

№ 3 (2018)

www.sevmash.ru

ЗАВОД

ЖУРНАЛ
АО «ПО «СЕВМАШ»



ГЛАВНАЯ ТЕМА:

+ 60 ЛЕТ АТОМНОМУ ПОДВОДНОМУ
ФЛОТУ РОССИИ

АО «ПО «Севмаш» – крупнейшая верфь страны. Главная её задача – строительство атомных подводных лодок для Военно-морского флота России. Входит в состав АО «ОСК».

СЕРДЦЕБИЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Каждый год прибавляет Севмашу задач. Горячий стапель бесперебойно работает на создание современных атомных подводных ракетоносцев. Мы стояли у истоков великого дела – рождения флота. Все корабли, что сошли со стапелей предприятия, – наша гордость. От первых надводных крейсеров до атомоходов 4-го поколения. Корабелы Севмаша построили для флота 132 атомные подводные лодки. И каждая из них – как первая. 60 лет назад завод № 402 передал Военно-морскому флоту АПЛ «Ленинский комсомол» – первенца атомного подводного флота страны. Этот корабль изменил расклад сил на политической арене и нарушил планы Соединенных Штатов Америки, претендующих на мировое господство.

Сегодня мы посвящаем свои производственные победы этой юбилейной и очень важной для нашей верфи дате. 2018 год стал для предприятия плодотворным и успешным: завод продолжает строить две группировки АПЛ 4-го поколения, в море на первые испытания вышли головные корабли проектов «Ясень-М» и «Борей-А». Продвигается ремонт крейсера пр.11442М. Наша главная задача – вывести корабль из наливного бассейна на испытания в море в 2020 году.

На глазах меняется и производственный облик предприятия: модернизируем мощности, приобретаем современную технику, учимся новым принципам работы – бережливому производству. По ключевым показателям деятельности предприятия – хорошая динамика. Растут прибыль, выручка, производительность труда, заработная плата и численность работников. Сегодня в строю кораблестроителей более 28 тысяч 500 человек. Мы создаем условия для социальной поддержки корабелов, членов их семей и ветеранов предприятия через систему гарантий, компенсаций и льгот.

Мы живем, работаем и верим в то, что наши корабли будут служить миру и оберегать покой нашей огромной страны.



Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»
Михаил Будниченко

СОДЕРЖАНИЕ

4 СТР. КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2018 ГОДА

Актуальные новости Севмаша

6 СТР. СЛУЖУ РОССИИ И СЕВМАШУ

Первая в отрасли научно-производственная рота

8 СТР. ЗАВОД-ГОСУДАРСТВО

Публикация газеты «Завтра»

12 СТР. ИТОГИ 2018 ГОДА

Коротко о производственных, экономических и кадровых показателях года

14 СТР. КОРАБЛЬ, СОЕДИНИВШИЙ СТРАНЫ

Авианосец «Викрамадитья» 5 лет на защите рубежей Индии

16 СТР. ПЕРВЫЕ ШАГИ АТОМНОГО ПОДВОДНОГО КРЕЙСЕРА «КАЗАНЬ»

АПЛ 4-го поколения на стапеле и в акватории. Фоторепортаж

20 СТР. КАК ПОДЛОДКУ НАЗОВЕТЕ... ЧАСТЬ 2

С чего начиналось массовое присвоение наименований кораблям

22 СТР. УБРАТЬ ВСЕ ЛИШНЕЕ

Внедрение принципов бережливого производства на Севмаше

23 СТР. «ТЕОРИЯ КОРАБЛЯ»

Тест на знание истории атомного подводного флота

24 СТР. ПЕРВЫЙ СРЕДИ АТОМНЫХ

60 лет первой отечественной АПЛ «Ленинский комсомол»

