человека, который пришёл на завод, может получиться квалифицированный специалист. Что касается географии наших работников, то с тех пор, когда в 90-е годы проводилась эта аналитика, ничего не изменилось – мы благодарны нашей северной земле за то, что она даёт нам людей. Большая часть работников Севмаша – это Северодвинск, Архангельск, ближайшие города области и, конечно, районы. К нам приезжают из Березника, Верхней Тоймы. Едут из Коношского, Красноборского, Лешуконского, Мезенского, Пинежского, Приморского, Устьянского районов. Кроме того, есть работники, которые приехали из Москвы, Вологды, с Камчатки, из Нарьян-Мара, Челябинска, Донецка… География – вся страна. Набираем сотрудников по программам мобильности трудовых ресурсов. К нам приходят ребята после службы в научно-производственных ротах – более 70 процентов военнослужащих, окончивших наши базовые учебные заведения, возвращаются на Севмаш. Работаем над тем, чтобы и выпускники северодвинских школ не уезжали из города, оставались у нас, после вуза приходили на предприятие. Поэтому широким фронтом ведём профориентационную работу в детских садах, школах, средних и высших учебных заведениях. Делаем ставку как на нашу Архангельскую область, так и на другие города России. Организовываем профильные смены во Всероссийском детском центре «Орлёнок», ежегодную судостроительную олимпиаду, в которой участвуют дети со всей страны, развиваем инженерные классы в школе № 20 Северодвинска. Ведём обучение студентов по целевым договорам в различных вузах России. Все это даёт нам надежду на то, что эти подростки и молодые люди в будущем вольются в нашу большую судостроительную семью. В этом году штат предприятия пополнили более полутора тысяч человек. Сейчас на верфи работает более 28 тысяч корабелов. Этим и уникален наш завод – здесь сплавляются разные характеры, менталитет, отношение к труду…

На Севере очень талантливые и работящие люди, настойчивые в достижении результата. Можно сказать, поморская ментальность сформировала характер Севмаша – быть первым в работе.

– Михаил Анатольевич, как вы думаете, нет ли в этом какой-то закономерности – костяк самой северной верфи в России составляют люди, родившиеся на этой земле?

– Закономерность одна – крупному заводу, построенному в устье Северной Двины, в 1939 году, на заре становления, требовались золотые рабочие руки и опытные специалисты в сфере кораблестроения. Образованные работники ехали к нам из таких городов, как Ленинград, Николаев – это были лучшие научные центры, которые выпускали специалистов в судостроительной отрасли. А золотые руки – вот они – здесь! На Севере очень талантливые и работящие люди, настойчивые в достижении результата. Можно сказать, поморская ментальность сформировала характер Севмаша – быть первым в работе. Посмотрите, через что за 85 лет пришлось пройти предприятию. С самого начала – преодоление: завод вынужден был приступить к строительству первого корабля, когда ещё сама площадка не была полностью достроена. В войну гособоронзаказ выполняли более 6 тысяч работников. Кто это был? В основном женщины и подростки. Но тем не менее в этот период предприятие получило свой первый знак отличия – переходящее Красное знамя Комитета обороны СССР. Нашему заводу доверяли строительство уникальных и единственных в своём роде кораблей, которые должны были составить паритет с флотом США. И Севмаш достойно справлялся с этими задачами. Здесь закалялись и продолжают закаляться характеры. Как говорится, Север выбраковывает людей, которые не готовы отдаваться этой сложной работе полностью. Поэтому, безусловно, место сформировало общий менталитет нашего завода и, возможно, в другом, более южном, регионе не случился бы Севмаш с его суровым мужским характером, умением ставить самые высокие цели и достигать их.

– Если говорить о сегодняшнем дне, на чём, кроме строительства атомного подводного флота, сконцентрирован коллектив предприятия?

– Важнейший заказ – модернизация корабля проекта 11442М. Мы продолжаем наращивать компетенции в надводном кораблестроении. В этом году на заказе завершён монтаж и выполнена проверка работоспособности по прямому назначению основного энергетического и вспомогательного оборудования. Закончили монтаж всех необходимых систем для проведения физического пуска ядерной энергетической установки. Проводятся межведомственные испытания отдельных комплексов и систем корабля. На завершающем этапе внутренняя отделка жилых, санитарных и бытовых помещений. Готовим крейсер к выходу на испытания в море. Большой объём работ по линии сервисных и гарантийных обязательств по атомным подводным лодкам, которые были построены на наших стапелях и сейчас несут службу. Мы сопровождаем свои корабли на протяжении их жизни. В рамках государственных контрактов выполняем сервисное обслуживание всех АПК проектов «Ясень» и «Борей» и модернизированных проектов в местах их базирования. Несём гарантийные обязательства на корабли нашей постройки и комплексы вооружения. Наши специалисты принимали участие в подготовке АПК «Император Александр III» и «Красноярск» к переходу на Тихоокеанский флот. Выполнили работу качественно и в срок. Продолжаем сотрудничество с ВМС Индии по программе ВТС – исполнены все обусловленные договорами объёмы работ по кораблю проекта 11430 по месту его основного базирования. Кроме того, ведём строительство докового комплекса в интересах ВМФ.

Важнейший заказ – модернизация корабля проекта 11442М. Готовим крейсер к выходу на испытания в море.

– По линии гособоронзаказа у Севмаша увесистый портфель. Как обстоят дела с гражданским направлением?

– В рамках доковой программы ОСК мы в этом году построили и передали 35-му судоремонтному заводу ОСК батопорт проекта 1418. Полный объём документации – рабочей конструкторской, приёмо-сдаточной, эксплуатационной – выпущен силами нашего проектно-конструкторского бюро. В рамках этой же программы ведём строительство плавучего дока «Сухона». Он будет использоваться в производственной программе нашего предприятия. В октябре в гидроузел были выведены первые секции третьего блока, ведутся подготовительные работы к их стыковке. Полный комплект рабочей конструкторской документации разрабатывает ПКБ «Севмаш». Проектант – конструкторское бюро ОСК «Алмаз». Исполнитель контракта – АО «Севмаш-шельф». Продолжаем строительство уникального объекта – обитаемого подводного аппарата для компании «Газпром трансгаз Санкт-Петербург». Россия никогда раньше не делала таких изделий, и это будет ещё один вклад Севмаша в выпуск гражданской продукции.

Идти в ногу со временем – наша стратегическая задача. Мы должны думать о будущем сегодня, готовить предприятие для перспективных проектов.

– Севмаш давно занимается изготовлением судовых подшипников для различных предприятий России. Завод занял определённую нишу в этом производстве. Есть ли у нас конкуренты в этой сфере?

– Отечественных конкурентов-производителей судовых подшипников скольжения на данный момент нет. Как вы правильно отметили, в этой сфере работаем со многими предприятиями страны. Но в первую очередь настроены на кооперацию в контуре ОСК, так как необходимо поддерживать темпы строительства тех заказов, которые выполняются на заводах корпорации. Для этого мы, собственно, и объединены, чтобы эффективно выполнять те задачи, которые ставит перед нами государство. Пример такой кооперации – изготовление подшипников для ледоколов, которые строятся на Балтийском заводе ОСК. Иностранный изготовитель этих изделий в связи с санкциями ушёл с рынка. Балтийский завод ОСК обратился к нам как к российскому квалифицированному поставщику. Наши конструкторы разработали техническую документацию на главный упорный подшипник для универсальных атомных ледоколов. В сжатые сроки мы спроектировали и организовали специальный участок с установкой на нём дополнительной печи для крупногабаритных подшипников. Была разработана технология изготовления этих изделий на площадях двух механических цехов. Первый комплект из трёх главных упорных подшипников на ледокол «Чукотка» мы передали заказчику в установленный срок. В этом году заключили договор ещё на два комплекта главных упорных подшипников для универсальных атомных ледоколов «Ленинград» и «Сталинград». До 2030 года у нас в работе контракты на изготовление упорных, опорных и дейдвудных подшипников валопроводов для фрегатов, корветов и других кораблей ВМФ, строящихся на верфях ОСК. Выпускаем судовую арматуру, гидрооборудование, амортизаторы, фильтры, полуфабрикаты металлургического производства, судовую мебель, флюсы для сварочных электродов по договорам с другими отечественными предприятиями. Работаем и в части импортозамещения – в этом году заключён рамочный договор с Архангельским целлюлозно-бумажным комбинатом на изготовление запасных частей и специализированного оборудования.

– Михаил Анатольевич, у Севмаша есть долгосрочная и очень объёмная задача – модернизация и техническое перевооружение предприятия. Каждый год в итоговом интервью вы затрагиваете эту тему. Устраивают ли вас темпы обновления мощностей завода?

– Как я уже говорил ранее, идти в ногу со временем – наша стратегическая задача. Мы должны думать о будущем сегодня, готовить предприятие для перспективных проектов. В этом направлении уже сделано многое. Работы проводим в рамках большой программы модернизации и технического перевооружения корпорации. И здесь стоит отметить, что мы, как крупнейшее предприятие ОСК, находимся в приоритете. В рамках государственной программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса», реализуемой

при участии Минпромторга России и ОСК, обновляются цехи, закупается новая техника, оборудование, созданы специализированные производства по изготовлению, испытанию и достройке АПЛ 4-го и будущих поколений. Завершена большая работа по реконструкции докового места в наливном бассейне, усилены стапельные плиты, создано построечное место в гидроузле для перспективного проведения ремонта и строительства крупных надводных кораблей. Завершено создание транспортно-передаточного комплекса, в наливном бассейне построен причал для транспортного понтона – словом, обеспечена возможность формирования АПЛ в двух эллингах по единой технологии крупноблочного строительства кораблей, расширены технические возможности транспортного комплекса предприятия. Для выполнения этой задачи мы вкладываем и собственные средства завода. Безусловно, на темпы модернизации накладывают отпечаток санкционные условия, но тем не менее работа ведётся. В этом году выполнен второй этап техперевооружения механомонтажного производства, обновления объектов энергоснабжения и транспортной системы в эллингах-1 и -2. Закончены первый этап модернизации объектов энергообеспечения и работы по техперевооружению неметаллического производства. Реконструирована оградительная перемычка слипа цеха 42. Ещё до завершения всех мероприятий Севмаш можно считать одной из самых современных верфей России с колоссальными судостроительными возможностями.

– Михаил Анатольевич, анализ финансово-экономических показателей предприятия даёт нам возможность быть уверенными в завтрашнем дне?

– Безусловно. У Севмаша уверенные позиции. Показатели 2024 года демонстрируют устойчивое финансово-экономическое положение предприятия. Наблюдается рост по всем направлениям: выручка, прибыль, заработная плата, производительность труда. Чистые активы предприятия только по результатам 9-ти месяцев этого года составили более 69,7 млрд рублей, что подтверждает наличие у завода собственных средств, способствующих наращиванию производственных мощностей. Мы создаём источники для ежегодного финансирования мероприятий по обновлению основных фондов предприятия, безусловного выполнения пунктов коллективного договора, в том числе направленных на оздоровление работников и проведение социально-культурных событий. В целях реализации успешного социального проекта по строительству доступного жилья для работников завода продолжается Жилищная программа предприятия. Планируем до 2026 года построить жилой комплекс, состоящий из 4-х многоквартирных домов в квартале 167 города Северодвинска. Это 246 квартир с общей площадью более 15 тыс. м². В этом году сдаётся первый дом этого квартала, и 83 участника программы въедут в новые квартиры.

– За последнее десятилетие Севмаш выстроил свою социальную политику. Реализуются не только собственные программы, направленные на благополучие заводчан, но и проекты, которые интегрированы в городскую повестку…

– Считаю это важнейшим направлением. Градообразующее предприятие обязано заниматься вопросами, которые улучшают жизнь заводчан и горожан. Нам удалось сохранить хорошую социальную базу: работают санаторий-профилакторий, южные здравницы в Евпатории и Адлере, Дом корабела, Дом техники, ресторан «Волна» и кафе ДИТР. На спортсооружениях физкультурно-оздоровительного комплекса ведутся занятия и соревнования. Здоровье, бодрость духа и хорошее самочувствие наших работников ставим во главу угла. Мы заинтересованы и в том, чтобы нашим работникам и их семьям было комфортно и интересно жить в нашем городе. Во взаимодействии с администрацией Северодвинска завершено строительство крытой ледовой арены на стадионе «Север». В 2026 году приступим к созданию крупнейшего в области 50-метрового плавательного бассейна. Работаем ещё над одним перспективным и очень интересным объектом – информационно-технологическим и профориентационным центром «Погружение». В этом году совместно с благотворительным фондом по восстановлению Николо-Корельского монастыря начали работы по реставрации храмового комплекса. Выполнили первоочередные противоаварийные работы, инженерные изыскания по геодезии и геологии. Была проведена первая в истории Северодвинска археологическая разведка, в результате которой было сделано настоящее открытие – найдено место захоронения игумена Косьмы, первого строителя каменного здания храма XVII века.

– С каким настроением Севмаш покидает 2024-й, юбилейный, год и вступает в новый?

– В целом 2024 год мы отработали достойно. Есть успехи по многим направлениям деятельности. Год был традиционно напряжённым и плодотворным. Основные задачи предприятия на 2025 год также будут связаны с выполнением заданий государственного оборонного заказа. Есть уверенность в завтрашнем дне, в загрузке предприятия, в том, что нашей стране нужны атомные подводные крейсеры. Мы развиваем компетенции в гражданской сфере – и это тоже важная составляющая крупного завода. Севмаш – многопрофильное предприятие, которое при необходимости может осваивать продукцию различного назначения.

Поздравляю с юбилеем наших дорогих ветеранов и всех работников завода! Желаю не сбавлять оборотов, продолжать наращивать объёмы производства и достойно нести знамя флагмана отечественного судостроения. Благодарю всех наших партнёров, которые вместе с нами создают силу и славу отечественного флота! Спасибо за труд!

КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2024 ГОДА

Текст: Татьяна КАБАНЦЕВА, Елена ВОРОНЦОВА

ЯНВАРЬ

СЕВМАШ СТАЛ ПЕРВЫМ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫМ ПРЕДПРИЯТИЕМ-ПАРТНЁРОМ ПРЕЗИДЕНТСКОЙ БИБЛИОТЕКИ

22 января в Санкт-Петербурге состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между Президентской библиотекой, подведомственной Управлению делами Президента Российской Федерации, и предприятием ОСК Севмаш. Подписи под документом поставили генеральный директор Президентской библиотеки Юрий Носов и генеральный директор предприятия Михаил Будниченко.

Документ предусматривает проведение совместных выставок, конференций и других мероприятий, а также обмен информационными ресурсами, подготовку специализированных цифровых коллекций.

ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЛАСТИ

Предприятие ОСК Севмаш награждено почётной грамотой Северного межрегионального управления Федеральной службы по надзору в сфере природопользования. Завод отмечен за вклад в обеспечение экологической безопасности Архангельской области в связи с реализацией проекта реконструкции площадки малотоксичных промышленных отходов (МТПО).

Реконструкция полигона для размещения отходов в нашем регионе проводилась впервые. Расчётный срок эксплуатации объекта – 22 года, объём принимаемых отходов – 145 тысяч тонн.

ФЕВРАЛЬ

СОСТОЯЛАСЬ ЦЕРЕМОНИЯ ВЫВОДА ИЗ ЭЛЛИНГА АПК «КНЯЗЬ ПОЖАРСКИЙ»

3 февраля на предприятии ОСК Севмаш состоялась торжественная церемония вывода из эллинга атомного подводного крейсера «Князь Пожарский» проекта «Борей-А».

В мероприятии приняли участие представители Объединённой судостроительной корпорации, Военно-Морского Флота, правительства Архангельской области, руководство органов власти и промышленности.

«Атомный подводный крейсер «Князь Пожарский» воплотил в себе самые передовые технологические решения, опыт и традиции отечественного подводного кораблестроения, которыми в полной мере обладают работники Севмаша, конструкторы и учёные, – отметил главком ВМФ России Адмирал Николай Евменов. – Крейсер наглядно демонстрирует результат их важнейшей работы, которая позволяет идти в ногу со стремительным развитием научно-технического прогресса и по целому ряду направлений опережать его». Он также подчеркнул, что корабелы Севмаша всегда вовремя и с высоким качеством сдают Военно-Морскому Флоту грозные боевые единицы. «Мы приложим все усилия, чтобы корабль прошёл все виды испытаний, завершил государственные испытания боевой стрельбой в срок», – сказал Николай Евменов.

Старт выводу АПК «Князь Пожарский» из эллинга дал генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко. Командир крейсера по традиции разбил бутылку шампанского о корпус ракетоносца.

ГЛАВКОМ ВМФ ПРОВЁЛ СОВЕЩАНИЕ

Главком ВМФ России Адмирал Николай Евменов в ходе своей рабочей поездки в Северодвинск провёл совещание на предприятии ОСК Севмаш.

На мероприятии была заслушана информация генерального директора предприятия Михаила Будниченко о выполнении плана гособоронзаказа в сфере атомного подводного кораблестроения. В совещании принимали участие руководство Центра судоремонта «Звёздочка», представители контрагентских организаций оборонно-промышленного комплекса, руководители профильных органов управления Главного командования ВМФ.

ЗАВЕРШЕНА МОДЕРНИЗАЦИЯ ГАЛЬВАНИЧЕСКОГО ЦЕХА

На предприятии завершена масштабная модернизация гальванического цеха. Мероприятия реализованы в рамках программы технического перевооружения производства, а также за счёт собственных средств предприятия.

В цехе установлено новое вентиляционное оборудование, элементы которого изготовлены из специальных сортов полипропилена.

ПРИЗЫВНИКИ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ РОТЫ ПРИНЯЛИ ПРИСЯГУ

Шестьдесят девять военнослужащих научно-производственной роты приняли присягу в Объединённом учебном центре ВМФ в Северодвинске. Это двенадцатый набор призывников, который будет служить на Севмаше.

В течение полутора месяцев военные моряки проходили курс общевойсковой подготовки, изучали уставы Вооружённых сил РФ и многое другое. По итогам предыдущих призывов на Севмаш были трудоустроены более 70 процентов призывников научно-производственной роты.

МАРТ

СЕВМАШ ОБНОВЛЯЕТ СВАРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Предприятие ОСК Севмаш обновляет парк сварочного оборудования. Переоснащение производства и использование высокопроизводительных технологий сварки позволяет значительно снизить стоимость изготовления конструкций и получить качественные сварные соединения при изготовлении корпусов кораблей, а также сократить стапельный период формирования заказа.

Отдел главного сварщика ведёт работу над несколькими проектами, среди которых разработка специализированного оборудования для автоматической сварки монтажных стыков в условиях стапеля.

АПРЕЛЬ

СЕКРЕТАРЬ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ РФ НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ ПОСЕТИЛ СЕВМАШ

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев посетил предприятие ОСК Севмаш, где ознакомился с ходом строительства современных атомных подводных лодок и модернизации производственных мощностей.

Николай Патрушев обсудил с генеральным директором Севмаша Михаилом Будниченко перспективы развития верфи в рамках выполнения задач по гособоронзаказу, финансовое состояние и кадровые вопросы предприятия. Делегация осмотрела важные производственные объекты, модернизируемый для ВМФ надводный корабль, побывала в основном эллинге, где ведётся строительство двух линеек АПЛ 4-го поколения.

Кроме того, Николай Патрушев оценил модернизацию производства. На Севмаше ведётся масштабная реконструкция мощностей, закупается современное оборудование, что позволяет сокращать сроки строительства кораблей.

ЗАЛОЖЕН НОВЫЙ ПЛАВУЧИЙ ДОК «СУХОНА»

На предприятии ОСК Севмаш состоялась церемония закладки плавучего дока «Сухона» проекта 02122. В мероприятии приняли участие руководство предприятия, компании «Севмашшельф», конструкторского бюро «Алмаз» и архангельского филиала «Российского морского регистра».

Плавучий док строится для подъёма и спуска судов на горизонтальный стапель, а также докования и выполнения ремонтных работ. Разработчик технического проекта – Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз», выпуском рабочей конструкторской документации занимаются специалисты проектно-конструкторского бюро предприятия. Работы ведутся в рамках государственной программы РФ «Развитие оборонно-промышленного комплекса» и доковой программы ОСК.

С помощью плавдока на заводе будет обеспечиваться надёжность транспортных операций по переводу строящихся и ремонтируемых заказов из эллинга-2 на акваторию верфи.

ОТКРЫТА ПЯТАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ СМЕНА В «ОРЛЁНКЕ»

Во Всероссийском детском центре «Орлёнок» в Краснодарском крае стартовала профильная судостроительная программа «Корабелы будущего», организованная предприятием ОСК Севмаш и профильным высшим образовательным учреждением – филиалом Северного (Арктического) Федерального университета в Северодвинске.

В мероприятии приняли участие руководство Севмаша, лагеря и 74 школьника от 12 до 16 лет из 21-го региона России.

Участники будут проектировать и изготавливать радиоуправляемые модели катамарана. Их испытания пройдут в бассейне лагеря «Штормовой» с использованием системы ориентирования.

СЕВМАШ – ЛИДЕР В СФЕРЕ ОХРАНЫ ТРУДА

Предприятие ОСК Севмаш стало победителем ежегодного городского смотра-конкурса на лучшую организацию работы по охране труда по итогам 2023 года.

Севмаш победил в номинации «Лучшая организация работы по охране труда среди организаций производственной сферы (с численностью работников более 2500 человек)». Награждение почётными грамотами администрации Северодвинска состоялось в преддверии Всемирного дня охраны труда.

По результатам 2023 года на Севмаше было отмечено отсутствие аварий и инцидентов на опасных производственных объектах, снижение уровня производственного травматизма и профзаболеваемости.

МАЙ

АПК «АРХАНГЕЛЬСК» ВЫШЕЛ НА ИСПЫТАНИЯ

Атомный подводный крейсер «Архангельск» проекта «Ясень-М», который строится на Севмаше, вышел на заводские ходовые испытания. Об этом сообщил главнокомандующий Военно-Морским Флотом России Адмирал Александр Моисеев в интервью журналистам ТК «Звезда».

Атомный подводный крейсер «Архангельск» был выведен из эллинга 29 ноября 2023 года и переведён на достроечную набережную предприятия. АПЛ этой серии, спроектированные конструкторским бюро ОСК «Малахит», являются воплощением уникальных новейших российских разработок в области военного вооружения, морского оружия, технических и радиоэлектронных комплексов, главных энергетических установок. Изменения и технические решения, внедрённые в проект «Ясень-М», касаются элементной базы комплексов, модернизированного оборудования и материалов, производимых российскими предприятиями кооперации.

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОМОВ НА КОНТРОЛЕ У РУКОВОДСТВА ПРЕДПРИЯТИЯ

Генеральный директор предприятия ОСК Севмаш Михаил Будниченко проверил ход строительства дома в жилом комплексе «Корабел». ЖК строится по корпоративной Жилищной программе для работников предприятия.

Жилой комплекс будет состоять из 4-х домов. Первое здание уже построено на 80 процентов. Предприятие ведёт постоянный контроль за работой застройщика. Михаил Будниченко поставил задачу сдать первый дом в этом году. В планах за три года построить все четыре дома.

СЕВМАШ И ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПРЕДПРИЯТИЯ ОТМЕЧЕНЫ ВЫСОКИМИ ГОСНАГРАДАМИ

Президент России Владимир Путин 1 мая подписал Указ о присвоении генеральному директору предприятия ОСК Севмаш Михаилу Будниченко звания Героя Труда РФ и награждении предприятия Почётным знаком «За успехи в труде».

Коллектив верфи отмечен за большой вклад в создание новой специальной техники, укрепление обороноспособности страны и высокие показатели в производственной деятельности.

Глава Севмаша Михаил Будниченко отмечен высокой государственной наградой за выдающиеся трудовые заслуги, профессионализм и многолетнюю добросовестную работу.

С заслуженной наградой коллектив предприятия и генерального директора поздравил главнокомандующий ВМФ Адмирал Александр Моисеев. В телеграмме он отметил, что своим многолетним трудом и профессионализмом Севмаш добился впечатляющих успехов в сфере создания атомного подводного флота.

ИЮНЬ

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ – РАБОТНИКАМ СЕВМАША

В преддверии Дня кораблестроителя состоялась церемония вручения государственных наград работникам предприятий ОСК Севмаш и СПО «Арктика». Губернатор Архангельской области Александр Цыбульский вручил высокие награды 20-ти корабелам.

Согласно Указу Президента РФ В.В. Путина работники Севмаша отмечены за большой вклад в разработку и создание новой специальной техники и многолетний добросовестный труд. Корабелы награждены орденом «За морские заслуги», орденом Дружбы, медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалью «За заслуги в атомной энергии», «За наставничество» и другими.

ЗВЕЗДА ГЕРОЯ ТРУДА РФ ИЗ РУК ПРЕЗИДЕНТА

В День России, 12 июня, в Георгиевском зале Большого Кремлёвского дворца состоялась торжественная церемония вручения золотых медалей «Герой Труда Российской Федерации». Президент РФ Владимир Путин наградил генерального директора предприятия ОСК Севмаш Михаила Будниченко высшей государственной наградой.

В приветственном слове глава государства отметил значимый вклад каждого из шести отмеченных высшей наградой страны. «Звания «Герой Труда Российской Федерации» удостоен Михаил Анатольевич Будниченко – генеральный директор легендарного Севмаша. Это предприятие выпускает атомные ракетоносцы нового поколения, которые обеспечивают надёжность и высочайшие боевые возможности ядерной триады России», – сказал он. В ответном слове генеральный директор Севмаша поблагодарил В.В. Путина за высокую оценку его труда.

Михаил Будниченко отметил, что в этой награде труд десятков тысяч работников Севмаша, Объединённой судостроительной корпорации, коллективов сотен научных, проектных организаций, производственных предприятий, без которых строительство современного атомного флота России было бы невозможно.

ИЮЛЬ

КОМАНДА СЕВМАША – В ЧИСЛЕ ПРИЗЁРОВ СПАРТАКИАДЫ ОСК

Команда Севмаша вошла в тройку лидеров Спартакиады предприятий группы ОСК, заняв третье место.

В мероприятии принимали участие более 500 спортсменов-работников из 29-ти предприятий и конструкторских бюро корпорации. Команда Севмаша стала первой в лёгкой атлетике. Наши гиревики показали хороший результат, заняв третье место. В стрельбе у команды предприятия «бронза», второе место – по мини-футболу.

По результатам соревнований первое место заняла команда предприятия «Янтарь» (Калининград), второе – ЦС «Звёздочка», на третью ступень пьедестала поднялась команда Севмаша.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫСОКОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Предприятие ОСК Севмаш стало победителем в трёх номинациях регионального этапа Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности». Севмаш признан лучшим по Архангельской области в трёх номинациях конкурсной программы – в части создания рабочих мест, развития кадрового потенциала и социального партнёрства в организациях производственной сферы.

На федеральном уровне предприятие номинировано для участия в трёх номинациях – «За создание и развитие рабочих мест в организациях производственной сферы», «За развитие кадрового потенциала» и «За развитие социального партнёрства».

МОДЕРНИЗАЦИЯ КРАНОВОГО ХОЗЯЙСТВА

Предприятие ОСК Севмаш обновляет портальные краны на достроечных набережных. Это оборудование активно используется в процессе строительства и испытаний атомных подводных лодок четвёртого поколения. Будут установлены три портальных крана.

Оборудование поставлено по программе технического перевооружения Севмаша. Краны отечественного производства спроектированы с учётом требований и специфики эксплуатации специалистами предприятия. Они будут введены в строй в 2024 и 2025 годах.

ЗАММИНИСТРА НА СЕВМАШЕ

Предприятие ОСК Севмаш с рабочим визитом посетил заместитель министра промышленности и торговли РФ Альберт Каримов. Он побывал на основных площадках верфи, ознакомился с ходом работ по гособоронзаказу.

Генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко доложил Альберту Каримову о производственной загрузке предприятия и модернизации мощностей. На заводе более 10 лет при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ по федеральным целевым программам и за счёт собственных средств предприятия ведётся масштабное техническое перевооружение. Переоснащаются производства, в цехи поступает современное высокопроизводительное оборудование.

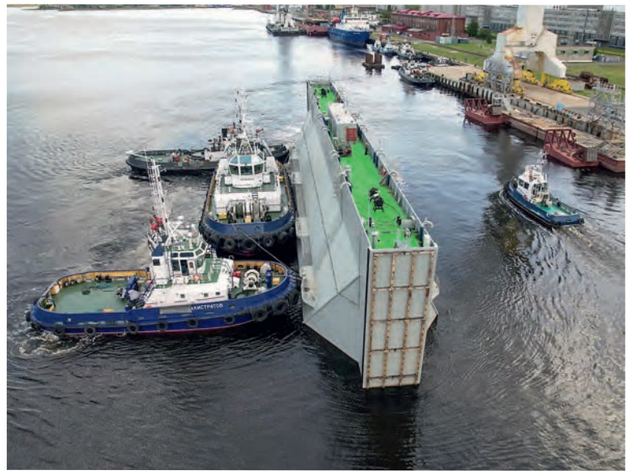
Заместитель министра промышленности и торговли РФ Альберт Каримов и генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко обсудили текущие задачи по выполнению ГОЗ и его перспективам. На предприятии ведётся строительство двух линеек атомных подводных лодок проектов «Борей-А» и «Ясень-М», выполняется ремонт корабля проекта 11442М.

АВГУСТ

ПЕРЕДАЛИ БАТОПОРТ

Предприятие ОСК Севмаш построило и передало 35-му судоремонтному заводу Центра судоремонта «Звёздочка» ОСК батопорт проекта 1418. Гидротехническое сооружение является частью сухого дока, предназначенного для ремонта кораблей и судов.

Батопорт заложен на Севмаше в августе 2021 года. Работы выполнялись по контракту, заключённому между северодвинским предприятием и институтом «Оргэнергострой». Проектант – Центральное конструкторское бюро «Монолит». Рабочую конструкторскую документацию выпускало проектно-конструкторское бюро «Севмаш». Длина гидротехнического сооружения – 77,9 м, ширина – 13,9 м, высота – около 21,8 м. В строительстве объекта принимали участие все основные цехи предприятия. Батопорт был выведен из эллинга в декабре 2023 года. У достроечной набережной на объекте провели швартовные испытания.



МОДЕРНИЗАЦИЯ ЛАБОРАТОРИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

На предприятии ОСК Севмаш завершается техническое перевооружение лаборатории строительных материалов и конструкций научно-исследовательского технологического и испытательного центра (НИТИЦ). Процесс разделён на две части: капитальный ремонт здания и модернизация оборудования.

В ходе модернизации для лаборатории приобретено испытательное оборудование от ведущих отечественных производителей. В рамках реконструкции в подразделении был организован участок, предназначенный для испытаний теплоизоляционных материалов, хризотила (асбеста) и грунтов по определению физико-механических характеристик. Этот же участок будет заниматься подготовкой бетонных образцов-кернов.

СЕВМАШ ОБНОВЛЯЕТ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СООРУЖЕНИЕ

На предприятии ОСК Севмаш завершается реконструкция оградительного сооружения слипа, предназначенного для спуска на воду атомных подводных лодок, построенных в сборочно-стапельном цехе.

Гидротехническое сооружение используется для защиты спускового устройства от воздействия морских волн, наносов и размыва грунта. Работы по ремонту и реконструкции объекта ведутся с 2023 года.

В результате модернизации, кроме технических нововведений, увеличилась общая площадь объекта. Ввод в эксплуатацию планируется в конце 2024 года.

КАЧЕСТВО ПРОДУКЦИИ СЕВМАША НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ

Предприятие ОСК Севмаш в очередной раз успешно прошло сертификационный аудит и подтвердило соответствие системы менеджмента качества требованиям государственного военного стандарта РФ.

Эксперты Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» отметили высокий профессионализм работников Севмаша, лидерские качества руководства общества, высокую результативность функционирования СМК предприятия и её постоянное улучшение.

Сертификаты ГОСТ РВ 0015-002-2020 и ГОСТ Р ИСО 9001-2015 в системе сертификации «Военный регистр» подтверждают, что система менеджмента качества Севмаша соответствует требованиям государственных стандартов и служит гарантией для партнёров и потребителей, что выпускаемая продукция обеспечена высоким уровнем качества.

Севмаш одним из первых предприятий применил новый «Единый кодификатор предметов снабжения 2023 года» ЕК 001-2023 и расширил область применения сертификата соответствия системы менеджмента качества.

Улучшать качество продукции помогает также внедрение производственной системы. Она реализуется во всех цехах и подразделениях.

СЕНТЯБРЬ

ОТПРАВЛЕН ПЕРВЫЙ ПОДШИПНИК ДЛЯ ЛЕДОКОЛА «ЧУКОТКА»

Предприятие ОСК Севмаш отправило заказчику первый упорный подшипник для атомного ледокола «Чукотка» проекта 22220. Всего изготовлено 3 подшипника для Балтийского завода ОСК в Санкт-Петербурге.

Упорные подшипники этой серии являются самыми крупногабаритными в истории предприятия. Высота подшипника составляет 2,5 метра, расчётная масса – 25 тонн. В реализации проекта участвовали 14 цехов и 10 подразделений Севмаша.

Упорные подшипники разработаны в проектно-конструкторском бюро «Севмаш» по техническому заданию заказчика. Программа испытаний изделий, проходившая на предприятии, была выполнена в полном объёме, технические характеристики, заложенные проектантом, полностью подтверждены.

Работа в этом направлении будет продолжена. Севмаш заключил договор с Балтийским заводом ОСК на изготовление и поставку ещё двух комплектов подшипников (шесть готовых изделий) для ледоколов «Ленинград» и «Сталинград», строящихся по аналогичному проекту на санкт-петербургской верфи.

АРХЕОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НА СЕВМАШЕ

На территории предприятия ОСК Севмаш у стен бывшего Николо-Корельского монастыря начались первые археологические исследования. Научные сотрудники Института археологии Российской академии наук проводят изыскания в рамках предпроектных работ, предваряющих разработку проекта реставрации комплекса построек монастыря.

Задача археологов – определить конструкцию, сохранность и параметры фундаментов собора, получить представление об исторической топографии территории, на которой находятся постройки собора, по мере возможности охарактеризовать материальную культуру насельников монастыря. Всего в процессе археологических исследований у стен зданий будет вскрыто 18 шурфов для изучения слоёв почвы. По результатам работ можно будет сделать выводы об этапах и способах строительства зданий монастыря.

В ходе исследований учёные нашли первые артефакты, которые могут датироваться XVIII–XIX веками. А также совершили историческое открытие. Подробности – на странице 58.

СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ЦЕНТРОМ ОПЕРЕЖАЮЩЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ПОМОРЬЯ

В Северодвинске подписано соглашение о сотрудничестве между предприятием ОСК Севмаш и Центром опережающей профессиональной подготовки Архангельской области. Подписи в документе поставили заместитель генерального директора по управлению персоналом Андрей Моногаров и директор Центра Алёна Климова. Соглашение предполагает партнёрство в области подготовки необходимых квалифицированных рабочих и специалистов судостроительной отрасли с учётом современных стандартов и передовых технологий.

АПЛ «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III» И «КРАСНОЯРСК» ПРИБЫЛИ НА КАМЧАТКУ

Атомные подводные крейсеры 4-го поколения «Император Александр III» и «Красноярск», построенные на предприятии ОСК Севмаш, пополнили подводные силы Тихоокеанского флота.

Корабли успешно совершили арктический межфлотский переход с Северного на Тихоокеанский флот к постоянному месту базирования.

«Эти подводные лодки, совершив переход и приняв участие в стратегических учениях «Океан-2024», ещё раз подтвердили свою высокую надёжность и характеристики, заложенные в них при проектировании конструкторскими бюро ОСК «Рубин», «Малахит» и реализованные при строительстве корабелами Севмаша, – подчеркнул в ходе торжественной церемонии главнокомандующий Военно-Морским Флотом Адмирал Александр Моисеев. – Научный потенциал и новые технологии, применяемые при создании этих подводных лодок, позволяют считать их очень эффективными по всем параметрам, которые необходимы для применения их в составе подводных сил ВМФ России».

Главком ВМФ также отметил, что процесс проектирования атомных подводных лодок 4-го поколения, а затем и строительства их на ведущем предприятии атомного подводного кораблестроения Севмаше проходит в соответствии с программой военного кораблестроения и в тесном взаимодействии Главного командования ВМФ, военных учёных и кораблестроителей. «В результате мы имеем мощные и надёжные корабли, которыми гордятся их экипажи», – сказал Александр Моисеев.

ОКТЯБРЬ

МОДЕРНИЗИРОВАНА КИСЛОРОДНАЯ СТАНЦИЯ

На предприятии ОСК Севмаш завершены масштабные работы по модернизации кислородной станции газового цеха, снабжающей кислородом и азотом все промышленные объекты завода. Работы выполнялись в течение трёх лет в рамках мероприятий государственной программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса».

Кислородная станция оснащена современной воздухоразделительной установкой, позволяющей получать из атмосферного воздуха сразу несколько видов газовой продукции: кислород газообразный, кислород жидкий и жидкий азот. При помощи нового оборудования вырабатывается максимально чистый кислород, который применяется на производстве для газопламенной обработки металлов.

В ходе работ по модернизации кислородной станции выполнен большой объём строительно-монтажных работ, смонтированы два новых криогенных газификатора для хранения и выдачи жидкого кислорода, криогенная насосная установка, поршневой воздушный компрессор, реконструирован брызгальный бассейн и многое другое. Станция оснащена современными насосными установками оборотного водоснабжения, новой системой водяного пожаротушения, что позволяет повысить безопасность объекта и работающего персонала. Всё оборудование кислородной станции отечественного производства.

НОЯБРЬ

КОРАБЕЛЫ СЕВМАША НА ЧЕМПИОНАТЕ

Два специалиста предприятия ОСК Севмаш стали бронзовыми призёрами Международного чемпионата высокотехнологичных профессий «Хайтек». Они представляли Объединённую судостроительную корпорацию в составе команды. Третье место заняли инженер научно-технологического управления Севмаша Маргарита Романова в компетенции «Инженер-технолог машиностроения» и инженер-физик управления защиты кораблей и судов по физическим полям Владислав Солдатов в компетенции «Изготовление прототипов». Чемпионат проходил в Екатеринбурге и собрал свыше 500 участников, экспертов и представителей 15-ти ведущих компаний и госкорпораций. Участники состязались в 28-ми компетенциях.

СЕВМАШ В СОВЕТЕ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ

Генеральный директор предприятия ОСК Севмаш Михаил Будниченко назначен руководителем секции «Судостроение» научно-экспертного совета Морской коллегии России. Состав и положение экспертного органа утверждены помощником Президента РФ, председателем Морской коллегии Николаем Патрушевым.

Михаил Анатольевич возглавил одно из девяти ключевых направлений научно-экспертного совета. В его составе – более 50-ти представителей научно-исследовательских учреждений, министерств и ведомств, образовательных организаций, предприятий, задействованных в морской сфере.

РАБОТНИКИ СЕВМАША – ЛАУРЕАТЫ ПРЕМИИ

Двум работникам предприятия ОСК Севмаш в составе авторского коллектива присуждена премия Правительства РФ в области науки и техники. Специалисты научно-технологического управления предприятия – руководитель группы Сергей Рыжков и руководитель бюро Александр Ткач – отмечены за создание оборудования и технологии обработки материалов концентрированными потоками энергии для производства конструкций специальной техники.

В авторский коллектив, отмеченный премией, вошли десять человек. Кроме работников Севмаша, награды удостоены представители Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, НИУ «МЭИ», НИТИ «Прогресс» и ЦНИИ КМ «Прометей». Награду вручал председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Авторский коллектив представил обобщённый тридцатилетний опыт работ, выполненных при создании уникального роботизированного оборудования и комплекса электронно-лучевых и лазерных технологий. Благодаря этому комплексу обеспечивается выпуск элементов для производства различных конструкций специальной техники, например для атомных подводных лодок, строящихся на Севмаше.

Также в этом году двум авторским коллективам проектно-конструкторского бюро «Севмаш» присуждена региональная и муниципальная Ломоносовские премии. Сергей Пакулин, Денис Бекетов, Денис Чащин, Кирилл Лазорко и Ирина Козлова удостоены областной Ломоносовской премии 2024 года. Инженеры представили ранее не применявшийся на Севмаше и судостроительной отрасли России синхронно-последовательный метод проведения испытаний слипа при спуске строящихся кораблей и морских конструкций. Его внедрение обеспечило экономию при постройке судна более 192 млн рублей.

А коллектив в составе Светланы Беловой, Елены Зметной, Александра Цуварева, Дениса Чащина стал лауреатом городской премии имени М.В. Ломоносова в номинации «В области технических наук» за конкурсную работу «Оптимизация технологии докования заказа посредством внедрения уникальной стапельной балки».

ДЕКАБРЬ

СОСТОЯЛАСЬ ОЛИМПИАДА СЕВМАША ПО СУДОСТРОЕНИЮ ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ СО ВСЕЙ РОССИИ

В X Всероссийской судостроительной олимпиаде, организованной Севмашем, САФУ и администрацией Северодвинска, приняли участие 1732 школьника из 23-х регионов РФ. Олимпиада входит в перечень интеллектуальных конкурсов Министерства просвещения.

160 победителей отборочного тура – учащиеся с 3-го по 11-й классы из девяти городов и регионов РФ – 7 декабря стали участниками заключительного этапа. Финалисты в трёх возрастных категориях выполняли конкурсные задания на 14-ти площадках в Северодвинске и ещё в восьми городах. Награждение победителей олимпиады будет приурочено ко дню рождения Севмаша.

СЕВМАШУ – 85 ЛЕТ

Свой юбилейный день рождения Севмаш отметит различными мероприятиями. 20 декабря планируется торжественная церемония сдачи первого дома жилого комплекса «Корабел» на ул. Набережная р. Кудьма, 15, корп. 1. Комплекс из 4-х домов строится по корпоративной Жилищной программе для работников предприятия, которая реализуется с 2012 года. Кроме того, в этот же день в цехе водоснабжения и водоотведения состоится открытие новой столовой.

Завершатся торжественные мероприятия праздничным вечером в Доме корабела. Планируется, что на мероприятии заводу будет вручён Почётный знак «За успех в труде». Кроме того, на сцене ДК будут чествовать работников, удостоенных почётного звания «Заслуженный работник Севмаша».

АПК «АРХАНГЕЛЬСК» – В СОСТАВ ФЛОТА

В конце декабря 2024 года состоится подъём Андреевского флага на атомном подводном крейсере 4-го поколения проекта «Ясень-М» «Архангельск».

В мероприятии примут участие представители Министерства обороны РФ, Военно-Морского Флота, Объединённой судостроительной корпорации и контрагентских организаций. Проектант – Санкт-Петербургское морское бюро машиностроения ОСК «Малахит». Корабль успешно прошёл весь цикл заводских ходовых и государственных испытаний. АПК «Архангельск» – 141-я атомная подводная лодка, построенная на стапеле Севмаша. Атомный подводный крейсер «Архангельск» продолжил линейку многоцелевых кораблей проектов «Ясень» и «Ясень-М». В составе ВМФ уже находятся четыре АПК: «Северодвинск», «Казань», «Новосибирск» и «Красноярск». На разных этапах строительства находятся ещё четыре подводные лодки проекта «Ясень-М».

В ПРЕДДВЕРИИ 85-ЛЕТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ ОСК СЕВМАШ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВМФ РФ АДМИРАЛ А.А. МОИСЕЕВ РАССКАЗАЛ В ЭКСКЛЮЗИВНОМ ИНТЕРВЬЮ ЖУРНАЛУ «ЗАВОД» О ТОМ, КАКОЙ ПУТЬ СТАНОВЛЕНИЯ ПРОШЁЛ АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ, ПОЧЕМУ ИЗ ГЛУБОКОГО КРИЗИСА 90-Х СЕВМАШ ВЫШЕЛ С ДОСТОИНСТВОМ И КАКИМИ ОН ВИДИТ ПЕРСПЕКТИВЫ СТРОИТЕЛЬСТВА АПЛ

ПО ТРЕБОВАНИЮ ВРЕМЕНИ

Главнокомандующий ВМФ России Адмирал

АЛЕКСАНДР МОИСЕЕВ

Интервью записала Екатерина ПИЛИКИНА

– Александр Алексеевич, 21 декабря Севмаш отметит своё 85-летие. Как вы оцениваете тот вклад, который внесло крупнейшее в России судостроительное предприятие в обороноспособность страны?

– Хочу отметить, что юбилей Севмаша – наш общий праздник: и работников, и моряков-подводников. Ваше предприятие было, есть и будет головным заводом по строительству атомных подводных лодок. Вклад Севмаша в развитие обороноспособности страны сложно переоценить. Следует помнить тот факт, что история нашего атомного подводного флота начиналась именно с Севмаша. На его стапелях была построена первая АПЛ «Ленинский комсомол». За 85 лет Севмаш передал флоту 140 атомных и 40 дизельных ПЛ. Среди них – атомные подводные лодки, совершившие мировые рекорды скорости, глубины погружения, водоизмещения. В России нет другого судостроительного завода, который бы столько сделал для формирования облика атомной составляющей наших подводных сил, их строительства и развития.

И сегодня Севмаш единственный в стране строит атомоходы четвёртого поколения, что позволяет России иметь современные подводные силы. Это напрямую связано с тем уникальным научным и производственным потенциалом, которым обладает наша страна. Корабли Севмаша – наша гордость, сила и мощь, это надёжный щит нашей страны.

– Для нас большая честь, что вы как главнокомандующий ВМФ России не понаслышке знаете о наших кораблях – в своё время командовали атомными ракетными крейсерами второго и третьего поколений, принимали корабли нового, четвёртого поколения в должностях командующего подводными силами, командующего Северным флотом…

– Моя служба на флоте длительный период была связана с атомными ракетными подводными крейсерами стратегического назначения Северного флота. Мне повезло, начинал службу на самых современных ракетоносцах третьего поколения, пройдя путь от первичной должности офицера-инженера группы до командира подводной лодки. На высоких должностях довелось испытывать и ходить в море на «Бореях» и «Ясенях». Я неоднократно подчеркивал и повторю ещё раз, что современные атомные подводные лодки являются самой сложной высокотехнологичной системой, созданной человеком, объединившей в себе, на первый взгляд, казалось бы, несовместимое – сложные сами по себе отдельные типы вооружения и оружия, атомную энергетику и многое другое, способной действовать в агрессивной морской подводной среде. В этих кораблях воплощены лучшие достижения научной мысли нашего Отечества.