26 СТР. ОТ ПОКОЛЕНИЯ К ПОКОЛЕНИЮ

Сравнительная характеристика АПЛ 1-го и 4-го поколений

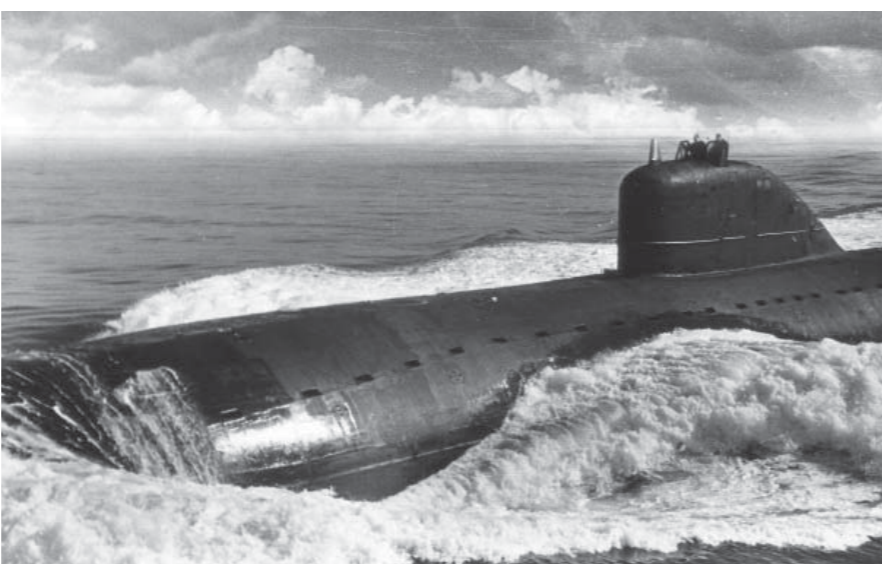
27 СТР. БУДЕМ РАЗВИВАТЬ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ

28 СТР. ГОД СОЗДАНИЯ ПЕРВОЙ АТОМНОЙ. КАКИМ ОН БЫЛ?

События 1958 года в стране и мире

30 СТР. «ЕСТЬ ПАПА РИМСКИЙ, А ЕСТЬ – СЕВЕРОДВИНСКИЙ»

К 110-летию директора завода № 402 Е.П. Егорова



32 СТР. СЕВМАШ ПОД ПРИЦЕЛОМ ЦРУ

Рассекреченные материалы иностранной контрразведки 1940–1950-х гг.

34 СТР. ТОП -11 ФАКТОВ

Об эллинге № 2 Севмаша

36 СТР. АРКТИЧЕСКИЙ БРЕНД РОССИИ РОДОМ ИЗ СЕВЕРОДВИНСКА

Платформа «Приразломная». 5 лет на шельфе Арктики

38 СТР. БАЛАЛАЙКА, ПРЫЖОК КИТА И КАЛИНКА-МАЛИНКА

Подводные лодки Севмаша в мировом кинематографе

40 СТР. СТРОИМ ДОМА И ПОДЛОДКИ

К 80-летию Северодвинска

42 СТР. ТРУДОВОЙ ОПЫТ – ЗАЛОГ УСПЕХА

Развитие практики наставничества на предприятии

43 СТР. «ТЕОРИЯ КОРАБЛЯ»

Ответы на тест

44 СТР. БЕЗДНА, ПОЛНАЯ ЗВЕЗД

Публикация о Севмаше в газете «Завтра»

46 СТР. МОРСКОЙ БОЙ НА КУХНЕ

Кулинарное состязание коков надводного и подводного кораблей в предновогоднюю ночь

ЖУРНАЛ АО «ПО «СЕВМАШ»

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»: Михаил Будниченко

Редактор: Екатерина Пиликина

Дизайн и верстка: Анна Макурова

Обработка фото: Владимир Ковыляев, Алексей Гладких

Корректор: Наталья Плотникова

Фотографии: Максим Воркунов, Эльчин Мансимов,

Сергей Кундывус, Ирина Огородникова, Сергей Поздеев,

Олег Перов, Виктор Торлин, Борис Сердюк,

Юрий Лавров, Калестин Коробицын

Фото из архивов АО «ПО «Севмаш»,

ООО «Газпром нефть шельф», сети Интернет

Обложка: сварщик корпусно-сварочного производства

на строительстве АПЛ

Отпечатано в типографии

АО «ПО «Севмаш»

Выход в свет: декабрь 2018 года

Тираж 999 экз.

Адрес: 164500, Архангельская обл., г. Северодвинск,

Архангельское ш., д. 58

www.sevmash.ru



ЯНВАРЬ ОБНОВЛЯЕМ ПРОИЗВОДСТВО

Севмаш готовит производственные мощности под строительство перспективных образцов военной техники. В ОСК и Минпромторг РФ направлены соответствующие предложения для включения их в проект Государственной программы развития оборонно-промышленного комплекса на 2018–2027 годы.