Атомные подводные лодки на протяжении всей истории их применения, в силу имеемых качеств, способности действовать скрытно, являются эффективным средством вооружённой борьбы на море. Они – носители самого современного, грозного оружия: РПЛСН – стратегического ракетно-ядерного, а многоцелевые АПЛ – всех типов морского ракетного оружия, способного гарантированно поражать корабельные силы, морские и наземные объекты противника. Именно наличие такого вооружения и способность грамотно его применять, позволяют современным атомным подводным лодкам быть мощными, перспективными носителями вооружения. Благодаря этим качествам они уже в мирное время вносят свой вклад в поддержание глобальной и региональной безопасности.

Севмаш строит ракетные подводные крейсеры стратегического назначения, составляющие основу морских стратегических ядерных сил России. Их боевой потенциал обладает огромной разрушительной силой. Я, длительное время служа на этих кораблях, искренне считаю данное оружие самым мирным, так как вероятность его применения мала. Но иметь его и содержать в готовности необходимо. Наличие его у России позволяет обеспечить безопасность стране, жить мирно и охладить те горячие заокеанские головы, которые размышляют о возможности применения подобного боезапаса.

– Если вернуться к тому периоду, когда шла приёмка от промышленности первых АПЛ 4-го поколения проектов «Ясень» и «Борей», насколько это был сложный и трудоёмкий процесс, как осваивали подводники корабли, которые стали, как говорят, ещё более интеллектуальными?

– Процесс освоения новых кораблей достаточно сложный, но, должен отметить, что существующая система подготовки подводников позволяет это делать эффективно, качественно, в установленные сроки. В её основе – опыт эксплуатации и применения кораблей предыдущих проектов, специальная подготовка личного состава экипажей ПЛ перед приёмом нового корабля, освоение его совместно с корабелами на завершающем этапе строительства и проведение всех испытаний. Освоение ракетоносцев нового поколения – это своего рода эволюция профессии подводника, которая идёт вровень с научно-техническим прогрессом в сфере подводного кораблестроения. В современных кораблях внедрены передовые технические решения, технологии, новая элементная база, автоматизация процессов управления оружием и техническими средствами. Наши профессиональные качества должны соответствовать боевым возможностям новых поколений подводных лодок. И они, безусловно, сегодня полностью соответствуют. На АПЛ четвёртого поколения внедрены современные информационные технологии. Это основа систем управления. Для личного состава, который начал постигать подводную службу с первых дней на таких кораблях, когда джойстиком или пальцами меняются «окна» на экране, увеличивается изображение на мониторе, это нормально, а для тех, кто некоторые операции до этого делал вручную, всегда требуется определённая перестройка, в том числе и психологическая. Несомненно, современное вооружение подводной лодки и в целом сама подводная лодка находится на другом, более совершенном качественном уровне. Но именно накопленный опыт применения подводных лодок предыдущих поколений позволяет нам быстро освоить новые корабли и эффективно их применять в дальнейшем. Сейчас можно с уверенностью сказать, что атомные подводные лодки четвёртого поколения эксплуатируются моряками-подводниками на высоком уровне.

– С 2012 года Севмаш построил и передал ВМФ 12 АПЛ. Они пополнили Северный и Тихоокеанский флоты. Как эти корабли проявили себя в период боевой службы?

– Эти корабли полностью оправдывают своё предназначение. Они подтвердили заложенные в них тактико-технические характеристики. Каждая боевая единица эффективно решает свои задачи. О высоких боевых возможностях наших АПЛ можно судить и по той небольшой информации, которая публикуется в СМИ: когда наши силы, базируясь в отдалённых регионах Севера или Дальнего Востока, вдруг оказываются в южных широтах, это доказывает главное качество наших кораблей – скрытность. Поэтому, говоря о том, как АПЛ, построенные на Севмаше, проявили себя во время службы, отмечу: военные моряки, руководство Вооружённых сил и Министерство обороны РФ дают им исключительно положительную оценку.

– Александр Алексеевич, в истории кораблестроения есть период – 60-80-е годы, который обозначают, как расцвет атомного подводного кораблестроения. Как вы охарактеризовали бы сегодняшний этап развития?

– Мне с одной стороны трудно не согласиться, а с другой – я всё-таки такой подход деления на периоды не поддерживаю. Мы живём в рамках истории своей страны. Количество и качество подводной составляющей ВМФ в советский период соответствовали тому времени – времени противоборства двух систем, холодной войны. В текущем состоянии мы соотносимся с тем уровнем, который должен быть на данном этапе исторического развития нашей страны. Говоря о девяностых и нулевых годах и их последствиях, хочу отметить следующее. Тогда рушилось целое государство, страна, несомненно, это был сложный период для нас. В части, касающейся кораблестроения, атомного подводного, в частности, последствия коснулись многих. Как пример приведу Великобританию. Они не смогли самостоятельно в те годы построить атомную подводную лодку нового поколения «Астьют» – это исторический факт – и вынуждены были обратиться к США, чтобы достроить свою субмарину. Россия же, наши КБ и Севмаш, смогла самостоятельно создать и построить АПЛ нового поколения в этот тяжелейший период. Мы даже в сложное время сохранили научный и производственный потенциал подводного кораблестроения. Этот факт говорит сам за себя. Это высочайшая оценка! Поэтому ещё раз подчеркну – текущее состояние определяется потребностями государства. Сейчас подводные силы Военно-Морского Флота России развиваются достаточно активно и соответствуют современности. Есть серьёзные и обоснованные планы дальнейшего развития этой составляющей. И говорить о том, что подводные силы не соответствуют текущему состоянию или развитию, нельзя. Более того, нам ясна перспектива развития атомного подводного флота.

– Александр Алексеевич, к вопросу о планах. Каковы перспективы развития атомного подводного флота, планы по завершению строительства АПЛ проектов «Борей-А» и «Ясень-М» и созданию АПЛ пятого поколения?

– Как я уже сказал, планы, программы диктуются потребностью государства. Необходимость поддержания количественного состава ракетных подводных лодок стратегического назначения чётко определена решениями руководства страны. Это незыблемо. Кстати, на всём этапе современного развития требования неукоснительно выполняются. Более того, могу сказать, что текущее состояние этих сил находится на высочайшем уровне. Если говорить о многоцелевой составляющей, в планах текущей Государственной программы вооружения (ГПВ) речь идёт о завершении строительства десяти подводных лодок проекта «Ясень-М». Есть уверенность в том, что в этом году флот пополнится очередным подводным крейсером «Архангельск». В последующей ГПВ будет продолжено серийное строительство этих кораблей в соответствии с показателем потребностей ВМФ. Мы будем поддерживать потенциал группировок многоцелевых АПЛ как Северного, так и Тихоокеанского флотов на достаточном уровне.

– Можно ли говорить о каких-то конкретных цифрах по строительству атомных подводных лодок стратегического назначения?

– Перспективные планы известны. В целом количественный состав этих кораблей должен определяться как минимум составом двух соединений на Северном и Тихоокеанском флотах. То есть численность кораблей этого класса будет поддерживаться в необходимом количестве, а это несколько десятков единиц.

– Флот и промышленность, безусловно, живут и более далёкими планами. Александр Алексеевич, какие взгляды у Главного командования ВМФ на корабли пятого поколения?

– Говоря о будущем, мы понимаем, что любой корабль или подводная лодка служит три десятилетия. Это норма. Многие корабли обладают таким модернизационным запасом, который позволяет продлевать срок их службы. Но, тем не менее, время идёт вперед, требуются более современные системы, поэтому мы исходим из того, что раз в 30 лет необходимо разворачивать программы по созданию атомных подводных лодок нового поколения. Эти работы уже проводятся, и у меня нет сомнений, что на смену четвёртому придут лодки пятого поколения.

– Александр Алексеевич, что пожелаете корабелам в юбилейный год?

– Искренне от души поздравляю с юбилеем, с 85-летием. Как я уже сказал, вся история развития Севмаша тесно связана с историей нашего государства и Военно-Морского Флота. На работниках предприятия лежит высокая ответственность – вы делаете необходимое, сложное, серьёзное оружие для нашей страны. Трудовых успехов и, несомненно, жить перспективой развития! А перспективы у Севмаша есть. Желаю вам здоровья и успеха!

Главнокомандующий ВМФ РФ А.А. Моисеев приветствует экипажи АПЛ «Красноярск» и «Император Александр III» с прибытием к постоянному месту базирования на Камчатке. 2024 год

МАРШРУТАМИ ПОДВОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Текст:
Элина НИКУЛИНА

Первый подлёдный переход, первая операция корабельного врача на самом себе, первый переход не пройденным прежде маршрутом – такими фактами биографии могут похвастаться некоторые построенные на Севмаше атомные подводные лодки. Они стали своего рода первооткрывателями и не раз доказали: предприятие строит надёжные подлодки. В 2025 году у них юбилеи.

ПОДВОДНАЯ ХИРУРГИЯ И ОРДЕН КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

АПЛ К-55 проекта 658 – 65 лет

В декабре 1960 года в состав Военно-Морского Флота вошла атомная подводная лодка К-55 – второй серийный ракетоносец проекта 658. Атомоход был построен на Севмаше в кратчайшие сроки – с момента закладки до подписания приёмного акта прошло немногим больше шестнадцати месяцев. Активная служба К-55 началась фактически от заводского причала: в 1961 году АПЛ участвовала в шести походах на Северном флоте, в 1962-м – принимала на борту Первого секретаря ЦК КПСС СССР Н.С. Хрущёва. В 1968 году экипаж атомохода получил задание – необходимо перебазироваться на Тихоокеанский флот по одному из двух намеченных маршрутов. В ходе активной подготовки по двум сценариям – южному и северному – командованием был принят последний вариант. В процессе перехода из Баренцева моря в Северный Ледовитый, а затем в Тихий океан произошло непредвиденное – капитана медицинской службы А.А. Шаповалова сразил острый приступ аппендицита. Чтобы не допустить развития болезни и начала перитонита, врач принял сложное решение – провести операцию на самом себе. Назначили ассистента из членов экипажа, кают-компанию превратили в полноценную палату. Первая в мире операция по самостоятельному удалению аппендикса в условиях отсека атомной подводной лодки прошла успешно. Врача наградили орденом Красного Знамени. На службе корабля этот факт никак не отразился. Более того, по прибытии на Камчатку АПЛ К-55 без захода в базу сразу отправилась на боевое дежурство.

КРАСНОЕ ЗНАМЯ ДИРЕКТОРА СЕВМАША – ПОДВОДНОМУ ПЕРЕДОВИКУ

АПЛ К-116 проекта 675 – 60 лет

Атомоход К-116 проекта 675 заложили на стапеле Севмаша в 1964 году. Приёмный акт подписали в октябре 1965-го. Тогда же экипаж получил из рук директора Севмаша Е.П. Егорова Красное знамя – за досрочное окончание строительства корабля и в знак благодарности за большую помощь во время ходовых и государственных испытаний. В результате совместного труда корабелов и военных моряков атомная подводная лодка К-116 была передана ВМФ на два месяца раньше срока.

В 1966 году АПЛ К-116 осуществила переход с Северного на Тихоокеанский флот южным маршрутом через пролив Дрейка без всплытия в надводное положение. До этого ни один из подводных кораблей других флотов мира подобного не совершал. За 52 дня – с 2 февраля по 26 марта – пройдена 21000 миль через два океана. За образцовое выполнение задания экипаж поощрили. С пометкой «впервые» – атомная подлодка К-116 возглавила список тех кораблей, которым в мирное время было присвоено звание гвардейской ПЛ.

ОДНАЖДЫ ПОЛЯРНОЙ НОЧЬЮ

АПЛ К-433 проекта 667БДР («Святой Георгий Победоносец») – 45 лет

В 1980 году Севмаш передал Военно-Морскому Флоту атомную подводную лодку К-433 проекта 667БДР. Атомоход вошёл в состав Северного флота.

В 1983 году перед экипажем была поставлена задача по переходу на Тихий океан. Впервые в истории ВМФ это было сделано в условиях полярной ночи. АПЛ обошла вокруг Северного полюса и на выходе из Арктики форсировала в подводном положении Чукотское море. За время пути корабль дважды столкнулся с крупными льдинами, повредил лёгкий корпус в районе рубки и ракетной палубы. Берингов пролив АПЛ прошла за ледоколом.

В конце 1984 года АПЛ К-433 несла службу в районе Галапагосских островов на протяжении 80-ти суток. Расстояние до базы составляло 14000 миль.

В конце 1990-х годов на всеобщей волне имянаречения подводных кораблей АПЛ К-433 было присвоено название «Святой Георгий Победоносец». Впоследствии был подписан договор о попечительстве над кораблём Русской Православной церкви.

***

Преемственность поколений для кораблей, сходящих со стапелей Севмаша сегодня, – не пустой звук. Они тоже покоряют полюс, переходят с Северного на Тихоокеанский флот и несут службу в отдалённых от мест базирования уголках мира. Традиции, заложенные предшественниками современных АПЛ, живут, отечественному подводному флоту покоряются всё новые рубежи. Корабли, построенные на Севмаше, по-прежнему доказывают свою силу. И значит, на морских границах у России – надёжный щит.

Президент Кубы:

«ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ на Кубу, amigos de Rusia!»

В ИЮНЕ 2024 ГОДА СОВРЕМЕННАЯ АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «КАЗАНЬ», ПОСТРОЕННАЯ НА СЕВМАШЕ, В СОСТАВЕ ОТРЯДА РОССИЙСКИХ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ ПЕРЕСЕКЛА АТЛАНТИКУ И ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВМФ ОШВАРТОВАЛАСЬ У БЕРЕГОВ КУБЫ

Текст: Екатерина ПИЛИКИНА

Эксклюзивный фоторепортаж с Кубы
старшего офицера пресс-службы Северного флота МО РФ
Александра Бакушина

Летом 2024 года в водах Карибского моря произошло событие, о котором с неподдельным испугом говорили зарубежные СМИ. Россия же, напротив, спокойно и с достоинством снисходила до коротких, но ёмких комментариев. Причина олимпийской выдержки и спокойствия сенсационная – в середине июня на Кубу пришёл отряд наших боевых кораблей. Фрегат «Адмирал Горшков», носитель высокоточного ракетного оружия большой дальности, АПК «Казань», морской танкер «Академик Пашин» и океанский спасательный буксир «Николай Чикер» совершили трансатлантический переход, наведя панику в рядах наших «потенциальных партнёров». Этот материал мы посвятим одному из героев похода – атомной подводной лодке «Казань» – поскольку для кораблей этого класса переход через Атлантику к берегам Кубы стал особенно значимым. До настоящего момента отечественные АПЛ никогда в порт Гаваны не заходили. У нас есть уникальная возможность увидеть это событие глазами его непосредственного участника – старшего офицера пресс-службы Северного флота Александра Бакушина, который находился в составе военного экипажа и выполнял фотосъёмку, а также получить комментарии от первого лица – представителя Министерства обороны РФ Игоря Дыгало, который курировал информационную повестку всего перехода.

Президент Кубы Мигель Диас-Канель Бермудес (слева) обсуждает переход кораблей с командиром АПК «Казань» Вячеславом Самойловым

На палубу АПК «Казань» были приглашены только первые лица республики

Корабли ВМФ РФ на Кубе встретили с воодушевлением. С берега нашим морякам кубинцы салютовали из 21-й пушки

БЫЛИ ЛИ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ У БЕРЕГОВ КУБЫ?

Воды Карибского моря уже находились в эпицентре мирового внимания в связи с отечественными подводными лодками. Случилось это в октябре 1962 года. Весь Атлантический флот США был поднят на уши, чтобы выследить в Карибском море целую группировку дизель-электрических подводных лодок 641-го проекта 69-й бригады Северного флота ВМФ СССР. С большим трудом им удалось заставить всплыть три ДЭПЛ, у которых закончился заряд аккумуляторных батарей. Две из них смогли подзарядиться и оторваться от преследования. Третья лодка из-за поломки двигательной установки не могла погружаться и ушла домой надводным ходом. Были ещё две ДЭПЛ, сведениями о которых американская разведка не располагала. Они выполнили свои задачи незаметно и безупречно. Этот Карибский кризис был вызван размещением в Турции американских ракет средней дальности. В ответ на Кубе появились советские ракеты, способные поражать цели в Вашингтоне и Нью-Йорке. Какую роль здесь играли ДЭПЛ? Они должны были прикрывать транспортные суда с военными и народно-хозяйственными грузами для Кубы, вокруг которой ВМС США установили блокаду. Повторимся, героями того Карибского кризиса были дизель-электрические субмарины. Корабль с атомным реактором оказался у гаванских берегов спустя 62 года после этого события. «Это крупнейшая демонстрация силы со стороны русских на Кубе за многие годы», – писали зарубежные СМИ.

НАШИ КОРАБЛИ РЕШАЮТ ЗАДАЧИ В ЛЮБЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

За комментариями исторического события обратимся к представителю Министерства обороны РФ Игорю Дыгало.

– Это давно стало общепринятой практикой, когда российский ВМФ демонстрирует Андреевский флаг в различных океанских широтах. Для Республики Куба визиты военно-морских подразделений из других стран также являются традиционными – революционное правительство поддерживает отношения сотрудничества с дружественными ему государствами. Отмечу, что первый в новейшей истории Военно-Морского Флота страны визит на Кубу атомного подводного ракетоносца стал наиболее показательным и наглядным фактом реализации Морской доктрины РФ, которая определяет роль ВМФ как инструмента гарантированной безопасности морской деятельности государства. Длительный океанский поход был организован Главным командованием ВМФ по принципу «Каждой морской миле – высокую эффективность». Корабли отработали в рамках похода целый ряд учений, взаимодействуя между собой при выполнении широкого спектра задач по своему предназначению. АПК «Казань», в частности, ещё раз подтвердил характеристики, заложенные при проектировании и реализованные корабелами Севмаша в тесном взаимодействии с Военно-Морским Флотом.

Главком ВМФ России Адмирал Александр Моисеев высоко оценил результаты этого похода, профессионализм и морскую выучку экипажей фрегата «Адмирал Флота Советского Союза Горшков» и атомного подводного ракетного крейсера «Казань». Он отметил, что поход отряда кораблей Военно-Морского Флота имел большое значение для моряков, а также сыграл важнейшую роль в укреплении и развитии военного сотрудничества между нашей страной и Республикой Куба. Главнокомандующий ВМФ подчеркнул, что в рамках похода были успешно проведены комплексные учения по применению высокоточного ракетного оружия по группировкам кораблей условного противника, а также по видам обороны с выполнением практических стрельб из различных видов корабельного вооружения. Опыт этого похода проанализирован и будет распространён по флотам для дальнейшего его учёта в боевой подготовке. Цитирую Адмирала Александра Моисеева: «Моряки надводных кораблей и подводники атомного ракетоносца «Казань» в очередной раз доказали способность нашего флота эффективно решать задачи любой сложности во всех широтах и климатических условиях».

Примечательно, что поход атомного подводного крейсера «Казань» состоялся в год, когда Севмаш отмечает знаменательную дату – 85-летие со дня своего образования. Безусловно, дальний поход новейшего корабля стал своего рода частью мероприятий, посвящённых юбилею знаменитого северодвинского предприятия, строящего уже четвёртое поколение атомных подводных ракетоносцев, составляющих основу Военно-Морского Флота. Экипаж АПК «Казань» с гордостью несёт службу на подводной лодке, созданной руками корабелов Севмаша. Подводники уверены в надёжности своего корабля и гордятся службой на нём.

ПРИВЕТ КОРАБЕЛАМ СЕВМАША ИЗ ГАВАНЫ

...Одна из самых красивых островных столиц мира с приходом российской эскадры в порт Гаваны заметно оживилась. На берегу наших моряков встречал военный оркестр, представители революционных вооружённых сил Кубы и посол России. В знак признательности и дружбы жителям Острова свободы российский ВМФ тоже дал определённую свободу – им разрешили ступить на борт наших кораблей, в частности фрегата «Адмирал Флота Советского Союза Горшков». На атомном подводном крейсере «Казань» побывали только высокие лица Республики. Президент Кубы Мигель Диас-Канель Бермудес написал в своем блоге: «Потрясающий и приятный день даже во время непрекращающегося дождя. Добро пожаловать, друзья из России!» Как оказалось, далеко не все друзья из России, прибывшие на боевых кораблях, знали, что они идут на Кубу. В задачи Главного командования посвящено только ограниченное количество членов личного состава. В телепрограмме «Военная приёмка» командир АПК Вячеслав Самойлов открыл зрителям секрет: когда раздался сигнал тревоги для всплытия подводной лодки на перископную глубину, большинство членов экипажа были искренне удивлены, узнав о том, что они у берегов Гаваны. «Когда мы всплыли в надводное положение, я по привычке надел на себя куртку, поднялся наверх и... окунулся в жару! Здесь, непосредственно в порту Гаваны, даже температура воды приблизилась к отметке 35 градусов», – рассказал командир корабля.

АПК «Казань» к таким температурам не привыкла. Головной корабль проекта «Ясень-М» строился на Севмаше, в Северодвинске, в сотнях тысяч километров от Гаваны. Испытывался в одном из самых холодных морей – Белом, температура воды которого варьируется от -1 до +14 градусов. Не особенно тепло кораблю и на Северном флоте, в постоянном месте приписки – температура воды Баренцева моря едва достигает 12 градусов. Как справился современный атомный ракетный крейсер с этим температурным режимом, командир АПК «Казань» Вячеслав Самойлов рассказал в своём поздравлении. С борта ракетоносца под палящим солнцем Гаваны он поздравил Севмаш и корабелов завода с наступающим юбилеем.*

– В этом году колыбели отечественного атомного подводного строительства – Севмашу – исполняется 85 лет, и я поздравляю отсюда, с жаркого моря, с порта Гаваны, Острова свободы, руководство и весь коллектив завода с этим юбилеем. Как командир атомной подводной лодки «Казань», которая построена на Севмаше, считаю, что нет лучшего места для поздравления с юбилеем, поскольку корабль, построенный в суровых условиях Севера, отлично выполняет задачи в условиях жаркого моря Атлантики и Флоридского пролива. И здесь, непосредственно в порту Гаваны, где высокие температуры воды, наш атомный ракетоносец не чувствует никаких ограничений и готов решать все поставленные задачи, невзирая ни на какие условия внешней среды. Поздравляю Севмаш с юбилеем, желаю вам всего самого наилучшего, процветания, успехов, продолжайте строить такие же надёжные атомные исполины, способные решать задачи в любых районах Мирового океана. С праздником!

Так через всю Атлантику долетело до Северодвинска поздравление командира АПК «Казань». Спешим заверить наших подводников и весь флот: свою миссию Севмаш выполняет достойно, оборотов в создании атомного подводного флота не сбавляет. И в юбилейный год продолжает строить и испытывать в холодных водах Белого моря свои корабли, чтобы у флота не было сомнений – наши ракетоносцы исправно служат в любых – и в самых студёных, и в самых жарких морях и океанах.

ИЗ РАССКАЗОВ ПОДВОДНИКОВ:

В городе нас встретили дома старинной испанской постройки, не потерявшие своего шарма и красоты. Нас поражало спокойное, размеренное движение на дорогах, люди, попивающие кофе и общающиеся через пол-улицы.