Кроме того, предприятие 9 лет ведет масштабные работы по модернизации производства. Мероприятия были включены в Федеральную целевую программу «Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ». За это время реализованы 15 из 21-го пункта программы. Работы выполняются на бюджетные средства и средства собственной прибыли предприятия.

ЯНВАРЬ СЕРВИС ДЛЯ ПОДЛОДОК

Севмаш выполняет сервисное обслуживание трех атомных подводных лодок проекта «Борей» и АПЛ проекта «Ясень». В пунктах базирования современных кораблей были открыты представительства предприятия.

Работы ведутся специалистами завода, которые принимали участие в строительстве кораблей этих проектов. «Высокая квалификация наших корабелов и отличное знание конструктивных и технических особенностей АПЛ позволяют нам выполнять работы по их сервисному обслуживанию, техническому надзору качественно и в короткие сроки», — пояснил первый заместитель генерального директора Севмаша Сергей Воронько.

ФЕВРАЛЬ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СЕВМАША – ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА НАСТАВНИКОВ

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш» Михаил Будниченко стал победителем Первого Всероссийского конкурса «Лучшие практики наставничества» в номинации «Руководитель предприятия – личный наставник». Подведение итогов конкурса и вручение наград прошло в Москве на Всероссийском форуме «Наставник-2018».

Глава Севмаша был отмечен за действующую на предприятии на протяжении многих лет систему наставничества в подразделениях предприятия, налаженную работу по адаптации вновь принятых работников и сопровождению во время прохождения практики учащихся.

МАРТ КАДРОВЫЕ РЕКОРДЫ

Севмаш побил рекорд последних лет: 1 марта 2018 года на предприятие принят 28-тысячный работник. Им стал Александр Косцов – ученик слесаря-монтажника судового эллинга № 1 стапельно-сдаточного производства. Генеральный директор предприятия Михаил Будниченко вручил удостоверение молодому рабочему.

ОБОРУДОВАНИЕ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

По программе техперевооружения на Севмаш поступил двухсоттонный кран. В эллинге № 1 он будет обеспечивать транспортировку оборудования и материалов на строящиеся атомные подводные лодки. Кран относится к последнему поколению перегрузочной техники. Его эксплуатация позволит уменьшить сроки строительства заказов на стапеле. Всего в эллинге № 1 планируется смонтировать два крана грузоподъемностью 200 тонн. Новый порталый кран также устанавливается и на одной из набережных предприятия.

ВЫСОКАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Севмаш получил Гран-при во Всероссийском конкурсе «Российская организация высокой социальной эффективности». Награду предприятию вручила заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Ольга Голодец.

Севмаш вкладывает большие средства в выполнение социальных обязательств. В этом году сумма, выделенная по этому направлению, увеличилась на 15 процентов. Коллективный договор Севмаша не раз признавался лучшим в Архангельской области. Предприятие ведет активную социальную политику.

АПЛ «ЮРИЙ ДОЛГОРУКИЙ» – ЗАПУСТИЛ ЧЕТЫРЕ «БУЛАВЫ»!

Атомная подводная лодка «Юрий Долгорукий», построенная на Севмаше в 2012 году, произвела успешный подводный пуск сразу четырех ракет «Булава» из акватории Белого моря. Стрельба таким количеством зарядов на подводных крейсерах проекта 955 проводилась в первый раз. Атомоход поразил цели удара на полигоне Кура на Камчатке. Специалисты Севмаша принимали активное участие в подготовке АПЛ к выходу в море. Корабелы готовили оборудование и системы корабля для предстоящих стрельб.



МАРТ

ИЮЛЬ

КОМПЛЕКС СТРОЕНИЙ НИКОЛО-КОРЕЛЬСКОГО МОНАСТЫРЯ БУДЕТ ВОССОЗДАН

В Архангельской области создадут Фонд по сохранению и развитию строений Николо-Корельского монастыря, который находится на территории АО «ПО «Севмаш». Такое решение было принято на совещании под руководством полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Александра Беглова, которое прошло в Архангельском епархиальном управлении.