На Кубе многое нам напоминало о России – на улицах ездят наши МАЗы, а в порту советской постройки на каждом шагу можно было увидеть надписи: «Made in USSR», будто говорящие нам, что мы хоть и на другой стороне земного шара, но не так далеко от Родины.

Каждый подводник увёз из Кубы по небольшому сувениру. Это были и местные колоритные наряды, и кубинские сигары, и номера от автомобилей, сделанные вручную. А кто-то даже увёз фрукты. Хотя вряд ли они были довезены до дома в целости и сохранности.

Чтобы общаться с местным населением, экипаж АПЛ разработал русско-испанский разговорник, который очень помогал. Но многие кубинцы почти свободно говорят на русском. Когда этих навыков не хватало, переходили на международный язык жестов.

Буквально каждый кубинец считал своим долгом рассказать нам, что средства на ремонт Парламента Кубы – Национального Капитолия – выделил лично Владимир Путин, а также поведать о своей безграничной любви к России. Возрастное население на ломаном русском рассказало, как им было хорошо во времена присутствия Советского Союза на острове.

* Поздравление командира АПК «Казань» Вячеслава САМОЙЛОВА с юбилеем Севмаша

О Родине, о себе и о Севмаше...

Текст: Александр ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ (Москва – Северодвинск)

В ДЕНЬ РОССИИ В КРЕМЛЕ ГЛАВА ГОСУДАРСТВА ВРУЧИЛ ЗОЛОТЫЕ ЗВЁЗДЫ ГЕРОЕВ ТРУДА ВЫДАЮЩИМСЯ ПРОФЕССИОНАЛАМ. ОДИН ИЗ НИХ – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СЕВМАША МИХАИЛ БУДНИЧЕНКО. НАКАНУНЕ ВОЛНИТЕЛЬНОГО СОБЫТИЯ МИХАИЛ АНАТОЛЬЕВИЧ РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЮ РЕДАКТОРА ОТДЕЛА НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ «РОССИЙСКОЙ ГАЗЕТЫ» АЛЕКСАНДРУ ЕМЕЛЬЯНЕНКОВУ О РОДИНЕ, О СЕБЕ И О СЕВМАШЕ

За несколько дней до торжественной церемонии мы встретились с Будниченко в Москве. Диалог был неформальным, без фото и видео, поэтому Михаил Анатольевич согласился рассказать немного о своих корнях, семье, профессиональном выборе. А ещё о том, как помогают добиваться поставленных целей во главе большого коллектива пример отца и уроки старших коллег.

– Я пришёл на завод в 17 лет, – называет главную точку отсчёта мой собеседник. – Летом 1977-го закончил школу в Северодвинске, поступил в Севмашвтуз и тогда же был принят учеником слесаря-монтажника на восьмой участок в 55-м цехе...

Опуская детали, Будниченко повёл рассказ вперёд, а я поясню. Севмашвтуз в то время был филиалом Ленинградского кораблестроительного института – знаменитой питерской «корабелки» (ныне – Санкт-Петербургский государственный морской технический университет).

Цех под номером 55 – одна из главных кузниц атомных подводных лодок на Севмаше.

– А до 1977 года на заводе не были? – пытаюсь вытянуть из моего визави только ему известные детали.

– Был! – оживляется Михаил Анатольевич. – В пять лет папа взял меня на первомайскую демонстрацию. Пришли к заводу, где отца увидел директор, тогда им был Егоров, и позвал за собой. А на вахте охрана – с ребёнком не пропускают. Тогда Евгений Павлович взял меня на руки и занёс в приёмную перед директорским кабинетом, где стояли в ряд большие красные знамёна. Охране сказал: «Считайте, что это мой сын. И всегда пропускайте». Так я в пять лет с Егоровым познакомился. Таким и запомнил, хотя больше с ним не встречался...

– А с другими директорами-героями, что были на Севмаше до вас – с Просянкиным, Макаренко какие были отношения?

– Я семь лет работал слесарем, четыре года – мастером, начальником участка – где директор и где я? Не тот возраст и не то положение...

Наш оживившийся диалог прервал на полуслове и задал новый поворот звонок по мобильному, на который Будниченко просто не мог не ответить: «Старший внук пробивается...»

– Николай – старший из внуков. А сколько всего?

– Шесть.

– И где они сейчас?

– В Северодвинске. И обе дочери, и все внуки.

– Дочери тоже связаны с судостроением?

– Нет, обе – врачи. Так получилось. У нас в семье никогда врачей не было, а тут обе захотели. Закончили Архангельский медицинский университет и работают по специальности.

– А с супругой, знаю, вы вместе со студенческих лет...

– Да, в школе познакомились, на втором курсе расписались.

– Вам тогда было лет 19-20?

– Девятнадцать.

– Как отнёсся к этому отец?

– Терпимо. Хотя и без большой радости...

– А мама – поддержала? Или отговаривала?

– Никто не отговаривал. У нас так в семье было принято: каждый за свои поступки должен отвечать. Я учился и уже работал, сам зарабатывал. В результате папа полюбил невестку, мою жену, наверное, больше, чем сына...

– Ваш отец заканчивал Николаевский кораблестроительный институт...

– Он и родился в Николаеве. И он, и мама там родились. В 1954-м поженились и в том же году перебрались в Северодвинск.

– Тогда это был Молотовск...

– Да. А я уже коренной северодвинец.

– Возвращаясь к памятной истории в день первомайской демонстрации, можно в шутку сказать, что Михаил Будниченко первый раз въехал в главный штаб завода 60 лет назад – на плечах тогдашнего директора Егорова. У вашего отца были какие-то особые с ним отношения?

– Не думаю. Просто в чём-то надо было помочь, и Егоров попросил: Анатолий, пойдём со мной. Возможно, что-то вынести – к демонстрации готовились...

– А позже, уже сыну-школьнику, на работу к отцу можно было попасть?

– Мне не доводилось. Я в первый раз попал к папе в кабинет, когда уже несколько лет работал на заводе и был старшим мастером.

– А почему так? Вы уже старший мастер, несколько лет на заводе, а зайти к отцу, который работает здесь же, долгое время не могли.

Из-за секретности?

– Да нет. Просто у меня – своя работа, у него – своя. Не было времени просто так по заводу «шариться» ...

– Ваш отец создавал особое производство, 9-й цех, где главная специальность называлась трубомедник...

– И до сих пор называется. В честь девятого цеха ветеран Севмаша Виктор Сорокин даже гимн написал, а в нём такие слова:

Мы загнём любые трубы,
Их количество не счесть.
Мы не знаем слова «трудно»,
Мы гордимся словом «честь»!
Трубомедник очень нужен,
Трубомедник – это бог,
Мы трубу завяжем в узел
И загнём в бараний рог!

– Наверное, среди сувениров-подарков в доме отца нашёлся бы и фрагмент трубы в форме узла...

– Думаю, да. А у меня в памяти визит на завод Валентины Терешковой, я был тогда заместителем генерального. Ей тоже такой узелок из трубы показали. Она в ответ: у нас таких технологий и близко нет. Шарик по диаметру трубы-узла прокатывается, нигде не застревая...

– Ваш отец из трубогибочного цеха никуда не ушёл до самой пенсии?

– Не ушёл. Хотя были предложения, в том числе от Егорова – перейти к нему заместителем. Но отец решил: это моё, из черной кузни сделал светлый цех, и никуда уже не перейду. Он в это душу вложил, собрал коллектив, сделал цех лучшим в отрасли.

– А какие ещё отцовские уроки запомнились? Вы ведь не один были в семье?

– Есть сестра – на шесть лет старше меня. Отец и мама всегда были для нас примером. Отец большую часть времени проводил на работе. Но при этом мы часто и много с ним разговаривали. Поэтому я и выбрал специальность инженера-механика. Мне было интересно...

– Отца звали Анатолий Михайлович. А деда? Михаил Анатольевич?

– Конечно!

– Помните его?

– К сожалению, нет. Я его даже не видел. Дед в войну погиб. Он служил в военкомате в Николаеве, не успел эвакуироваться. А бабушка с сыном, моим будущим отцом, спасались где-то в Казахстане. Когда война закончилась, вернулись в Николаев. Было голодно, холодно. Отец поступил в артиллерийское училище, потому что там кормили и одевали. Закончил училище – пошёл в «корабелку»...

– А потом, когда на севере прописался, на юг не тянуло? Приходилось вместе с отцом бывать в Николаеве?

– Конечно. Когда бабушка была жива, ездили каждый год – и с мамой, и с отцом: Очаков, Николаев. Долгое время там родственники оставались – в том числе мамина родная сестра.

– Михаил Анатольевич, спасибо за беседу. Поздравляю с наградой!

Семейное фото. Мама Вера Филипповна, сестра Роза, папа Анатолий Михайлович, в центре – Михаил Анатольевич. Город Северодвинск. 1973 год

В КОРАБЛЕ ВСЁ ДОЛЖНО БЫТЬ ПРЕКРАСНО!

Текст: Светлана СВАТКОВСКАЯ

Какой должна быть мебель для подводников? Удобной, безопасной, прочной. Это – само собой разумеющееся. Есть ещё один критически важный показатель. Это вес. Да, вполне можно сделать красивую прочную мебель из фанерной плиты. Но сколько она будет весить? Борьба за килограммы или, точнее сказать, отсутствие лишних, в судостроении – особая задача. Плотность фанеры на куб – 800 кг, плотность жёсткого пенополиуретана 130 кг. Это в разы меньше! Выбор в пользу пенополиуретановых плит очевиден. Но где их брать?

На Севмаше вопрос о материалах для изготовления мебели для подводных лодок до середины 2010-х годов был, в общем-то, решённым. Но в то время начали рассматривать возможность замены устаревшей конструкции судовой мебели по чертежам Ужгорода на мебель на металлическом каркасе с улучшенными эргономическими свойствами. Опять возвращаемся к вопросам эстетики и удобства. В 2012 году проектно-конструкторское бюро «Севмаш» разработало первый комплект документации опытного образца судовой мебели на металлическом каркасе, был изготовлен образец. Когда она прошла все необходимые испытания и согласования, её начали поставлять на корабли. В качестве основного материала использовалась трехслойная панель (жёсткий пенополиуретан, с обеих сторон облицованный пластиком), из которой изготавливали детали. Казалось бы, вопрос решён: лёгкость, безопасность, эстетика – всё учтено. Но со временем качество поставляемых плит ухудшилось.

– У поставщика, с которым Севмаш работал на тот момент, формирование материала среднего слоя – жёсткого вспененного пенополиуретана – происходит непосредственно в самой плите, – поясняет Олег Владимирович Лисов – начальник бюро деревообработки отдела промышленных технологий и научно-исследовательских работ неметаллического производства научно-технологического управления АО «ПО «Севмаш» (ОПТ и НИР НП НТУ). – Плита изготовлена, а в ней могут продолжаться химические процессы. На каком-то этапе материал был качественный, после этого, возможно, что-то поменялось в химическом составе компонентов, оборудовании или выдержка на производстве была недостаточная, и мы получаем плиту, а внутри идут химические процессы. Сначала она ровная, а потом прямо на складе пошло вздутие, коробление, нарушение декоративного слоя. Мы очень долго боролись, перекидывались рекламациями, поставщик менял плиты. А это всё время и срыв сроков. Да и в конечном итоге даже после замены мы перестали получать качественную плиту. То есть работа просто в шихту. Мы теряем конечную геометрию судовой мебели.

А это значит дверки не будут закрываться, полочки не будут выдвигаться, внешний вид испорчен. Было принято решение о разработке и внедрении технологии изготовления пенополиуретановых плит силами Севмаша. Разработчик технологии – предприятие «Морские комплексные системы» – ушёл от химического способа формирования среднего слоя плиты, разработал свои технические условия, нашёл поставщиков, которые производили жёсткий пенополиуретан, прошёл все необходимые исследования, получил разрешение.

– Когда мы собираем каркас мебели, плита должна вставляться в профили заподлицо, не выступать, не изгибаться волной, чтобы всё было в допуске, – рассказывает инженер-технолог ОПТ и НИР НП НТУ Яна Прудникова.

– В этой плите жёсткий пенополиуретан уже стабилизирован у производителя, он не меняется. Соответственно, выдержать при облицовывании параметры толщины достаточно легко. В 2014 году были достигнуты предварительные договоренности с ООО «МКС» об организации производства на Севмаше. Провели опытные работы на базе штатного оборудования в деревообрабатывающем цехе 41, использовали горячие прессы, калибровально-шлифовальные станки, форматно-раскроечное оборудование. Попробовали, механические испытания провели, всё получается. Мы можем изготавливать и работать с этим материалом.

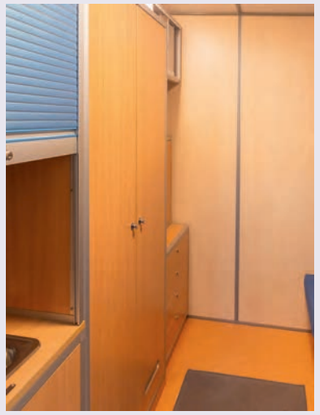
И тогда было принято решение организовать самостоятельный участок для изготовления пенополиуретановой плиты, было разработано техническое задание. Отдел промышленного гражданского строительства НТУ Севмаша сделал проект, было закуплено оборудование, и с 2020 года начались работы.

– Оборудовали участок, организовали весь технологический процесс на нём. И совместно со специалистами цеха 41 отрабатывали технологию, – вспоминает Яна Алексеевна. – Определённые сложности были. Не подошли заявленные разработчиком ТУ температурные режимы горячего прессования. Для бездефектного производства пришлось подбирать свои режимы. Помимо этого, у разработчика применялись импортные двухкомпонентные полиуретановые клеи, но в связи с санкциями поставки прекратились, тогда специалисты в ООО «МКС» нашли отечественные аналоги, несколько клеев. Получили соответствующие разрешения и внесли в технические условия.

У нас, на Севмаше, провели опытные работы по нанесению новых материалов, потому что поверхности сложные: одна пористая, другая шероховатая. Нужно, чтобы клея было достаточно, но и не слишком много, чтобы адгезия была хорошая, всё это мы отрабатывали. Результаты испытаний показали, что наши плиты полностью соответствуют ТУ разработчика, а по некоторым параметрам даже превосходят их требования.

Что по итогу? Плита, изготовленная по технологии ООО «МКС», обеспечивает стабильные размеры по толщине. Не сжимается, не утолщается, идеально подходит для судовой мебели на каркасах, которую собирают на нашем предприятии для подводных лодок. На АПЛ «Архангельск» и «Князь Пожарский» мебель уже из плиты, произведённой на Севмаше. И новый участок может покрыть годовую потребность в материале для ООО «МКС», которая поставляет мебельные плиты по всей России.

Новая, лёгкая, красивая, с разными цветовыми решениями, мебель занимает штатное место на современных подводных кораблях. Как говорят в НТУ, отсутствие брака – самый лучший отзыв и результат. У кораблей впереди служба в Военно-Морском Флоте России, а у мебели – служба подводникам. Что ж, в корабле всё должно быть прекрасно: и душа, и корпус, и мебель.



Качественная трёхслойная мебельная плита не даёт искажений корпуса, вздутий и деформаций

Современный вид каюты моряка-подводника

Дверцы легко закрываются и открываются

КОРАБЛИ СЕВМАША

СТРАЖИ ПОДВОДНЫХ ГЛУБИН

ДЭПЛ проекта В611

ПРОЕКТАНТ – АО «ЦКБ МТ «РУБИН»

16 сентября 1955 года из акватории Белого моря с борта дизель-электрической подводной лодки Б-67 проекта В611, построенной на Севмаше, **ВПЕРВЫЕ В МИРЕ** стартовала баллистическая ракета.

Это событие определило дальнейшее развитие морского стратегического вооружения в нашей стране. В 2025 году исполнится 70 лет со дня знакового события.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ
17 уз. НАДВОДНАЯ
16 уз. ПОДВОДНАЯ

ОСАДКА
5,3 м

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
1830 т НАДВОДНОЕ
2400 т ПОДВОДНОЕ

75 АВТОНОМНОСТЬ ПЛАВАНИЯ суток

ВООРУЖЕНИЕ
6 торпедных аппаратов калибра 533 мм (носовые)
4 торпедных аппарата калибра 533 мм (кормовые)
2 пусковые установки ракет Р-11ФМ

6000 МОЩНОСТЬ ПОД ДИЗЕЛЯМИ Л.С.

5400 МОЩНОСТЬ ПОД ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯМИ Л.С.

65 ЭКИПАЖ КОРАБЛЯ человек

ГЛУБИНА ПОГРУЖЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНАЯ
200 м

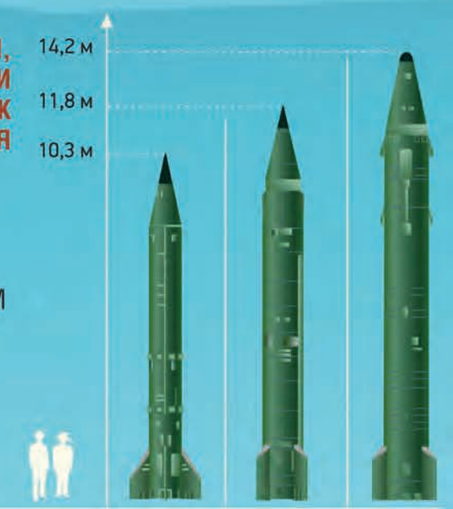
ШИРИНА
7,5 м

ДЛИНА
90,5 м

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ С БАЛЛИСТИЧЕСКИМИ РАКЕТАМИ

Количество пусковых установок баллистических ракет	Р-11ФМ	Р-11ФМ	Р-13	Р-13	Р-21	Р-21
ПРОЕКТ подводной лодки	В611	АВ611	629	658	629Б	658М
		Надводный старт			Подводный старт	
Количество подводных лодок, построенных на Севмаше (ед.)	1	4	15	8	1	1

БАЛЛИСТИЧЕСКИЕ РАКЕТЫ, СТОЯВШИЕ НА ВООРУЖЕНИИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ



	Р-11ФМ	Р-13	Р-21
Постановка на вооружение, год	1959	1960	1963
Дальность стрельбы, км	150	600	1420
Масса стартовая, т	5,47	13,74	19,63

для отработки первого ракетного комплекса было проведено **77** пусков ракет Р-11ФМ

Подготовили: Елена Воронцова, Александр Холодов
Дизайн: Лариса Давидович, Алексей Гладких

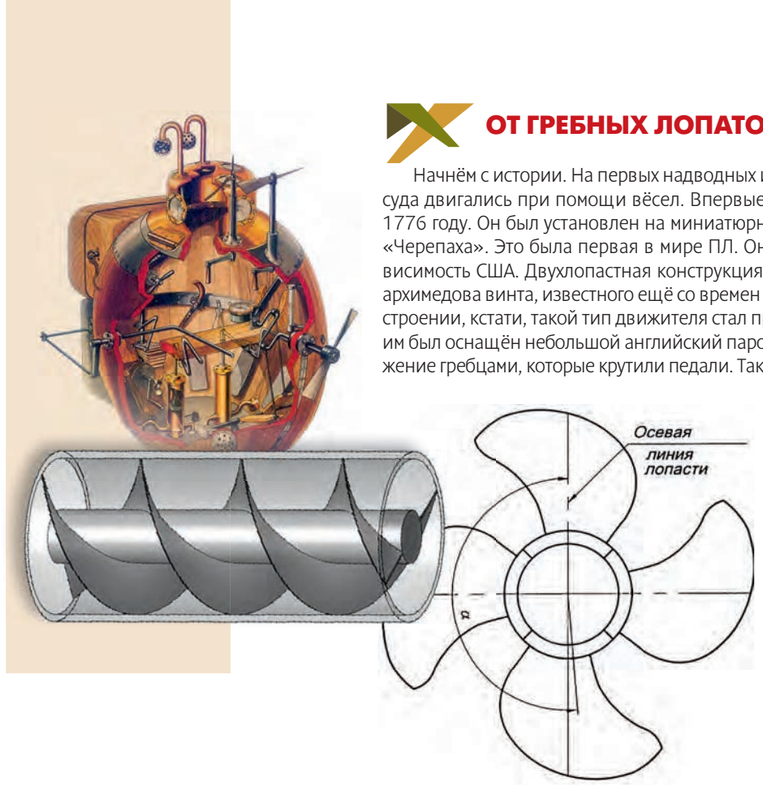
Красота, укрытая брезентом

Текст: Максим ВОРКУНКОВ

Вы когда-нибудь видели гребной винт современной атомной подводной лодки? Не по телевизору, а рядом, так, чтобы его можно было потрогать? Уверен, что нет. Если только вы не являетесь сотрудником военного завода, закрытого конструкторского бюро или НИИ. На всех мероприятиях, где предполагается присутствие гостей и сторонней прессы, чёрное гладкое вытянутое тело подводной лодки демонстрируется участникам во всей своей красе. Плавные обводы корабля радуют взоры. А вот блестящий гребной винт АПЛ – настоящее произведение искусства – всегда укрыт от посторонних глаз самым тщательным образом.
Какие тайны скрывает движитель, спрятанный под брезентом, – разбираемся при помощи открытых источников.

ОТ ГРЕБНЫХ ЛОПАТОК К ВИНТУ

Начнём с истории. На первых надводных и подводных кораблях винтов не было – суда двигались при помощи вёсел. Впервые винт на подводной лодке появился в 1776 году. Он был установлен на миниатюрной по современным меркам субмарине «Черепаха». Это была первая в мире ПЛ. Она принимала участие в войне за независимость США. Двухлопастная конструкция представляла собой поперечный срез архимедова винта, известного ещё со времен Древней Греции. В надводном кораблестроении, кстати, такой тип движителя стал применяться немного позже. В 1834 году им был оснащён небольшой английский пароход. Первые винты приводились в движение гребцами, которые крутили педали. Так и было до конца XIX века – и на «Черепахе», и на русской подводной лодке конструкции Джевецкого, первом в мире серийном подводном корабле, пока механический двигатель не пришёл на замену мускульной силе экипажа. Главной его задачей было обеспечить наибольшую скорость корабля в толще воды с наименьшей затратой энергии.



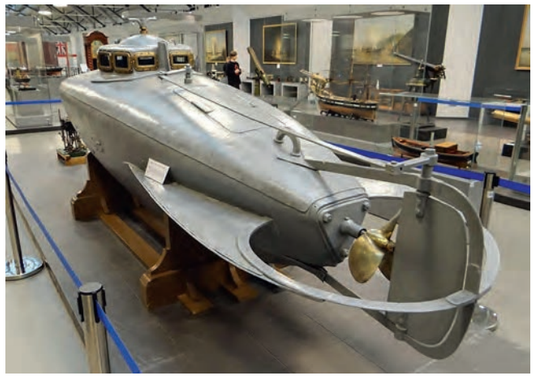
СКОЛЬКО НУЖНО ЛОПАСТЕЙ?

Первая в мире боевая подлодка имела двухлопастной движитель. У нашей первой АПЛ К-3 в конце 1950-х стоял шестилопастной винт. До 80-х годов XX века практически все наши атомоходы приводились в движение винтом с 5-ю округлёнными лопастями. Однако, по открытым данным, сейчас подводные корабли толкают 7 серповидных лопастей. Здесь необходимо дать немного теории. Существует обратная зависимость между тягой винта и количеством его лопастей. Если коротко, чем больше лопастей, тем меньше площадь каждой из них, а значит, меньше тяга. Однако чем больше лопастей, тем меньше уровень шума, производимого винтом. Для надводных кораблей фактор КПД является определяющим, поэтому на коммерческих судах, как правило, используются винты с малым количеством лопастей. Конечно, конструкция и тип движителя зависят от водоизмещения судна и от того, какую скорость ему нужно придать, а также от поставленных задач.

Самое главное качество подводной лодки – скрытность. Если лодка обнаружена – значит, она уничтожена. Это старая аксиома, известная с самого начала существования подводного флота. В связи с этим, одной из важнейших, если не самой важной, характеристик винта для подводной лодки является его шумность. Вернее, малошумность. И это качество к середине XX века с развитием систем гидроакустической разведки, наряду со скоростными характеристиками, начинает играть ведущую роль. Но, как мы помним, чем больше лопастей, тем меньше тяга. Как быть? И вот путём проб и ошибок к 80-м годам прошлого века учёные пришли к оптимальному количеству лопастей винта для подводных лодок. Появился семилопастной винт. Встречались, правда, восьмилопастные конструкции, но в серию эти разработки не пошли.

Трёхлопастной винт на подводной лодке конструкции Бауэра

Подводная лодка конструкции Джевецкого



ВРЕДНЫЕ ПУЗЫРЬКИ

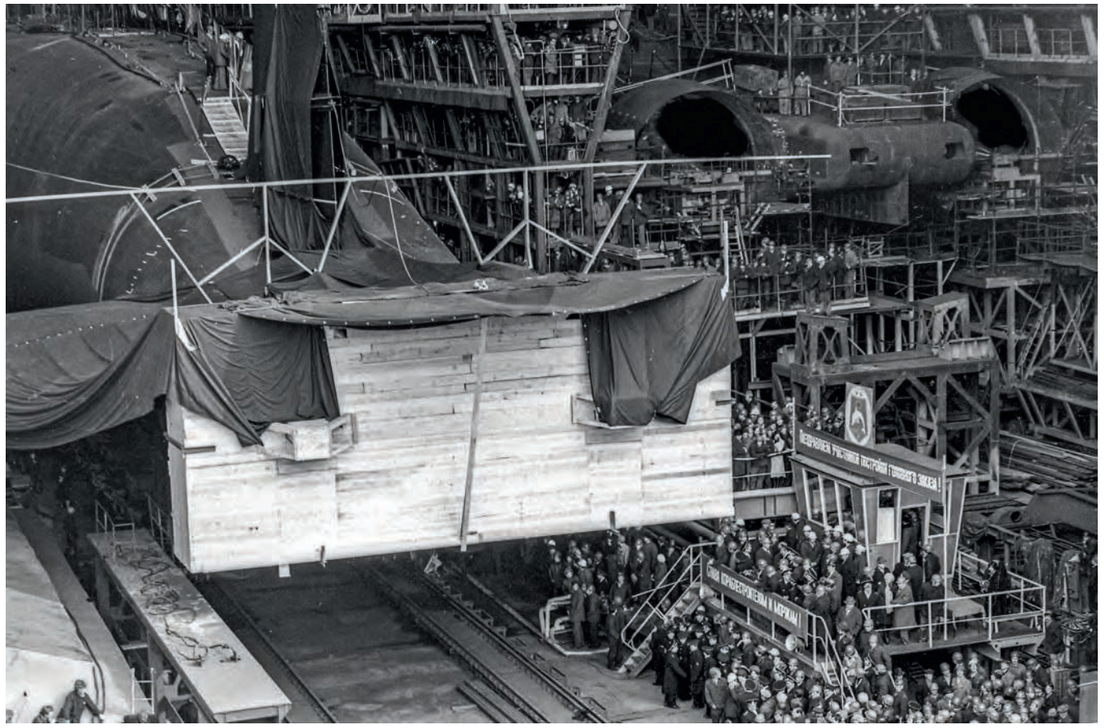
Кроме количества лопастей на уровень шума влияет их форма. Не меньшее значение в этом параметре играет ещё один физический процесс. Как известно, на больших скоростях вращения винта появляется такое явление, как кавитация. То есть пузырьки газов, выделяемых из жидкости в области пониженного давления. Вода просто не успевает заполнить пустоту, образовавшуюся от движения лопасти винта. Конечно, эти пузырьки очень быстро схлопываются, производя достаточно сильный шум – своеобразные щелчки. Такое же явление возникает в закипающем чайнике. Слышали, как он шумит? Примерно то же происходит с подводной лодкой. Пузырьки либо шумно схлопываются, либо выходят на поверхность, что также не способствует скрытности. Кроме того, кавитация разрушает и сам материал винта. Это сильно сокращает срок его службы, да и на технические характеристики влияет не лучшим образом. Чтобы минимализировать поверхность образования этих вредных пузырьков, лопасти винта стали делать серповидной формы. Такая форма встречается и на надводных скоростных судах. Но на подводных лодках эта форма делает корабль ещё и менее заметным. Кроме того, важной характеристикой, уменьшающей кавитацию, является угол заточки плоскостей винта. Если форма и количество лопастей общеизвестны, то угол заточки уже является строго охраняемой государственной тайной.

Так выглядит кавитация

КАК ЯПОНЦЫ СССР ПОМОГЛИ

Можно прийти в любой магазин, где продаются модели подводных лодок, и полюбоваться на красивый гребной винт с семью серповидными лопастями. В наше время это не является тайной. Но фактура, особенности обработки поверхности этих лопастей уже тайна за семью печатями. И здесь не всё зависит от разработчиков. Большую роль играет уровень развития промышленности и технологий страны-производителя корабля. Дело в том, что технологии не всегда поспевают за инженерной мыслью. Интереснейший и широко известный случай произошёл между советской внешнеторговой организацией «Техмашимпорт» и японской корпорацией «Тошиба машин». Об этом широко писала наша и зарубежная пресса.

Укрытие винтов на атомной подводной лодке проекта 949. Вывод из цеха.1980 год



Так, в статье от 4 декабря 2019 года «Секрет малошумного гребного винта» на ленте «Рамблер новости» говорится, что во второй половине 70-х годов в СССР полным ходом шло создание подводных атомоходов 3-го поколения, оснащённых новыми системами ракетного, торпедного и радиоэлектронного вооружения, во многом превосходящими западные образцы. Однако отставание в области гидроакустической скрытности было значительным, что делало наши АПЛ уязвимыми для противника.

Производилось множество мероприятий по снижению шумности АПЛ, но необходимого уровня обработки металла достичь не получалось, и тогда представители советской внешнеторговой организации «Техмашимпорт» через многочисленные фирмы-посредники, офисы которых в большом количестве располагались в Москве и Ленинграде, вышли на японскую фирму «Тошиба машин». Запрос был на поставку в СССР девятикоординатного металлообрабатывающего центра – фрезерного станка МВР-110. Слово «девятикоординатный» обозначает, что у этого станка было 9 точек (осей) крепления режущего инструмента (шпинделей) для одновременного вытачивания гребного винта корабля. На одном таком станке можно было вытачивать гребные винты диаметром до 11 метров. Предполагалось закупить 4 станка на общую сумму в ценах на 1981 год почти в 100 млн долларов. Сделка была не совсем законной, ведь и тогда уже существовали определённые запреты на продажу технологий, повышающих военную мощь вероятного противника. Естественно, когда США поняли всю глубину катастрофы, разразился мощный скандал. Но было уже поздно. В первой половине 80-х обрабатывающие центры были собраны и заработали на полную мощность. На корпорацию «Тошиба» был наложен ряд ограничений по торговле со странами соцлагеря. Два менеджера «Тошибы» сели в тюрьму. А СССР, заплатив 100 млн долларов, получил технологию, благодаря которой стал строить подводные лодки не уступающие, а порой и превосходящие по акустическим характеристикам нашего вероятного противника.

Таким образом, к середине 80-х годов в отечественном подводном кораблестроении произошёл качественный скачок: винт наших подлодок стал семилопастным, лопасти приобрели серповидную форму, а новая технология обработки металла для этих лопастей сделала наши корабли практически бесшумными. Как патриот своей страны, я не буду утверждать, что именно японская наука сделала наши субмарины бесшумными, но то, что именно японские технологии нам в этом помогли, это точно.

Современный семилопастной гребной винт дизельной ПЛ

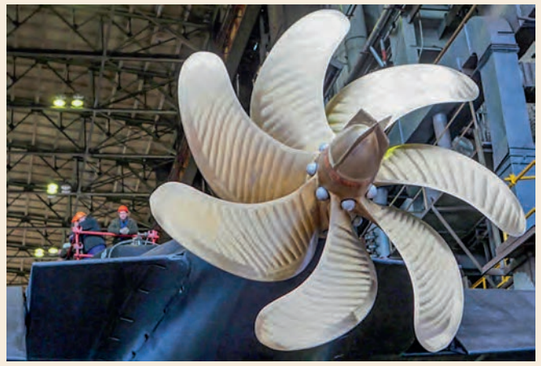


Фото с сайта «Новости ВПК», 2016 г.

ПОРТРЕТ НЕ КРАСКАМИ, А ЗВУКОМ

Что такое портрет человека, мы знаем. А как выглядит портрет подводной лодки и причём тут гребной винт? Лицо человека мы можем видеть. Подводную лодку, которая идёт на глубине, увидеть невозможно. Зато её можно услышать. Звук, распространяемый её механизмами и, прежде всего, гребным винтом, расходится на большое расстояние. Чтобы его услышать и распознать, конечно, нужны специальные приборы. Как известно, на лодке шумит все: различные механизмы, вентиляторы в каютах, ядерная энергетическая установка корабля и т.д. Этот звук можно значительно снизить за счёт многочисленных звукопоглощающих покрытий и приспособлений, так называемых «демпферов».

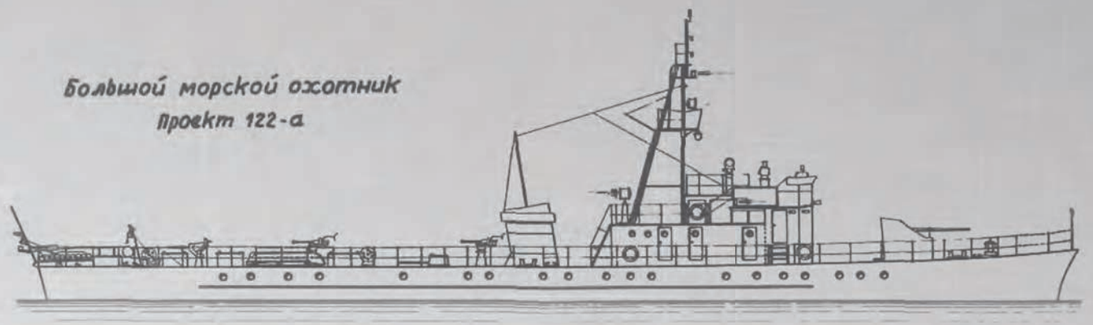
Но винт корабля изолировать от внешней среды невозможно. Все звуки, которые он производит, напрямую уходят в толщу воды и представляют собой прекрасную картину для специальных приборов противника.

Чем совершеннее конструкция гребного винта и обработка его материала, тем труднее противнику составить гидроакустический портрет корабля. У каждой АПЛ он индивидуален, как отпечатки пальцев у человека. Для подводной лодки укрыть движитель, это всё равно, что для человека надеть перчатки или чёрные очки. Таким образом, когда на церемонии вывода из цеха подлодка предстаёт перед почтенной публикой с закрытыми винтами, её создатели прячут особенности его конфигурации, углы граней и фактуру поверхности металла, из которого изготовляется винт. Прячут то, что должно быть скрыто ради того, чтобы наша страна оставалась сильной морской державой.

АПК проекта 885М «Красноярск». Вывод из эллинга-1. 2021 год

ПЕРВАЯ СЕРИЯ

Текст: Светлана СВАТКОВСКАЯ



В юбилей принято подводить итоги. Будь то юбилей человека или завода. И Севмашу есть, что сказать о своих успехах за 85 лет. Но сейчас мы поговорим о традициях предприятия, наверное, было бы правильнее обозначить это так. Ведь сегодняшний успех закладывался много раньше юбилейного года. Откуда сегодня у корабелов, несмотря на все жизненные и политические перипетии, сохраняется твёрдая убеждённость в необходимости их труда? Работать не за страх, а за совесть – это тоже своего рода традиция, которую передают из поколения в поколение. И начиналась она там, в далёкие военные сороковые, с мальчишек и девчонок, которых не видно было за станком из-за их малого роста... Она начиналась с первой серии из 23-х больших морских охотников, построенных на Севмаше.

Никакой тайны в этом нет. Сорвать покровы не удастся: это общеизвестный факт, что после введения в эксплуатацию завода № 402 (теперь это Севмаш) первой и самой крупной серией построенных кораблей от закладки до сдачи на нашем заводе стали большие охотники за подводными лодками проекта 122А. С началом войны создание линкоров проекта 23 и двух эсминцев проекта 30 было приостановлено. В августе 1941 года прошли подготовительные работы, и в сентябре 1941-го в цехе 5 была произведена закладка первой серии больших морских охотников (БМО). Основной задачей этих кораблей являлось несение дозорной и охранной службы в ближней зоне наших военно-морских баз и на путях развёртывания сил отечественного флота. Не стоит объяснять, как стране нужны были эти морские охотники, тем более, с учётом того, что немцы делали большую ставку на подводный флот. Впрочем, это понятно нам из сегодняшнего дня и с высоты жизненного опыта. А как объяснить это деревенским детям?

За время войны 4260 рабочих ушли на фронт. На смену квалифицированным специалистам приходят женщины и дети, которые впервые столкнулись с производством. Тяжелейший кадровый голод. На весь завод остаётся 500–600 взрослых производственных рабочих. И около 6000 подростков. Трёхмесячные курсы школы фабрично-заводского обучения вряд ли способны сделать из них высококлассных специалистов. В Молотовске цинга, голод, дистрофия. Завод не достроен, дорог нет, снабжение материалами и продуктами не налажено. НКВД, в ведение которого в 1938 году передали стройку, исправно шлёт «наверх» отчётные фотоальбомы, где показаны «готовые к эксплуатации» цехи и получает ассигнования на другие работы. На деле: где-то нет части крыши, где-то отсутствует отопление. Помимо этого для светомаскировки все окна закрашены кузбасслаком. Холод, темнота, физическое истощение, в цехах в бочках жгут костры, чтобы хоть как-то согреться. Но сверху приходят производственные планы на год с учётом «введённых в строй» мощностей. В связи с военным положением рабочий день длится 11 часов, выходной – один день в неделю. А если горит план, а в существующем положении он горит непрерывно, выходной – раз в месяц. Станкостроение в стране развито слабо. На таких станках выдавать нужную продукцию в весьма сжатые сроки само по себе подвиг. Способны ли в такой обстановке работать голодные деревенские дети? Они бунтуют, бросают рабочие места, сбегают домой, где хотя бы есть подножный корм – рыбалка, грибы и ягоды. А в условиях военного времени такой побег – дезертирство. Это 6-8 лет тюрьмы! В 1943 году цифра осуждённых, по воспоминаниям современников, дошла до 500 человек…

Екатерина Петровна Коноплёва, ветеран Севмаша, войну встретила 17-летней девчонкой. Она вспоминала, как жалко ей было этих вырванных из привычного окружения мальчишек: «В воротах стоял охранник с винтовкой. Заходишь в цех, он отбирает пропуск и кладёт в ячейку. Как я насмотрелась на этих мальчишек из ФЗО, слесарей! Их на обед водили, а больше они никуда и не выходят. Как только начальство уходит из цеха, они разжигают костёр и греются, в ботинках на деревянной подошве, в бушлатах, в шапках, в рукавицах, сидят и греются. Батареи чуть-чуть живы, тут же все спят, не выходя, не моются, не раздеваются, все чумазые. Я думаю: Боже мой!

БОГОЛЮБОВ Сергей Александрович,
директор завода № 402 с 1942 по 1949 годы

Знали бы матери, в каких условиях их мальчики! Они все из деревни, там хоть картошка есть, да сыто, а тут ведь ничего!»

Директор предприятия Сергей Александрович Боголюбов вспоминал: «работники» все были слабые и малорослые. Зашёл он как-то в механический цех и увидел пустующие станки. Что за безобразие! Простой! Непохоже на начальника цеха Д.Я. Винокурова, чтобы была такая дисциплина. Вот, что пишет в воспоминаниях Сергей Александрович:

«Подошёл Винокуров.

– Где твои рабочие? – спрашиваю. – Не работают!

– Как не работают? Все работают.

– Да что ты говоришь! Нет же рабочих!

Винокуров смеётся и говорит:

– Зайдите с обратной стороны, со стороны суппорта.

Зашёл. Действительно, стоят «работяги» за станками на деревянных подставках. В то время все станочники у нас работали на таких высоких подставках...».

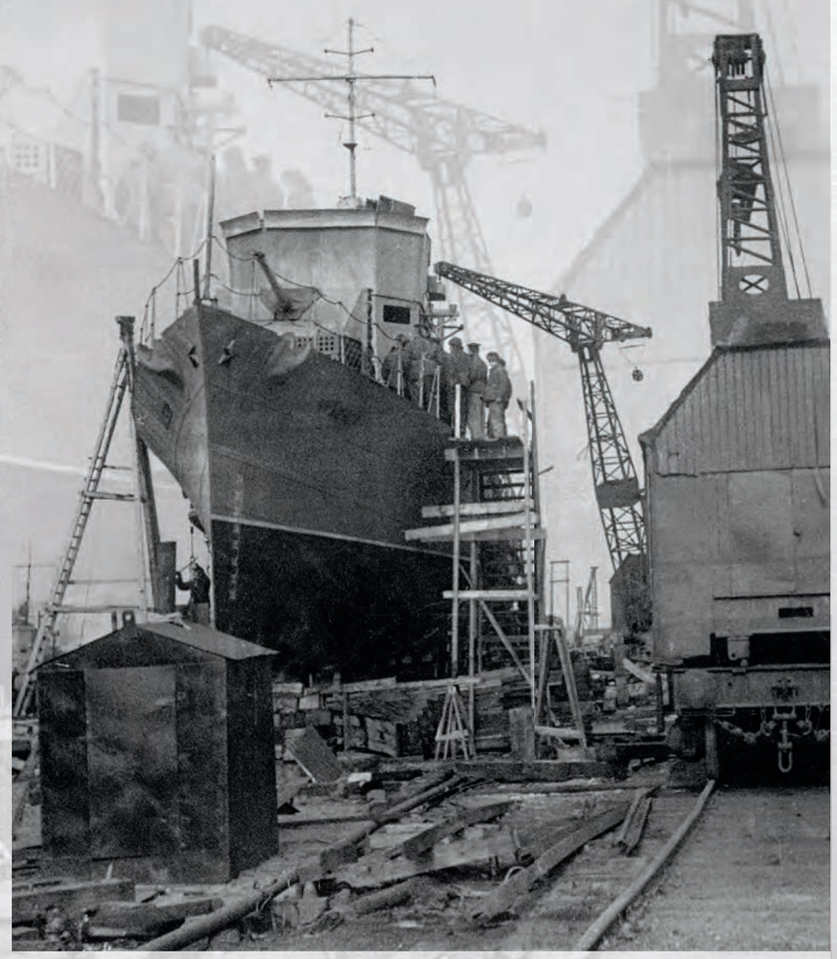
Сергей Александрович Боголюбов пришёл на предприятие осенью 1942 года. Наверное, странно применять к нему понятие «хороший психолог», но он точно мог бы встать в ряд с такой величиной педагогики, как Антон Семёнович Макаренко. Предыдущий директор Самуил Никитович Задорожный дал указание не докладывать «наверх» о побегах, чтобы не показывать, что творится на заводе с дисциплиной. Но от таких мер бегство только увеличивалось…

Боголюбов едет в Москву и получает согласие на то, чтобы завод сам решал, отдавать под суд убежавшего или нет. А потом… отправляет по деревням работников завода, чтобы вернуть «дезертиров». Бегство резко сократилось. Появилось убеждение: убежишь, всё равно вернут на завод.

Но это начало. А дальше – самое главное. Как объяснить этим голодным детям, что их труд нужен стране?! Нужен, быть может, их братьям, отцам и дедам там, на войне!

По воспоминаниям Боголюбова, очень ценную инициативу первыми проявили руководители 4-го механического цеха. Они организовали экскурсию токарей, фрезеровщиков и других станочников на строящиеся БМО, находившиеся в стадии монтажа. Каково же было удивление ребят, когда они вдруг начинали узнавать клапана, которые обрабатывали в тёмных неотапливаемых цехах! И без этой детали, оказывается, невозможно дать кораблю ход. На экскурсию шли мальчишки и девчонки, а возвращались к станкам молодые рабочие. Они понимали, что они строят.

Но Боголюбов пошёл дальше. Было принято решение построить один охотник силами только ребят. Комсомольско-молодёжный корабль! 6-8 квалифицированных мастеров, а бригадиры – только из среды подростков. И что это были за бригадиры!



Строительство больших охотников, 1943 год

Первый выпуск учеников фабрично-заводской школы, 1942 год

Ученик механического цеха, 1943 год

Вручение переходящего знамени бригаде Телепнёва, 1944 год

Группа №27 учеников-модельщиков цеха 1, 1943 год

Самые бесшабашные лидеры, вчерашние бунтовщики. Но в них… поверили. С каждым директор говорил лично, обращаясь только по имени-отчеству. Предлагал самому набрать себе команду.

И вот… Торжественная закладка. Каждый бригадир в паре с руководителями завода, начальниками корпусного цеха клепали по одной заклёпке.

«Перед каждой заклёпкой торжественно объявлялись по именам, отчествам и фамилиям те, кто забивает заклёпку, – пишет в воспоминаниях Сергей Александрович. – Идёт этакий бригадир Петров Степан Фёдорович, «от горшка три вершка», и с ним секретарь горкома. Торжественно поднимаются по сходням, а наш плохонький духовой оркестр, с прилипающими от мороза губами к мундштукам труб, играет, фальшивя, туш!».

Директор категорически запретил ругать и критиковать ребят, нормы выработки им значительно уменьшили, чтобы и они могли заработать, и цех не подгонял бы со сроками. Финансовая сторона была второстепенной. Главное дать подросткам почувствовать ответственность за свой труд и увидеть его результаты. А каждый из вчерашних дебоширов и озорников общался ещё с десятком сверстников! Так эти полуголодные ребята начинали понимать: их труд нужен! Нужен!

Конечно, параллельно решался вопрос и с улучшением питания, условий жизни и работы. Это отдельная и очень большая тема для разговора.* Но в результате усилий Сергея Боголюбова в военном Молотовске победили цингу и дистрофию, а в 1944 году завод впервые выполнил план. До окончания войны было сдано 8 больших охотников! Невероятная цифра. Впереди ещё 15 кораблей серии. Но определено главное: сформирована культура производства, в тяжелейших условиях создан коллектив завода. Вот он – дар будущему предприятия – привычка работать на совесть, с пониманием для кого и для чего. Завод после победы страны в Великой Отечественной войне переквалифицировался на строительство подводного флота, но осталось главное. Эти юные герои тыла военных сороковых воспитали последующие поколения корабелов. Да, это наша традиция: не бояться больших задач, строить серии кораблей, иногда не считаясь со временем и своим правом на личную жизнь. Мы знаем для кого и для чего строим современные атомные подводные лодки. Так было на нашей первой серии кораблей, так будет и впредь.