После завершения уточнения проектной документации будет сформирован план реставрации комплекса зданий Николо-Корельского монастыря. Работы будут проводиться за счет благотворительных средств.

СЕНТЯБРЬ ЛИДИРОВАЛИ В КОРПОРАТИВНОМ ЧЕМПИОНАТЕ ОСК

В Северодвинске завершился III корпоративный чемпионат ОСК по стандартам WorldSkills. Жюри конкурса определило лучших из 77 представителей предприятий ОСК в пяти компетенциях. Практически весь пьедестал первых мест заняли рабочие и инженеры Севмаша, уступив лишь в компетенции «Обработка листового металла» учащемуся Тихвинского промышленно-технологического техникума им. Е.И. Лебедева.



ОКТАБРЬ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ПОДТВЕРЖДЕНО РУССКИМ РЕГИСТРОМ

Севмаш получил сертификаты соответствия системы менеджмента качества (СМК). Предприятие успешно прошло сертификационный аудит СМК на соответствие требованиям ISO 9001:2015, ГОСТ Р ИСО 9001-2015 и ГОСТ РВ 0015-002-2012. Это подтверждено сертификатами соответствия, выданными Ассоциацией по сертификации «Русский Регистр». При этом экспертами были отмечены высокая компетентность, слаженная работа и ответственность всего персонала Севмаша в ходе выполнения поставленных задач.

– Сертификаты соответствия СМК – это подтверждение конкурентоспособности предприятия, – подчеркнул начальник управления качества продукции Геннадий Каганов.

ПРЕМИЯ В ОБЛАСТИ КАЧЕСТВА НОЯБРЬ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев 8 ноября 2018 года подписал постановление о присуждении премий Правительства РФ в области качества. Севмаш удостоен высшей государственной награды в области качества.

Предприятие отмечено за достижение высоких результатов в области качества продукции и услуг, внедрение высокоэффективных методов менеджмента качества. Деятельность крупнейшей верфи страны оценивалась по девяти критериям. Рассматривались эффективность реализации политики и стратегии организации в области качества, улучшение работы с персоналом, методы бережливого производства, финансовые показатели, инфраструктура предприятия, применяемые технологии и другое. Комиссия также познакомилась с деятельностью Севмаша очно, проведя аудит по ряду направлений.

ВИЗИТ ЗАМЕСТИТЕЛЯ МИНИСТРА ОБОРОНЫ

Севмаш посетил заместитель министра обороны России А.Ю. Криворучко. На совещании под его руководством обсуждались вопросы реализации гособоронзаказа. Замглавы оборонного ведомства проверил организацию и ход выполнения предприятием государственных контрактов, посетил заводской музей, цехи, ознакомился с ходом работ на строящихся атомных подводных лодках и проходящем модернизацию пр. 11442М.

ЗАДАЧА – ВЫВЕСТИ КОРАБЛЬ НА ВОДУ

В наливном бассейне Севмаша продолжается ремонт корабля проекта 11442М. В 2018 году выполнен значительный объем корпусных работ, идет подготовка к монтажу валопровода. Отремонтирован и установлен упорный подшипник – главный элемент, несущий нагрузку при вращении вала. На корабле устанавливается корпусное насыщение под монтаж систем и механизмов, рабочие приступили к монтажу оборудования, в носовых отсеках идет укладка изоляции. По разработанной проектантом 3D-модели начат монтаж системы вентиляции. Основная покраска корабля планируется летом 2019 года. Первостепенная задача – в 2020 году вывести корабль из бассейна на воду.

60 ЛЕТ ПЕРВОЙ АПЛ «ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ»

14 декабря на Севмаше состоялась конференция, посвященная 60-летию атомного подводного флота. На мероприятии прозвучали доклады от представителей организаций, которые создавали первую в стране атомную подводную лодку. На конференции также состоялся показ документального фильма «Революция под водой» телестудии предприятия.