* Фильм «Голос его звучит...» о С.А. Боголюбове

* Журнал «ЗАВОД» № 2. Статья о С.А. Боголюбове, стр. 44

Продолжение. Начало в журнале «Завод» № 8

ГОЛОСА ИСТОРИИ Северодвинска

«Голоса истории Северодвинска» продолжают звучать на страницах журнала «Завод». В аудиорубрике вы услышите выступления выдающихся людей, обладающих званием «Почётный гражданин Северодвинска», но фактически жителями города корабелов не являвшимися. Столь высокого статуса они удостоены за большой вклад в развитие города и за ту роль, которую сыграли в его жизни. Отсканировав QR-код при помощи своего телефона, вы услышите голоса личностей государственного масштаба, людей талантливых, разносторонних, оставивших добрый след в жизни Северодвинска и Севмаша.

Текст: Юлия ВЛАДИМИРОВА

КОНСТРУКТОР С ДУШОЙ ПОЭТА

Сергей Никитич Ковалёв,
генеральный конструктор атомных подводных крейсеров стратегического назначения (в должности с 1983 по 1991 гг.)

Сергей Никитич Ковалёв – генеральный конструктор атомных подводных лодок и подводных крейсеров стратегического назначения, вооружённых баллистическими ракетами, а также самой большой атомной подводной лодки в мире проекта 941.

На Севмаше по его проектам построено 73 корабля. В Северодвинске в командировках он провёл более 10 лет. Корабелы считали большой удачей работать рядом с этим уникальным человеком во время испытаний атомных подводных лодок. Выдающийся инженер, организатор, художник, писатель, поэт – талант этого человека многогранен. Будучи уже в очень преклонном возрасте Сергей Никитич продолжал ходить в море на испытания кораблей, построенных по его проектам.

ЧЕЛОВЕК И АВИАНОСЕЦ

Сергей Георгиевич Горшков,
главнокомандующий ВМФ СССР (в должности с 1956 по 1985 гг.)

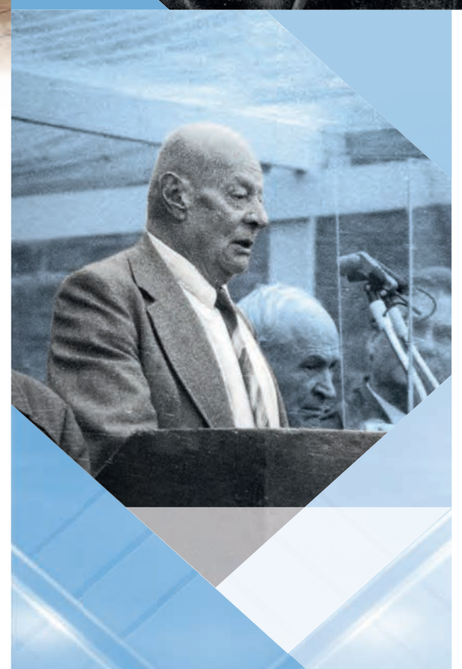
Именно под командованием Сергея Георгиевича Горшкова Военно-Морской Флот СССР стал сильным, способным оперативно решать стратегические задачи в различных районах Мирового океана. Адмирал Флота Советского Союза бывал в Северодвинске, на Севмаше. Именно он стал инициатором создания в городе учебного отряда подводного плавания для подготовки из матросов срочной службы специалистов для атомных подводных лодок. «Учебку» открыли сразу после закладки на Севмаше первой советской атомной подводной лодки. Когда в середине 70-х годов прошлого века была заложена первая «Акула», Горшков сразу с торжеств приехал в учебный отряд, чтобы посмотреть, как живёт и работает его детище.

Именем С.Г. Горшкова был назван авианосец, который Севмаш переоборудовал и передал ВМС Индии. После модернизации ему присвоили новое имя – «Викрамадитья». Ремонт и модернизация корабля в начале двухтысячных обеспечили работой тысячи корабелов Севмаша.

ОРДЕН ЛЕНИНА ОТ МИНИСТРА ОБОРОНЫ

Дмитрий Фёдорович Устинов,
министр обороны СССР (в должности с 1976 по 1984 гг.)

В 70-80-е годы прошлого века Северодвинск называли северным Питером, потому что стратегически важный город хорошо снабжали, и уровень жизни здесь был высокий. Но с 1984 года за ним прочно закрепился ещё один эпитет – «город корабелов». Впервые с трибуны произнёс это словосочетание Дмитрий Фёдорович Устинов, министр обороны СССР, который, не являясь коренным северодвинцем, стал его почётным гражданином. Маршал Советского Союза довольно часто бывал на Севмаше. Первый раз он посетил завод в сентябре 1957 года, когда на первой отечественной АПЛ проекта 627 состоялся пуск корабельных реакторов. И в последующие годы Дмитрий Фёдорович посещал Севмаш в дни, когда закладывались и сдавались подлодки, строились цехи. Именно Дмитрий Фёдорович Устинов в 1984 году вручил Северодвинску орден Ленина, прикрепив его на Красное знамя. Торжественное мероприятие состоялось в Драмтеатре.



УКРОТИТЕЛЬ АТОМА, ИЛИ «ХОЧЕШЬ МИРА – ГОТОВЬСЯ К ВОЙНЕ»

Анатолий Петрович Александров,
академик, президент Академии наук СССР (в должности с 1975 по 1986 гг.)

Именно с именем академика Анатолия Петровича Александрова связано начало атомной эпохи в подводном кораблестроении. Он был научным руководителем проекта создания первой отечественной АПЛ, присутствовал на каждом этапе строительства корабля. Ходовые испытания решили проводить не под государственным, а под Военно-морским флагом. 3 июля 1958 года флаг СССР спустили и передали академику Александрову, который гордился таким подарком всю жизнь. 4 июля в 10 часов 03 минуты находившийся у пульта управления ГЭУ корабля Анатолий Петрович сделал в вахтенном журнале историческую запись: «Впервые в стране на турбину без угля и мазута был подан пар. Начался исторический отсчёт миль, пройденных отечественным атомным флотом».

25 лет спустя на митинге в честь юбилея первой атомной ПЛ академик Александров произнёс слова, которые в современных реалиях звучат особенно актуально. Какой коварный план, по мнению академика, был у США, и как ответил на него СССР, вы узнаете, пройдя по QR-коду.

ЦЕХ, который видно из космоса

Эллингу-2 Севмаша исполняется 50 ЛЕТ

Текст: Александр ХОЛОДОВ

Дважды Герой Советского Союза лётчик-космонавт Алексей Леонов на встрече с генеральным директором Севмаша Давидом Пашаевым в 2002 году отметил, что из космоса на севере планеты невооружённым глазом из рукотворных сооружений можно разглядеть только главный эллинг завода. Вблизи этот гидротехнический объект поражает ещё больше: длина – 432 м, ширина – 136 м, высота – 72 м!

28 декабря 2024 года эллингу-2 стапельно-сдаточного производства исполняется 50 лет – повод вспомнить непростую историю его создания.

ЭЛЛИНГ В ЧЕТЫРЕ ИСААКИЕВСКИХ СОБОРА

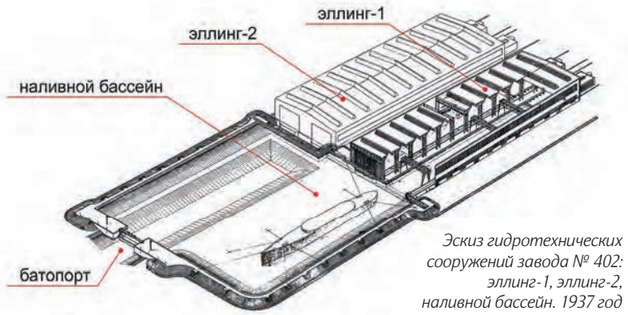
Впервые на демонстрационной схеме завода эллинг-2 появился в апреле 1936 года. По этому первому генплану главный инженер ленинградской «Проектверфи» Владимир Костенко докладывал И.В. Сталину о будущем Севмаше. В июне того же года первостроители приступили к подготовке промплощадки к возведению основных объектов завода.

Но в марте 1938 года вышло решение Правительства СССР, предусматривающее значительное сокращение проектной мощности и объёмов строительства, в том числе и эллинга-2.

К вопросу создания этого цеха, но уже в новом качестве, вернулись в конце 60-х годов прошлого века, когда возникла необходимость строительства атомных подводных крейсеров

Сооружено уникальное большепролётное здание – сборочный цех пролётом 120 метров, оборудованный козловыми и мостовыми кранами. Здание длиной 430 метров и высотой более 70 метров по внутреннему объёму – самое крупное в мире.

Академик Н.П. Мельников, 1978 год



Эскиз гидротехнических сооружений завода № 402: эллинг-1, эллинг-2, наливной бассейн. 1937 год

Начало грандиозной стройки крупнейшего в мире эллинга для строительства АПЛ, 1971 год

третьего поколения, которые по своим весогабаритным характеристикам почти в два раза превышали корабли второго поколения.

В 1967 году было подписано Постановление Совета министров и ЦК КПСС о наращивании производственных мощностей Севмашпредприятия. Главным объектом строительства стал эллинг-2, получивший название «Комплекс». Оно объяснялось просто – стапельный цех должен был объединить производственные участки трубозаготовительного, корпусодостроечного, малярно-изоляционного цехов и электромонтажного предприятия СПО «Арктика». Общая площадь «Комплекса», включая столовую на 1000 мест и вспомогательные пролёты, составила 170000 м². Для сравнения: на крыше этого объекта можно разместить восемь футбольных полей, а внутри – четыре Исаакиевских собора.

Эллинг перекрывает наливной док длиной 360 м и шириной 78 м, по продольным стенам которого передвигаются два козловых крана. При совместной работе они могут перемещать блок-секции и агрегаты массой 600 т.

ГЛАВНЫЙ «ПРОРАБ» СТРОИТЕЛЬСТВА ЭЛЛИНГА – СЕКРЕТАРЬ ЦК КПСС

В ГСПИ «Союзпроектверфь» под руководством директора института Г.М. Никифорова, главного инженера И.А. Микулина, главного инженера проекта В.П. Ткаченко развернулось проектирование будущего эллинга. Уже по традиции институт привлёк к проектированию несущих металлоконструкций и разработке плана производства работ по их монтажу ЦНИИ «Промстальконструкция». Непосредственные участники и авторы проекта – известные ученые Н.П. Мельников, Г.В. Гордон, А.И. Петраков, Ю.М. Данилевич.

На предприятии приступили к подготовительным работам в 1970 году: откачали воду из вырытого ещё по проекту 1936 года котлована, засыпали его грунтом, снесли временные сооружения и коммуникации. На отдел капитального строительства завода возлагались все обязанности заказчика – от получения документации до ввода объекта в эксплуатацию. Этот груз ответственности несли руководители отдела А.Н. Алексеев, Ю.М. Ксенофонтов, А.А. Медведев и заместитель директора по капстроительству В.А. Петрушин.

27 апреля 1971 года состоялся митинг, посвящённый закладке нового эллинга. В этот день под первую опору цеха был заложен бетон. Предстояло выполнить огромный объём работ: извлечь более 1500 тыс. кубометров грунта; забить 30 тыс. железобетонных свай. Для сравнения, если установить все эти сваи одну за другой, то получится забор длиной в 12 километров. Также необходимо было уложить 400 тыс. кубометров монолитного бетона, 27 тыс. сборного железобетона, смонтировать 80 тыс. тонн металлоконструкций.

Ряд существенных предложений в проект «Комплекса» внесли инженеры отдела главного технолога и стапельного цеха И.А. Митенев, Л.П. Близнин, А.А. Левкин, В.В. Таскаев, Б.Н. Лепин. Больших усилий стоило главному технологу С.В. Слесаревичу добиться установки в пролёте агрегатирования кранов грузоподъёмностью 100 т вместо 50 т и увеличения длины всех вспомогательных пролётов.

Основным строителем, объединившим разветвлённую сеть предприятий военных строителей Минмонтажспецстроя СССР, стал северодвинский строительный трест № 203 (управляющий – В.А. Бойчук, потом – В.А. Хребтов). Генеральным подрядчиком назначено подразделение стройтреста № 203 строительное управление СУ-1 (руководители Ю.П. Кузнецов, Б.А. Глазов).

Главным «прорабом» стройки корабелы считали секретаря ЦК КПСС, впоследствии министра обороны СССР Маршала Советского Союза Д.Ф. Устинова. Он много раз инспектировал ход работ. Об одной проверке рассказал главный инженер СУ-1 Б.А. Глазов: «Дмитрий Фёдорович решил лично посмотреть, как обстоят дела по устройству кровли. Стационарные лифты ещё не работали, и мы воспользовались подъёмником для материалов. Во время подъёма где-то на высоте 50 метров подъёмник вышел из строя, и Д.Ф. Устинов по брошенным доскам перешёл на металлическую площадку и поднялся на отметку 72 м. После осмотра кровли пешком спустился по лестнице. Вот такие были руководители.

Благодаря его оперативным решениям, которые незамедлительно выполнялись министрами разных отраслей промышленности, эллинг создан в кратчайший срок – за четыре года».

Наибольшее впечатление производил монтаж 26-ти основных несущих колонн длиной 60 метров и массой 250 т, а также 13-ти поперечных ригелей длиной 120 метров и массой 750 т и 1100 т. За полгода, к осени 1973 года, вырос металлический остов будущего цеха-гиганта.

ОТКРЫЛИ СЕКРЕТ

Когда шли к завершению основные работы по монтажу первого козлового крана грузоподъёмностью 320 т, возникла идея дать ему название. Из многих предложений выбрали вариант старшего инженера отдела капитального строительства В.В. Прокопьева – «Гранит». Вскоре оно красовалось на самом верху крана, и тут же последовало «приглашение» сотрудников КГБ В.В. Прокопьеву на серьёзный разговор. Так тщательно скрываемое ото всех службами безопасности название новейшего ракетного комплекса будущего атомохода по иронии судьбы оказалось у всех на виду.

ВСЕ ОСТАЛИСЬ ЖИВЫ

У военных строителей в это время был лозунг «Умрём, но «Комплекс» сдадим», который они разместили на конструкциях эллинга. К счастью, объект сдали в установленные сроки, и все остались живы. 28 декабря 1974 года в связи с окончанием работ по строительству эллинга состоялся митинг. Государственная комиссия приняла объект с оценкой «отлично». Управляющий стройтреста № 203 В.А. Хребтов вручил символический ключ от нового цеха директору завода Г.Л. Просянкину, который со словами «Трудитесь ударно, как работали строители», передал его бригадирам Н.В. Скобликову и Ю.И. Орлову.

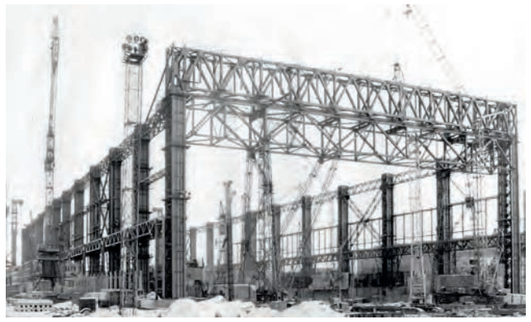
ЗАСЛУЖЕННЫЕ ГОСНАГРАДЫ

Эллинг для подводных лодок был оборудован построечными эстакадами, оснащёнными всеми необходимыми видами энергии. Эти грандиозные сооружения сравнимы лишь с эстакадами космодрома Байконур. После завершения строительства эллинга-2 на заводе было образовано стапельно-сдаточное производство. Начальником ССП назначен И.А. Камай, начальником эллинга-1 – А.С. Жестков, начальником эллинга-2 – В.В. Скалабан. Головной корабль третьего поколения АПЛ проекта 949 был заложен на стапеле 25 июля 1975 года, второй – АПК проекта 941 – 30 июня 1976 года.

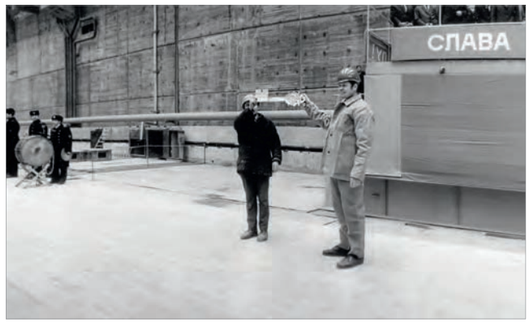
Создание уникального эллинга и головных кораблей отмечено государственными наградами. Героями Социалистического Труда стали А.И. Макаренко, А.Т. Максимов, В.А. Репин, лауреатами Ленинской премии – Г.Л. Просянкин, В.Н. Фролов, А.С. Белопольский, лауреатами Государственной премии – Н.Г. Орлов, В.А. Бородин, А.А. Самойлов, С.В. Пантюшин, А.А. Фишев, В.А. Петрушин, Ю.В. Кондрашов, В.В. Скалабан.

Этот цех и сегодня – самый крупный и хорошо оснащённый крытый стапель во всей судостроительной отрасли. Коллектив эллинга составляет более четырёх с половиной тысяч человек – фактически штат некоторых судостроительных предприятий Санкт-Петербурга и Дальнего Востока. Поразительных фактов в биографии эллинга много, но именно коллектив смог приумножить его славу, создавая на стапелях новый мощный советский и российский флот.

За 50-летнюю историю в эллинге-2 построено 30 атомных подводных лодок: 13 АПЛ проекта 949, 949А; 6 АПК проекта 941; 7 АПК проекта 955, 955А; 3 АПК проекта 885, 885М; 1 АПЛ проекта 09852.



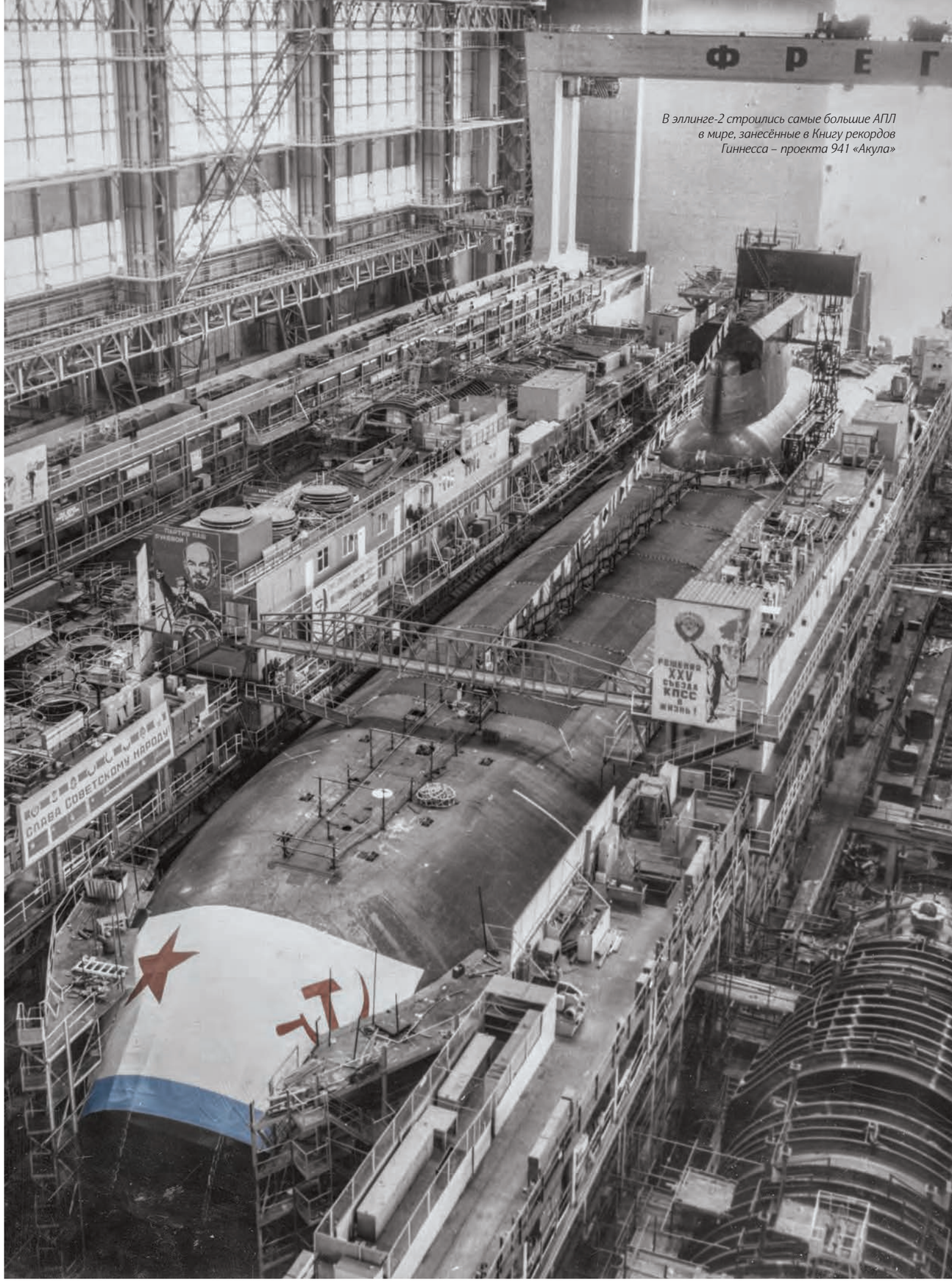
Монтаж несущих металлоконструкций нового эллинга



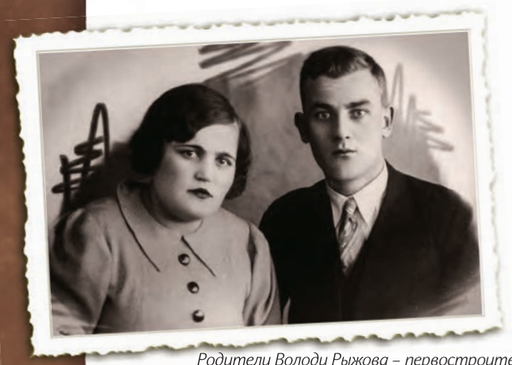
Символический ключ от нового эллинга принимает от строителей бригадир судосборщиков Н.В. Скобликов, 28 декабря 1974 года

Торжественная церемония ввода в эксплуатацию эллинга-2, 28 декабря 1974 года

Эллинг-2 со стороны наливного бассейна. С крыши этого цеха можно увидеть соседний город Архангельск

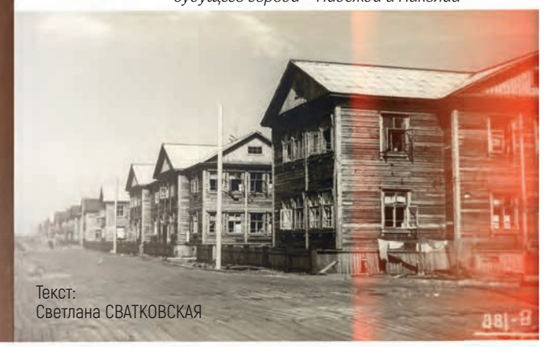


В эллинге-2 строились самые большие АПЛ в мире, занесённые в Книгу рекордов Гиннесса – проекта 941 «Акула»



Родители Володи Рыжова – первостроители будущего города – Надежда и Николай

ПЕРВЫЙ РЕБЁНОК СУДО★СТРОЯ



Текст:
Светлана СВАТКОВСКАЯ

В год 85-летия Севмаша выясняем, кто был первым ребёнком, родившимся в будущем Северодвинске, и кем он стал

27 декабря 1936 года. Зима. Холод. В родильном отделении на барже у стен Николо-Корельского монастыря на строительной площадке будущего завода № 402 (теперь это Севмаш) на свет появился мальчик: Володя Рыжов. Роды принимают первые медицинские работники будущего города: Нина Сальникова и Раиса Шумилова. И делают официальную запись под номером один в списке жителей посёлка. Первый ребёнок, рождённый в Судострое, будущем городе Северодвинске, – Владимир Николаевич Рыжов.

Однако архивные газетные строки дают нам ещё одну версию того, кто был первым малышом посёлка. В газете «Правда Севера» от 26 октября 1936 года в статье «Человек родился» говорится о рождении первого ребёнка в Судострое – Володи Шемякина. Начальник строительства «И.Т. Кирилкин, узнав об этом, распорядился дать Шемякиным новую квартиру». По тем временам немыслимый по щедрости подарок! Однако, спустя годы, именно Владимир Рыжов официально был назван первым ребёнком Судостроя. Как объяснять эту историческую коллизию? Можно предположить две причины. Одна из них такова: после ареста Кирилкина семья Шемякиных могла навсегда покинуть посёлок, несмотря на «царский» подарок, боясь преследований. А поскольку все документы, связанные с работой Ивана Тарасовича на стройплощадке были изъяты НКВД, потерялось и упоминание о Шемякиных. Или же семья покинула посёлок в голодные годы Великой Отечественной, как делали многие, кто приехал на стройплощадку из ближайших деревень, где всё-таки легче было прокормиться. А в дальнейшем они не вернулись.

Вторая причина: первые медработники появились на стройплощадке в августе 1936 года. Но родильное отделение было организовано позже. Соответственно, можно предположить, что не было ещё регистрации рождения детей. И, возможно, первый ребёнок родился без медицинского сопровождения и помощи. Фельдшер Раиса Михайловна Шумилова вспоминает о становлении медицинской службы на строительстве: «Приехала на стройплощадку Судостроя 4 августа 1936 года. Жили вместе с Ниной Никифоровной в каюте парохода «Иван Каляев», а работали в санитарной каюте парохода. Затем прибыла баржа с дезокамерой, сушилкой, баней. На этой же барже была палата для рожениц и инфекционный изолятор».

Конечно, наши рассуждения – не более, чем историческое предположение. Найти следы Володи Шемякина не оказалось возможным. Так или иначе, фельдшер Нина Никифоровна, принимавшая на барже роды у матери Володи Рыжова, дала этому ребенку официальный статус первого рождённого на Судострое.

Вот, что писала мама мальчика Володи в газете «Сталинец» от 11 августа 1948 года. «…Жили мы ещё в палатках и на пароходе. Первая больница будущего города была расположена на воде – в обыкновенной барже. Здесь родился мой сын Владимир – самый молодой гражданин нового рабочего посёлка…». А вот нашего повзрослевшего героя уже с дочкой Надей выхватывает кинокамера в толпе учеников и их родителей 1 сентября. Снимается фильм «Здравствуй, Северодвинск!» (1989 г.). И, конечно, авторы не обошли вниманием первого жителя города.*

Впрочем, в биографию этого человека вписано не только зарождение Севмаша и Северодвинска, но и Великая Отечественная война. Рыжовы покинули посёлок. В школу Владимир пошёл в Киеве. Но уже в 1945 году семья вернулась в Северодвинск. После окончания техникума Владимир по направлению уехал в Ленинград на завод п/я № 570 (ныне «Судостроительная фирма «Алмаз»), работал судосборщиком, мастером. В 1958 году вернулся в Северодвинск, на Севмаш, в корпусно-сварочный цех 7, где работал сборщиком, мастером сборочных работ, старшим мастером сборочных работ, затем начальником участка. В 1974 году был назначен руководителем складского хозяйства – цеха 30.

Володя Рыжов

«…ЖИЛИ МЫ ЕЩЁ В ПАЛАТКАХ И НА ПАРОХОДЕ. ПЕРВАЯ БОЛЬНИЦА БУДУЩЕГО ГОРОДА БЫЛА РАСПОЛОЖЕНА НА ВОДЕ – В ОБЫКНОВЕННОЙ БАРЖЕ. ЗДЕСЬ РОДИЛСЯ МОЙ СЫН ВЛАДИМИР – САМЫЙ МОЛОДОЙ ГРАЖДАНИН НОВОГО РАБОЧЕГО ПОСЁЛКА…».

Каким был этот человек? Близкие к семье люди вспоминают: большим, громким и очень весёлым. А как руководитель? Коллеги говорят о Владимире Николаевиче как о крепком хозяйственнике, с которым цех буквально расцвёл. Людмила Васильевна Воробьёва, которая пришла в 30-й цех в 1970 году и всю жизнь там проработала, вспоминает: «Рыжов пришёл в 1974 году. Тогда ещё, помню, на улице разгружались. Промзона, разруха! Он пришёл – и у нас тут начали участки строиться, новые здания, потом погрузо-разгрузочная техника появилась, потом краны стали новые поступать. Это при нём развитие цеха произошло. Человек был на своём месте! Владимира Николаевича очень уважали за справедливость».

И требовательность, необходимая руководителю, у него была. Людмила Васильевна в бытность профсоюзным лидером порой сталкивалась с проявлением горячего нрава, но они всегда находили общий язык: «Не отстранялся от людей, всех знал, с каждым за руку здоровался. Смотрю, на кране ещё работала, опять Рыжов идёт по цеху: всё везде обойдёт, со всеми поздоровается, со всеми поговорит, спросит. И не то, что по работе, а как вот ты поживаешь, проблемы есть или нет?»

И это отношение к коллективу – с заботой, вниманием и уважением, люди, конечно, ценили. Однако мало кто догадывался, каково было Владимиру Николаевичу на этой руководящей должности.

Спустя два неполных года после назначения в цех 30 он пишет на имя директора предприятия Григория Лазаревича Просянкина заявление, где просит «не только как директора, но и как уважаемого мною старшего товарища» решить «положительно» просьбу об освобождении от занимаемой должности и переводе обратно в цех 7 или цех 50. «Я неплохо знаю и очень уважаю специальность судостроителя-корпусника и уверен, что буду гораздо полезнее предприятию, работая по своей специальности, особенно сейчас, когда начинаем осваивать новые проекты».

На заявлении резолюция: «Прошу переговорить». Каким был разговор, мы не знаем, но итог его понятен: Владимир Николаевич трудился на должности начальника складского хозяйства ещё 20 лет, наладив там работу и обеспечив расцвет цеха, вплоть до 27 декабря 1996 года. Ушёл после болезни по состоянию здоровья в день своего 60-летия. Так, родившись по сути на территории будущего завода, в свой 60-й день рождения Владимир Николаевич его покинул, оставив о себе добрую память. Первый ребёнок Судостроя остался в нём жить и работать на благо будущего города и стратегически важного для России завода. И навсегда записан в их летописи. Первенец, рождённый на барже у стен Николо-Корельского монастыря.

* фильм «Здравствуй, Северодвинск!»

Бродский.

Инженер, а не поэт

Его имя осталось не в книгах стихов, а в книгах по строительству судов

7.БРОДСКИЙ В.Л. - Работает строителем по корабельной части на срочном капитальном ремонте э/м."Громкий".До начала ремонта э/м. "Громкий" инженер БРОДСКИЙ В.Л. провел качественно подготовку производства как техническую так и организационную. Непосредственно руководил ликвидацией последствия аварии корпуса в Лайском доке, при чем работа была организована технически грамотно и в короткий срок. Работа выполнена на ХОРОШО. В дальнейшем все работы по корп. части выполняются под его руководством и с поставленной задачей инженер БРОДСКИЙ В.Л. справляется хорошо, со временем своего рабочего дня не считается и полностью включился в помощь фронту.

Текст: Елена НИКИТИНА

**СВОБОДА – ЭТО КОГДА ЗАБЫВАЕШЬ ОТЧЕСТВО У ТИРАНА,
А СЛЮНА ВО РТУ СЛАЩЕ ХАЛВЫ ШИРАЗА,
И, ХОТЯ ТВОЙ МОЗГ ПЕРЕКРУЧЕН, КАК РОГ БАРАНА,
НИЧЕГО НЕ КАПЛЕТ ИЗ ГОЛУБОГО ГЛАЗА.**

Строчки, вынесенные в эпиграф, поэт Иосиф Бродский напишет в изгнании в США в 1975 году. К тому моменту его однофамильца, инженера-кораблестроителя Виктора Бродского, уже не будет в живых.

ДВА БРОДСКИХ

18 лет жили они одновременно на этом свете, не зная друг о друге, жили свои такие разные похожие судьбы.

Оба оказались в опале в родной стране и частично отбывали наказание в Архангельской области. Первым здесь оказался Виктор Леонидович – в 1942 году, когда Иосифу было только два года. Обвинённого по статье 58-6 ч. 1, 11 УК РСФСР заключённого кораблестроителя Виктора Бродского перевели с завода № 340 в Зеленодольске на завод № 402 в Молотовске (сейчас АО «ПО «Севмаш»), в секретный 20-й отдел, в так называемую «золотую клетку» Ягринлага, начальником по судоремонту. Спустя 42 года на Север, в деревню Норинскую, за антисоветскую агитацию и пропаганду был сослан «тунеядец» Иосиф Александрович Бродский.

Оба провели время на Севере очень плодотворно, хотя условия ограничения свободы, осознание отвергнутости вряд ли располагали к эффективному труду инженера и поэта.

Тем не менее, Иосиф Бродский написал в архангельской ссылке не менее 80 стихотворений, а Виктор Бродский наладил на заводе № 402 в Молотовске систему судоремонтных работ, руководил ремонтами иностранных судов, в годы войны приходивших в конвоях в наши порты, а также дооборудованием советских ледоколов вооружением.

Как одинаково и всё же по-разному отнеслось советское государство к этим двум своим «неблагонадёжным» гражданам: одного, поэта и публициста, осудило и выгнало за границу, другого, инженера и кораблестроителя (тоже, кстати, не чуждого поэтической лиры), заставило в заключении работать на развитие промышленности и флота.

КОМАНДИРОВКА В ИТАЛИЮ

В 2023 году на 7 сентября выпала памятная дата – 120 лет со дня рождения Виктора Леонидовича Бродского. Уроженец украинского города Полтава, вместе с семьёй он переехал в Ленинград, где в 1925 году начал свою трудовую деятельность на Балтийском судостроительном заводе одновременно с учёбой в Политехническом институте на кораблестроительном факультете.

Получив диплом, Виктор Бродский перешёл на должность старшего строительного мастера Балтийского завода, а ещё через несколько лет его направили в служебную командировку в Италию. Задача, которая стояла перед группой советских инженеров, – познакомиться с опытом судостроения одной из ведущих в этой отрасли европейских стран. Результатом работы стало издание отчёта В.Л. Бродского «Опыт строительства крейсеров в Италии» (1937 год).

В 1934 году советская делегация с Бродским в составе прибыла на завод «Ансальдо» в Генуе, где изучала проект крейсера «Раймондо Монтекукколи», взятый с доработками за основу крейсера «Киров». На этот корабль партийное руководство возлагало большие надежды. От этого современного и мощного корабля в будущем ожидали исправной службы на защите рубежей страны. Пакет документов на «Киров» был приобретён советской стороной у итальянской фирмы, и Виктор Бродский, молодой перспективный инженер, включился в работу по строительству корабля.

СУДЬБОНОСНЫЙ КРЕЙСЕР «КИРОВ»...

Работа по крейсеру была начата 22 октября 1935 года. С 1937 года* 34-летний Виктор Бродский был назначен его главным строителем. Строительство «Кирова», «стремительного, как эсминец, мощного, как линкор», по описанию кораблестроителя и историка Леонида Шмигельского, шло ускоренными темпами: через год после старта работ корабль был спущен на воду, ещё через несколько месяцев вышел в море на испытания.

Отсутствие опыта работы с новым проектом давало о себе знать – не всё шло гладко. В.К. Каган приводит такие воспоминания В.Л. Бродского о строительстве крейсера: «В.Л. Бродский рассказывал, как для «Кирова»... отковали ахтерштевень. Николаевский завод сорвал все сроки поставки. Бродский принял решение собирать корпус, оставив дыру для ахтерштевня, а его заказать на заводе «Шкода» в Чехословакии. При этом требования к допускам поковки существенно ужесточались, а сроки были сжаты: съедены николаевцами. Завод «Шкода» никакого отношения к судостроению не имел. Чехи назначили дополнительную цену за точность и срочность и пригласили мастера из Голландии, который отковал ахтерштевень такой, как требовалось».

«Во время войны внутри завода в Северодвинске инженеры из шарашки пользовались большей свободой передвижения, чем «вольные». В их руках находилось в значительной степени техническое руководство завода».

Несмотря на выдающиеся усилия В.Л. Бродского, ему не удалось увидеть своё детище завершённым: в 1937 году главный строитель «Кирова» был арестован по подозрению во вредительстве, шпионаже и контрреволюционной деятельности.

Точную причину ареста назвать сегодня сложно. Дочь Бродского Татьяна Аксельрод полагает, что у её отца вышел конфликт с одним из сотрудников НКВД при обсуждении вопросов поставки вооружения на «Киров», когда он попытался донести до К.Е. Ворошилова, наркома обороны СССР, производственные проблемы, а кто-то говорил о доносе и неудачах при испытании башни главного калибра на крейсере...

По поводу Бродского по заводу поползли слухи о том, что у него что-то случилось во время поездки в Италию. Бытовало ещё такое общее соображение: «Вот я ни в чём не виноват, и меня не арестовывают. Значит, у тех, взятых, что-то есть». Так думали практически все.

Крейсер спешно готовился к выходу в море на ходовые испытания. В начале июля он был переведён в Кронштадт и поставлен в сухой док имени Велещинского... И вот наступило 8 июля. На крейсере в конце работы был собран митинг. На митинге выступил Ганевский, строитель по электромеханической части. Он с большим подъёмом клеймил вредителей, которые наступают на нас со всех сторон. Приводил в пример Бродского, которого мы «просмотрели». Призывал к бдительности и к выявлению вредителей, которые всё ещё работают среди нас. Забегая вперёд, скажу, что Ганевский был осенью арестован и, по-видимому, погиб в тюрьме.

ОТ ШАРАШКИ ДО «ЗОЛОТОЙ КЛЕТКИ»

Следствие по делу В.Л. Бродского завершилось судом и обвинительным приговором: 20 лет лишения свободы.

Первым местом его «исправительного» заточения стало особое техническое бюро НКВД в Болшеве. Здесь в 1938 году он руководил конструкторской группой, а в 1939-м возглавлял проектный отдел и исполнял обязанности главного инженера капитальной реконструкции завода № 340. По воспоминаниям кораблестроителя Павла Гойнкиса, в 1939 году Бродский возглавлял проектирование лёгкого крейсера. Здесь же он встретился с инженером Туполевым, автором проектов легендарных советских самолётов серии «ТУ». Позднее, в разговорах с другими заключёнными, Бродский рассказывал о Туполеве, как о прекрасном инженере и человеке сильной воли.

Пребывание в Болшеве для Виктора Леонидовича оказалось не столь длительным – уже в 1942 году он был переведён в Молотовск, на завод № 402, где пришлось налаживать систему судоремонтных работ. Это ему довольно быстро удалось. В дальнейшем, до окончания войны, В.Л. Бродский руководил ремонтом советских и иностранных судов в Молотовске.

Многие корабельные инженеры отмечают в своих воспоминаниях, что условия содержания заключённых у нас, на Севере, были совсем иные, чем в шарашках. Вот что рассказывал В.К. Каган: «Во время войны внутри завода в Северодвинске инженеры из шарашки пользовались большей свободой передвижения, чем «вольные», это я сам видел, тогда ещё «вольный». В их руках находилось в значительной степени техническое руководство завода. То же – мне рассказывали – было и в Перми».

А вот сам В.Л. Бродский рассказывал В.К. Кагану такой случай из своего молотовского периода жизни. Как-то Виктора Леонидовича вызвали на корабль, «он пошёл в сопровождении охранника. На корабле капитан пригласил его в свою каюту. А охранника не пустил, и тот остался зябнуть на палубе. Бродский его потом устроил в кают-компанию вместе с матросами». Это так по-бродски – позаботиться о человеке...

Известный на Севмаше кораблестроитель И.Л. Камай, который работал под руководством В.Л. Бродского в 1942-1944 годах, рассказывал: «Виктор Леонидович был прекрасным, эрудированным инженером. Обладал несомненным талантом организатора. Был мудро требователен, когда было нужно, но нас, молодых, в обиду не давал. А какая тогда была работа! Детали почти всегда изготавливались по эскизам, снятым конструкторами с места, а иногда и просто по их указаниям, и сразу шли на суда. Мы, строители, сутками не покидали их палубы, организуя работу. Для ускорения дела капитаны судов часто кормили у себя обедами наших рабочих. А когда Молотовск замерзал зимой, каюты ледоколов надолго становились и нашим домом. В.Л. Бродский пользовался заслуженным авторитетом у специалистов завода. К нему с большим уважением относился директор завода С.А. Боголюбов, знавший Бродского ещё по Ленинграду. Он много дал нам, молодым инженерам. Между прочим, в отношении к нему со стороны заводских работников, как и ко всем специалистам 20-го отдела, не было никакой предвзятости. Во-первых, все видели, что они – прежде всего люди дела. А во-вторых, подавляющее большинство заводчан не верило, что такие преданные всей душой отечественному судостроению инженеры могли быть "врагами народа"».

«Бродский мог при желании уйти на одном из судов за границу, на свободу, но и не помышлял сделать так...»

Как бы то ни было, В.Л. Бродский работал в заключении 15 лет из 20-ти ему присуждённых. Срок был сокращён – так советское государство оценило труд инженера в годы войны. Вот цифры статистики по заводу № 402 в период работы Бродского начальником по судоремонту: в 1943 году было отремонтировано 35 судов, в 1944-м – 51, в 1945-м – 22. Из них иностранных судов – 63 (за исключением боевых кораблей).

«В создании нормальных условий для работы на иностранных судах была немалая заслуга главного строителя по судоремонту В.Л. Бродского, – пишет Л.Г. Шмигельский. – Свободно владея английским языком и обладая большой технической эрудицией, он быстро устанавливал контакты с командованием судов и находил эффективные способы выполнения ремонта. Энергию и распорядительность Бродского высоко ценил директор завода С.А. Боголюбов, по инициативе которого этот заключённый Ягринлага и был поставлен на такую ответственную должность. Рассказывая о Викторе Леонидовиче в своих неопубликованных мемуарах, Боголюбов отмечает также, что Бродский мог при желании уйти на одном из судов за границу, на свободу, но и не помышлял сделать так...».

Оценивая вклад Виктора Леонидовича и других заключённых «золотой клетки» в работу завода № 402, Боголюбов напишет наркому судостроительной промышлености И.И. Носенко ходатайство о досрочном освобождении некоторых из них. Однако оно останется без ответа...

ОКАЗАЛСЯ НЕНУЖНЫМ?

В.Л. Бродский, переведённый после войны в очередную шарашку в «Крестах», вышел на свободу только в 1955 году. 17 августа Определением Военной коллегии Верховного суда СССР «ленинградский» приговор по отношению к нему был отменён. «За отсутствием состава преступления». 17 лет носил на себе статус «врага народа» этот выдающийся инженер, ответственный руководитель, талантливый кораблестроитель.

После освобождения Виктор Леонидович работал в Ленинграде по специальности – принимал участие в разработке промысловых судов. Под его руководством был создан проект сельдебазы, получившей высокую оценку экспертов. Но он не был реализован в СССР, а получил своё воплощение в Польше.

Только пять лет отмерила Виктору Леонидовичу судьба свободной жизни – он скоропостижно скончался в 1958-м в поезде из Ленинграда в Москву, куда ездил утверждать свой проект.

Не получив признания, адекватного своему таланту, В.Л. Бродский оказался забытым в родной стране. Стихотворные строки поэта Иосифа Бродского оказались долговечней железных кораблей, построенных и отремонтированных его однофамильцем инженером Виктором Бродским.

** Согласно Морскому энциклопедическому словарю, том 1, стр. 177-178.*

В современном Санкт-Петербурге как минимум два места имеют отношение к Виктору Леонидовичу Бродскому. Это Лесной проспект, 61 («Дом специалистов» справа на фото), где он жил со своей семьей в юности, и Каменноостровский проспект, 26/28 («Дом с колоннами»), где он жил со своей семьёй в квартире отца жены Элеоноры Генриховны Коган.

Монах Косьма построил каменный монастырь

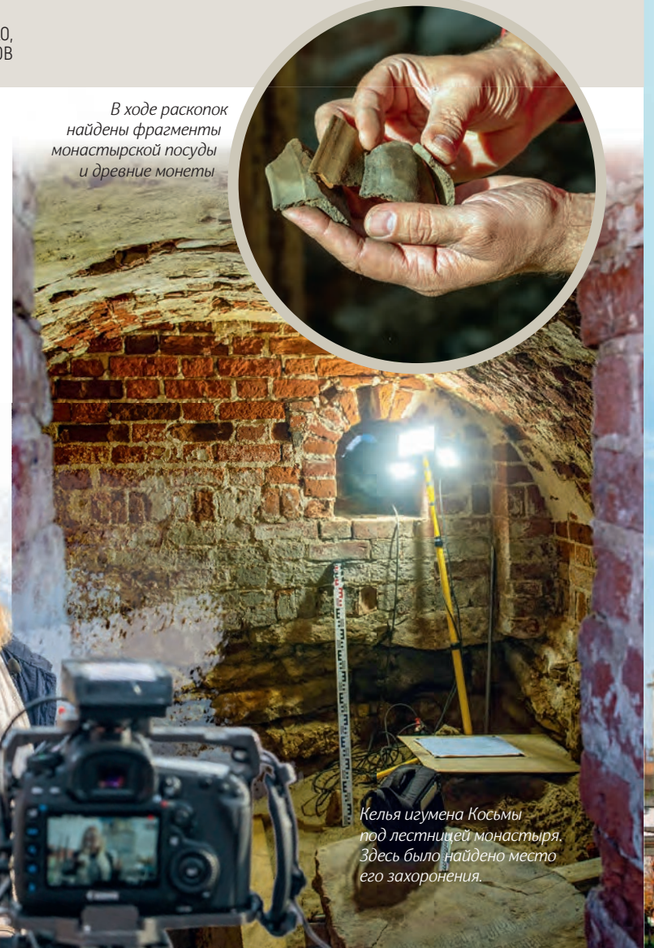
На территории Севмаша в ходе раскопок учёные сделали сенсационное открытие, обнаружив место захоронения игумена Косьмы, строителя каменного ансамбля Николо-Корельского монастыря XVII века

Текст: учёный секретарь Института археологии РАН Марина ВДОВИЧЕНКО,
научный сотрудник Института археологии РАН Александр СУВОРОВ

В России немного монастырских древностей, остающихся недоступными для специалистов и широкого круга образованной публики. Среди них Николо-Корельский монастырь, расположенный в Никольском устье Северной Двины на территории оборонного предприятия-гиганта Севмаша. К монастырскому комплексу нет свободного доступа с середины 1930-х годов, когда на его землях началось строительство военного завода и посёлка Судострой, выросшего позднее в современный город Северодвинск.

Николо-Корельский монастырь – это тёплая церковь с трапезной на погребах, колокольней, холодным собором и переходом между зданиями – монументальный комплекс каменных сооружений, выполненный по единому композиционному замыслу и в общем стилистическом ключе в 1664–1684 годах. В XVIII веке рядом с монастырским ядром соорудили служебный двухэтажный корпус. Каменное строительство в северной обители началось в XVII веке, но само её основание монастырские документы связывают со второй половиной XIV – началом XV века.

Учёный секретарь Института РАН М. Вдовиченко: «Игумен Косьма воплотил в строениях монастыря лучшие тенденции архитектуры XVII века».



В ходе раскопок найдены фрагменты монастырской посуды и древние монеты

Келья игумена Косьмы под лестницей монастыря. Здесь было найдено место его захоронения.

Первое письменное упоминание обители относится к 1419 году, когда, по сведениям Двинской и Новгородской летописей, «Корельский монастырь святого Николы» был разорён «мурманами», то есть пришедшими по морю норвежцами.

В XVI веке Корельский монастырь известен как административный центр первого русского международного порта, через который происходил товарообмен с Англией и позднее Голландией. «Порт Святого Николая» с несколькими деревянными постройками, сооруженными англичанами, находился напротив монастыря на острове Ягры и был связан с монастырём административными функциями до строительства в 1584 году пристани и основания крепости у Михайло-Архангельского монастыря – будущего Архангельска.

К монастырским древностям обращались учёные и специалисты XIX – начала XX веков. Они изучали архив и библиотеку Николо-Корельского монастыря – богатейшее документальное собрание Русского Севера, в советское время разделённое между архивными хранилищами Москвы, Ленинграда и Архангельска. Последняя историко-архитектурная экспедиция в Никольское устье Северной Двины состоялась в 1932 году, когда известный реставратор и знаток древнего зодчества П.Д. Барановский разобрал и перевёз деревянную надвратную шатровую башню монастыря с примыкавшими к ней пряслами стен в создававшийся в это время в Москве Музей деревянного зодчества в Коломенском, где памятник экспонируется по сей день. В фондах Новгородского музея-заповедника хранится, вероятно, единственная уцелевшая икона из художественного убранства храмов Корельского монастыря – образ святителя Николая, созданный, по мнению специалистов, в XVI веке и увезённый из монастыря в Новгород ещё в XVII–XVIII веках. Икона покрыта слоем позднего лака, и её расчистка и изучение первоначальных слоёв живописи – дело будущего.

Эти немногочисленные материальные свидетельства некогда напряжённой культурной и бытовой жизни богатейшего монастыря Русского Севера заставляют с особым вниманием отнестись к сохранению архитектурного комплекса обители, дошедшего до наших дней в удовлетворительном состоянии.

Первое каменное здание ансамбля – Успенская церковь с трапезной на погребах – было заложено 29 мая 1664 года. Осенью 1667 года церковь была освящена «при … игумене Косьме». Одновременно к северо-западу от Успенской церкви была сооружена каменная шатровая колокольня, верх которой не дошёл до наших дней. На фотографиях XIX века можно видеть два её нижних яруса, над ними возвышался шатёр со слухами – окнами, через которые звук распространялся в пространство.

3 июня 1670 года в монастыре заложили Никольский собор, освящённый 9 сентября 1673 года «при Иоакиме, митрополите Новгородском, и при том же игумене Косьме». Никольский собор – это монументальный пятиглавый храм с двумя внутренними опорами и обширным подклетом, часть которого была отведена под усыпальницу, а часть – под погреба и кладовые. С севера и запада к собору примыкает двухэтажная сводчатая галерея, габариты собора с галереями – 28,2 х 23,8 м. На второй этаж галереи с запада и севера поднимаются две величественные крытые лестницы. В 1684 году между Успенским храмом и Никольским собором соорудили переход, на возведении которого практически завершилось основное каменное строительство в обители.

За 20 лет – очень короткий по средневековым меркам период – был начат с нуля и завершён огромный каменный монастырский комплекс, строительство которого потребовало консолидации колоссальных усилий. Такое начинание в XVII веке, как правило, осуществлялось при финансовой и организационной поддержке митрополии или самого государя. По всей видимости, Николо-Корельский монастырь рассматривался властями в качестве оплота государственного православия на Русском Севере, где движение раскола набирало силу, поэтому представительный ансамбль каменных зданий в нём был особенно необходим. Именно к 1663 году – году, предшествовавшему строительству в Николо-Корельском монастыре, – относится приговор старцев Соловецкого монастыря о неприятии новых книг и обрядов, предваривший знаменитое Соловецкое восстание против никоновских реформ.

Научный сотрудник РАН А. Суворов месяц занимался раскопками на территории бывшего монастыря

Для восстановления монастырского комплекса несколько лет назад по инициативе Архангельской епархии, правительства Архангельской области и дирекции АО «ПО «Севмаш» был создан благотворительный фонд для сбора средств на реставрацию монастырского комплекса и приспособление к проведению в нём богослужений. Летом 2024 года в монастыре были начаты противоаварийные и консервационные работы, которые ведёт ООО «Ярославская художественная мастерская «Реставратор». В процессе этих работ в качестве обязательных были запланированы археологические исследования, проведённые в сентябре–октябре 2024 года специалистами Северной экспедиции Института археологии РАН. Первые исследовательские подступы к памятнику были осуществлены сотрудниками лаборатории архитектурной археологии Института археологии РАН в 2022 году.

Эти раскопки стали первыми археологическими работами на территории монастыря, поэтому их результаты невозможно было запланировать. В пристенных шурфах, заложенных у Никольского собора и Успенской церкви, были раскрыты фрагменты фундаментов зданий XVII века. Фундаменты под собором, имеющие общую высоту 2 м, сложены из больших валунов с использованием в верхней части грубо отёсанных квадров белого камня (известняка) и мелких булыжников для заполнения пустот между крупными валунами. Подошва фундаментных рвов была укреплена по традиции средневекового строительства на болотистых грунтах свайным полем – вертикально вбитыми с расстоянием в 20–30 см между собой деревянными брёвнами, уплотняющими подвижный грунт основания здания. В лаборатории естественно-научных методов Института археологии РАН проведено определение породы древесины двух фундаментных свай. В результате микроскопического исследования установлено, что обе сваи фундамента собора были сосновыми (Pinus) (определение Л.Н. Гриценко).

В шурфе, заложенном с южной стороны собора, на уровне самого низа фундаментной кладки раскрыт ряд валунов, примыкающий к стене храма под прямым углом. Стратиграфическая ситуация в шурфе однозначно говорит о том, что эта конструкция была устроена одновременно с устройством фундамента храма. Не исключено, что эта кладка – основание под южную галерею собора, задуманную первоначально, но не воплощённую в жизнь по каким-либо причинам. Отсутствие в композиции собора южной галереи вызывало много вопросов – это непоследовательное решение, которое должно было быть чем-то обусловлено. Теперь можно предполагать, что галерея всё-таки была задумана, но что-то помешало её достроить.

Архитектурно-археологическое исследование северной лестницы, ведущей в собор, дало исключительные результаты. Под лестницей есть перекрытая цилиндрическим сводом камера в рост человека размером примерно 3 х 4 м, в западной стенке которой есть заложенная снаружи силикатным кирпичом входная дверь, возле неё изнутри – крытая городком нишка для светильника, а на противоположной восточной стенке – сводчатое окошечко размером в кирпич. По монастырскому преданию, в этой камере под лестницей был упокоен игумен Косьма, тот самый «строитель», часто упоминаемый в летописи в связи с работами второй половины XVII века.

Реставраторами была разобрана закладка двери из силикатного кирпича и из подлестничного пространства вытащено несколько кубометров строительного и индустриального мусора XX века. После зачистки в южной половине камеры показались пятна смешанной материковой породы, а в северной выявился контур погребения, отмеченного по центру крупной неотёсаной кривоватой плитой местного белого камня длиной 1,5 м.

Эта плита давала надежду, что время не тронуло погребения, но выяснилось, что оно сохранилось в сильно потревоженном виде: уже на уровне плиты в перемешанном слое были найдены отдельные кости скелета. Для захоронения была выкопана прямоугольная яма, местами обложенная мелким плитняком на ребре, стенки которой были укреплены срубом из нетолстых почти истлевших плах.

Плита была перевернута, на её отшлифованной лицевой поверхности оказалась надпись:

ЛѢТА ЗРЧИ [7198 – т.е. 1690] ГОДУ МЕСЯЦА
ГЕНЪВАРЯ ВЪ [*] ДЕНЬ
ПРЕСТАВИСЯ РАБ БОЖІЙ МОНАХЪ КОСМА
И ПОЛОЖЕНЪ ПОД СИМ КАМЕНЕМ

На месте обозначения дня на плите оставлен большой пробел. После проведённых археологических работ монастырь обретает ещё одну достопримечательность. Открыто место захоронения человека, энергии которого обитель обязана появлением каменного ансамбля – абсолютно уникальное событие!

Игумен-строитель Косьма имел волю и возможность к воплощению лучших архитектурных тенденций XVII века в северном комплексе, он сумел собрать артель строителей, обладавших опытом для реализации задуманного. Известно, что игумен Косьма (Козьма, Косма) управлял обителью с 1657 по 1674 год (начало строительства монастырского комплекса), а затем был отрешён и сослан в Соловецкий монастырь. В середине 1680-х годов он вновь вернулся на игуменство (этому периоду соответствует второй, завершающий этап строительства ансамбля). Об этом человеке из документов известно, что пострижение он получил в Кирилло-Белозерском монастыре, а занимал должность строителя (настоятеля) монастыря после возвращения с Соловков до 3 октября 1686 года. Археологические работы открыли место его захоронения, год смерти и его останки, что может считаться как исключительной исследовательской удачей, так и восстановлением исторической справедливости.

Николо-Корельский монастырь
605 лет

* Сюжет о проведении археологических исследований

Отец Дмитрий (Апполинариев)
Иерей, исполнительный директор Благотворительного фонда по восстановлению Николо-Корельского монастыря

В процессе археологических изысканий Александр Валерьевич СУВОРОВ, бывший здесь ведущим специалистом от РАН, очень аккуратно, слой за слоем снимал почву, песок. Поначалу была обнаружена плита – её перевернули, прочитали и поняли, что под ней находится место погребения. Внутри сделан сруб, чтобы могила не осыпалась.
Место захоронения уже подвергалось раскопкам – это видно по неравномерно распределённому слою почвы. Потихоньку опускаясь, археологи нашли части скелета в хорошем состоянии. Кости будут подвергнуты антропологическому анализу для того, чтобы определить возраст, рост человека и другие особенности.
Работы, которые ведутся сейчас в Николо-Корельском монастыре, имеют особую значимость. Это, в первую очередь, восстановление исторической справедливости. Если о Соловецком монастыре знает весь мир, выделяются средства на его поддержание в хорошем состоянии, то почему Николо-Корельский монастырь известен даже не каждому северодвинцу? Открытие места захоронения игумена Косьмы даёт возможность больше рассказать людям о святыне. Здесь будет сделана памятная плита с надписью, что на этом месте покоится создатель каменных строений монастыря Косьма. Для братии, которая, как мы надеемся, будет впоследствии здесь жить, он станет почитаемым человеком, и молитва о нём будет постоянной.

ЗАЧЕМ Сева и Маша СЕВМАШУ?

Текст: Светлана СВАТКОВСКАЯ

Брат и сестра Сева и Маша изучают историю Севмаша

Идея вызревала несколько лет. Персонажи для будущего мультфильма – брат с сестрой Сева и Маша, которые изучают историю атомного подводного кораблестроения и ведущей верфи страны, уже существовали, но сам анимационный фильм появился только теперь, в юбилейный для Севмаша год. Причём от идеи до воплощения прошло всего несколько месяцев! Но начнём по порядку.

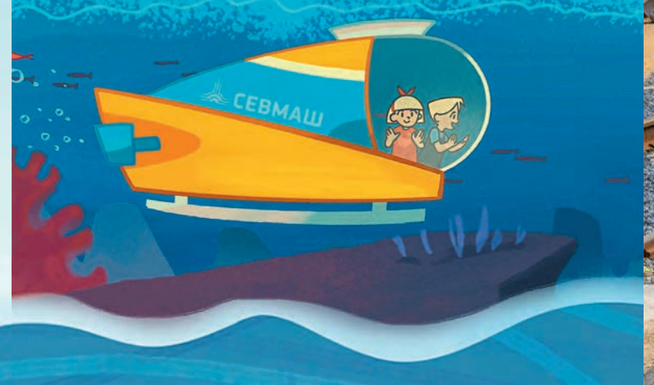
Тема мультипликации для оборонного предприятия не нова. В год 350-летия со дня рождения создателя регулярного военного флота Петра I Севмаш совместно с детской киностудией «Перспектива» северодвинского Детско-юношеского центра выпустил 5-серийный пластилиновый мультфильм по материалам корпоративного журнала «Завод» – «Как Пётр Первый на Севере флот строил»*.

Восемь школьников с 1-го по 4-й классы под руководством Ольги Соколовой всё – от создания образов до озвучки и монтажа – сделали сами.

В январе 2024 года информационная служба Севмаша представила мультфильм и свой опыт работы с детской киностудией на международном фестивале анимационного кино «Мультпром», который организовал Фонд всестороннего развития детей и молодёжи «От Винта!» в партнёрстве с правительством Нижегородской области под эгидой Минпромторга России.

В фестивале приняли участие мультипликаторы из десяти стран мира. И такой интерес закономерен. Сейчас есть колоссальный запрос промышленности на анимацию: как научно-техническую, так и профориентационную. Это лучший способ просто и доступно объяснить даже очень сложные вещи. Но в отличие от опыта других предприятий, Севмаш рискнул привлечь к созданию мультфильма самих детей, для которых и проводится профориентация. Совместная работа оказалась успешной. И там же, на фестивале «Мультпром», удалось договориться о сотрудничестве с представителями Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной академии имени А.Л. Штиглица.

Информационная служба Севмаша собрала и отправила аниматорам для их курсовой работы огромное количество фото- и видеоматериала, оказывала консультативную помощь. И вот спустя несколько месяцев Сева и Маша обретают свой облик и начинают изучать историю атомного подводного кораблестроения. Уже в июле 2024 года студенты-мультипликаторы прибыли на Севмаш для проведения предпоказа и обсуждения 11-серийного мультипликационного фильма. Авторы воочию увидели то, что изучали по фотографиям, архивным материалам и видеозаписям, побывали в цехах, пообщались со специалистами завода. После внесения небольших корректировок мультсериал был готов к премьерному показу в рамках юбилейных мероприятий, посвящённых 85-летию Севмаша. Но на этом его жизнь, конечно, не закончится. Он передан в школы города для проведения уроков по истории родного края. Увидели его и в Санкт-Петербурге.



Показы мультфильма прошли в Президентской библиотеке и Нахимовском училище в Санкт-Петербурге

Награждение актёров озвучивания – детей и внуков работников Севмаша на премьере мультфильма в Северодвинске

И, пожалуй, снова идея о том, чтобы задействовать в создании мультсериала молодое поколение, для которого и проводится профориентация, сработала. Как поделилась студентка второго курса академии имени А.Л. Штиглица Наталья Балаж, ощущения от посещения предприятия были поразительные. «Когда делаешь по архивным материалам ролик про завод, который находится в другом городе, кажется, что это просто фото, как будто что-то несуществующее. А приезжаешь – тут всё настоящее, производятся огромные лодки, всё очень масштабно. Мне очень понравилось у вас!».

Именно так и нужно воспитывать подрастающее поколение, уверена руководитель группы, профессор кафедры анимации и медиадизайна академии им. А.Л. Штиглица Елена Голубева, которая сопровождала молодых аниматоров: «Тот патриотизм, о котором мы говорим, сверху не насаждается. Важно знать свою страну, и что в ней делается. Знать её глубинные достижения не поверхностно, а по личному опыту. В этом смысле работа над мультсериалом оказалась для наших студентов полезной вдвойне: и в плане профессиональных навыков, и в плане изучения истории своей страны».

Так что Сева и Маша непременно послужат заводу. Даже если не каждый ребёнок или подросток, который увидит анимационный сериал, решит связать свою жизнь с кораблестроением, в любом случае каждый узнает что-то важное о своей стране и о предприятии, которое создаёт атомный подводный флот.

Мультфильм «Путешествие Севы и Маши»

* Мультфильм «Как Пётр Первый на севере флот строил»

Студенты академии им. А.Л. Штиглица побывали на предприятии, которое изобразили в мультфильме

Юбилейные малыши

Текст: Светлана СВАТКОВСКАЯ

ДЛЯ ГЕРОЕВ НАШЕЙ ПУБЛИКАЦИИ ИХ ПЕРВЫЕ ГЛАВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ – УМЕНИЕ УЛЫБАТЬСЯ, УЗНАВАТЬ «СВОИХ», ПОПЫТКИ СКЛАДЫВАТЬ ЗВУКИ. ДЕЛА ОЧЕНЬ ВАЖНЫЕ И ТРЕБУЮЩИЕ МАКСИМУМА УСИЛИЙ. ПОЗЖЕ ОНИ УЗНАЮТ, ЧТО РОДИЛИСЬ В ЮБИЛЕЙНЫЙ ДЛЯ ГРАДООБРАЗУЮЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ ГОД.

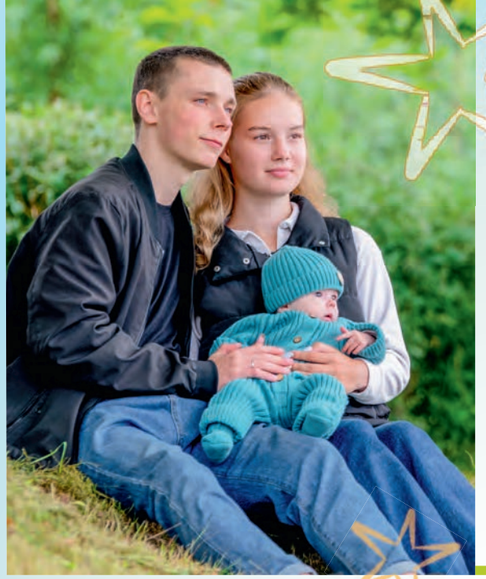
Севмаш отмечает 85 лет. За его плечами – куда более масштабные достижения для страны и мира, становление и первые шаги далеко позади. Но что может быть важнее того, что корабелы предприятия уверенно смотрят в будущее, создают семьи, рожают детей? Это ли не особый знак качества? Сегодня мы познакомимся с несколькими семьями и их «юбилейными» малышами.

ПОДАРОК ПОД РОЖДЕСТВО

Марьяна с первых секунд появления на свет заявила о своём твёрдом характере. Родители ждали её на Рождество, но она решила иначе и появилась на 2 дня раньше – 5 января. Ребёнок в семье первый и очень долгожданный. Как говорят Гущины, «взятый с боем». Чего же тут удивляться боевому характеру? Имя малышке придумала мама.

Родители Марьяны оба работают на Севмаше. Арина – специалист гражданской обороны эллинга-1 стапельно-сдаточного производства, на Севмаш она пришла в 2020 году. Причём ещё в школе решила, что должна работать именно на заводе. И всё получилось. А у мужа на предприятии – крепкие корни. Никита работает слесарем механосборочных работ в механическом цехе 4, там же работают его родители, а до этого работала бабушка. Недалеко и до трудовой династии. Как настоящая девушка, Марьяна любит поболтать и охотно общается с людьми. Ну и позировать фотографу – тоже умеет.

Марьяна ГУЩИНА
*родилась **5.01.2024** рост – 53 см, вес – 4040 г*



ЮНЫЙ ЭЛЕКТРИК

Лия и Илья Сверловы познакомились 4 года назад в техникуме, когда обучались одной профессии «Электромонтёр по ремонту и обслуживанию электрооборудования». И после техникума Лия устроилась работать по профессии на Севмаш в энергомеханическое управление, а мужа призвали на срочную службу. Сразу после неё он также пришёл на завод и теперь работает в одном коллективе с супругой.

Их сын родился 21 февраля 2024 года. Имя выбирали созвучное с отчеством и чтобы не было слишком популярным, но вариант подобрали быстро. Семён Ильич смышлёный активный малыш, любит поболтать и поиграть, обожает водные процедуры. К фотосессии подошёл со всей серьёзностью, с фотографом не кокетничал. Семён Ильич, ждём на производство! Серьёзные и ответственные люди здесь всегда нужны.

Семён СВЕРЛОВ
*родился **21.02.2024** рост – 46 см, вес – 2330 г*

БУДУЩИЙ ЧЕМПИОН

Ирина устроилась на Севмаш в июле 2021 года в механический цех 4, работает инженером по автоматизированным системам. Муж Андрей пришёл на завод в 2014 году в цех 7 электросварщиком ручной сварки. Сейчас в эллинге-1 стапельно-сдаточного производства работает по той же профессии. 11 февраля 2023 года Бармины сыграли свадьбу и стали готовиться к прибавлению в семье. А 1 февраля 2024 года появился на свет их первенец. Теперь в семье будет отмечаться двойной день рождения: дедушка Миши по женской линии тоже родился в этот день.

Хоть Миша ещё маленький, но своё недовольство уже научился высказывать: любит порычать, как настоящий мишка. Как и многие малыши, очень полюбил купаться, в ванне устраивает настоящие чемпионские заплывы, готовится к бассейну! И с папой есть, о чём поговорить по-мужски. Например, обсудить все тонкости ремонта: один ломает, второй показывает, как и чем чинить.

Миша БАРМИН
*родился **1.02. 2024** рост – 53 см, вес – 3454 г*

УГОВОР ДОРОЖЕ ДЕНЕГ

Максим по дороге на фотосессию задремал, разбудить его для удачного кадра оказалось делом непростым. Но простим его за излишнюю суровость. Зато папу с мамой выгулял. Глава семейства Константин работает на Севмаше с 2007 года, начинал с ученика слесаря-монтажника, с 2019-го работает старшим мастером монтажных работ на 4-м участке стапельно-сдаточного производства. Екатерина на Севмаше с 2020 года, работает в планово-диспетчерском отделе инженером по подготовке производства в монтажном бюро.

Почему сына назвали Максимом? Выбрала мама. В семье это второй ребёнок, и с мужем была договорённость: он называет первого, жена – второго.

Семья Савушкиных спортивная. Муж занимается футболом, старший сын флорболом, и все, включая маму, – лёгкой атлетикой. В общем, спорт, по всей видимости, у Максима уже в крови. Вот выспится – и вперёд, к победам!

Максим САВУШКИН
*родился **21.06.2024** рост – 53 см, вес – 3780 г*

ОСК
ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ
ЧИТАЙТЕ НОВОСТИ СЕВМАША В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ
И НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ WWW.SEVMASH.RU