Подготовил: Владимир Поршнев

СЛУЖУ РОССИИ И СЕВМАШУ



В СООТВЕТСТВИИ
С УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РФ
ВЛАДИМИРА ПУТИНА
НА БАЗЕ СЕВМАША
СОЗДАНА ПЕРВАЯ
В ОБЪЕДИНЕННОЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
КОРПОРАЦИИ
НАУЧНО-ПРОИЗВОД-
СТВЕННАЯ РОТА

Традиционные воинские обязанности призывники-срочники совмещают с работой в цехах крупнейшей верфи страны. Еще 16 мая 2015 года Владимир Путин на совещании с военачальниками в Сочи сообщил о решении создать в структуре Министерства обороны производственные роты. Тогда глава государства поручил министру обороны РФ Сергею Шойгу разработать соответствующие документы, на основании которых будут функционировать такие подразделения. К тому времени уже существовал положительный опыт научных рот, в которые призывались перспективные выпускники вузов страны. На этот раз речь шла именно о рабочих востребованных специальностей, выпускниках средних специальных учебных заведений.

С проблемой набора кадров сталкиваются сегодня практически все предприятия отрасли. Не стал исключением и Севмаш. Для выполнения производственной программы до 2027 года предприятию необходимо значительно увеличить численность основных производственных рабочих с соответствующим образованием и опытом работы. Но существующая в Северодвинске и в целом в Архангельской области неблагоприятная демографическая ситуация не позволяет решить проблему в короткие сроки. Большинство выпускников

по окончании училищ и вузов подлежит призыву на службу в Вооруженные силы РФ. При этом далеко не все возвращаются на производство, в результате чего предприятие теряет кадры. Севмаш стал инициатором создания производственных рот, на различных уровнях власти при любой удобной возможности лоббировал идею их формирования. В итоге Дмитрий Rogozin, будучи еще в должности вице-премьера РФ, в марте 2018 года после обсуждения проблемы на коллегии Военно-промышленной комиссии вышел с предложением к Президенту России В.В. Путину, «чтобы срочная служба в армии для работников ОПК стала своеобразной практикой, а род войск был связан с их специализацией». Прошло всего два месяца, и идея создания при военных заводах так называемых «производственных рот» воплотилась в реальность. Речь идет не о военнослужащих, отправляемых военкоматами в оборонку для прохождения альтернативной гражданской службы. Новобранцы производственных рот имеют статус срочников, но свои воинские обязанности им предстоит исполнять в ОПК.

В качестве эксперимента научно-производственная рота была создана в структуре Министерства обороны на 13-м судоремонтном заводе Черноморского флота в Севастополе. В свободное

от производственной деятельности время рядовые-работчие осваивали азы флотской подготовки, жили и служили, как обычные матросы.

Эксперимент оказался удачным. В феврале 2018 года Президент России подписал указ о формировании спецподразделений в структуре Минобороны, и уже весной первая производственная рота появилась и на Севмаше. Помощь в ее организации предприятию оказал учебный центр подготовки младших специалистов Объединенного учебного центра Военно-морского флота. Срочную службу здесь проходят 100 новобранцев весеннего и осеннего призывов. Все они выпускники Северодвинского техникума судостроения и машиностроения. За плечами ребят два года производственной практики, которую они прошли в заводских цехах. Первые срочники приняли присягу, прошли курс молодого бойца и в сентябре приступили к работе в военно-производственном подразделении. На Севмаше они работают токарями, слесарями-монтажниками, сборщиками корпусов металлических судов, фрезеровщиками.

Третье сентября стало для новобранцев первым рабочим днем в новом качестве. По этому случаю у Музея воинской славы Севмаша состоялось торжественное мероприятие, посвященное началу функционирования первой

научно-производственной роты. Ребята приветствовали первый заместитель начальника Главного организационно-мобилизационного управления Генштаба ВС РФ генерал-майор, Герой России Д.В. Касперович, заместитель Главкома ВМФ вице-адмирал В.И. Бурсук, командир Беломорской военно-морской базы контр-адмирал К.П. Кабанцов, представители власти.

– Это не рядовое событие для города и для отрасли в целом, – отметил в приветственном слове заместитель Главкома ВМФ Виктор Бурсук. – Это важно, в первую очередь, для Севмашпредприятия, которое обеспечивает становление этих ребят как профессиональных судостроителей, и, конечно, важно для Министерства обороны, потому что наряду с матросами мы получаем и специалистов-кораблестроителей. В случае необходимости они будут привлекаться для восстановления технической готовности подводных лодок. Уверен, что этот эксперимент будет положительным. Он даст Военно-морскому флоту возможность получать качественно построенные корабли, а ребятам одновременно повышать свой производственный уровень, а также овладевать навыками боевой подготовки.

Генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко держит вопрос функционирования производственных

рот на особом контроле. На предприятии созданы все условия для успешной работы призывников и прохождения ими службы на Севмаше.

– Очень важно, чтобы эти ребята стали отличными рабочими и не менее хорошо подготовленными военными, – отмечает Михаил Будниченко. – Севмаш уникален. И только первоклассные рабочие и специалисты могут создавать продукцию, которая до сих пор держит рекорды в области военной морской техники.

Сейчас матросы трудятся в тех цехах, где проходили производственную практику будучи учащимися техникума судостроения и машиностроения. Работают пять дней в неделю под руководством опытных мастеров. Рабочий день начинается в 8 утра и заканчивается в 17.00, правда, обед у матросов, как и положено военным, два часа.

Севмаш заинтересован в том, чтобы научно-производственные роты эффективно работали, а ребята стремились в них служить. По словам заместителя генерального директора Севмаша Владимира Сыродубова, предприятие загружено заказами как минимум до 2027 года. Ежегодный план набора персонала – более тысячи рабочих, занятых в основных производственных процессах.

Матрос Дмитрий Кузнецов считает, что ему повезло служить в производственной роте на Севмаше. Он стал одним из первых новобранцев нового подразделения. Дмитрий несет воинскую службу и одновременно работает токарем в цехе № 8.

– Янисколько не пожалел, что пошел служить в научно-производственную роту, – признался Дмитрий. – Все отлично, близкие рядом, работа интересная, квалификацию повышаю, взаимоотношения в коллективе части дружеские. Всем ребятам рекомендую служить в таких ротах. Здесь я в полной мере понимаю, что служу России и Севмашу!

Текст: Юлия Владимирова





ЗАВОД-ГОСУДАРСТВО

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АО «ПО «СЕВМАШ» МИХАИЛ БУДНИЧЕНКО

О КОРАБЛЯХ, ПАТРИОТИЗМЕ И СОПРИЧАСТНОСТИ К БОЛЬШОМУ ДЕЛУ

– Михаил Анатольевич, вспоминаю, как я побывал на вашем заводе впервые. Это был тяжелый период, но завод уже выкарабкивался из беды девяностых годов. И тогдашний директор Владимир Павлович Пастухов рассказывал о том, какая катастрофа была здесь в 90-е годы. Когда рабочие своих голодных детей сюда, на режимное предприятие, водили кормить. У людей не было веры, погибала вся индустрия.

И мне показалось, что совершенно новый период у предприятия начался с появлением реального заказа на лодки «Борей»: завод перешагнул через «черную дыру», и период этой беды завода кончился.

– Первый корабль данного проекта был заложен еще нашим легендарным директором Давидом Гусейновичем Пашаевым. И все те смутные времена корабль стоял на стапеле, поскольку не было финансирования. Только представьте, Александр Андреевич: госзаказ тогда равнялся месячной зарплате завода. Не было денег, что определяло и долготрой, и проблемы завода в части финансовой, в части зарплат коллектива, да и всего остального. И Вы абсолютно правы: когда был дан госзаказ на лодки этого класса, начали финансироваться проекты, завод воспрял, пошла постройка кораблей. Это произошло в период первого президентства Владимира Владимировича Путина. До этого почти десять лет шел развал предприятия, и это действительно была катастрофа. Тогда из 46 тысяч человек коллектива осталось

тысяч 20. А сейчас у нас работает уже 28,5 тысяч человек, и мы еще набираем людей на работу. В этом году стоит задача довести численность работающих до 30 тысяч человек, что должно обеспечить выполнение Государственной программы вооружения.

– А как завод переходил на новый режим работы? Проблема была только в деньгах, в финансировании? Или же это вопрос и полной модернизации, организации производства, вопрос создания нового поколения рабочих? Ведь такой переход – это целая эпопея.

– Вы правы. В период этого безвременья старые рабочие уходили, новые кадры не набирались; и произошла частичная потеря опыта, который должен передаваться от более опытного специалиста к менее опытному – в этом смысл системы наставничества, обучения. И этому ни в какой школе не научат, этот опыт должен передаваться непосредственно на производстве. Нам, однако, удалось в эти годы сохранить костяк опытного профессионального коллектива. И мы к тому же сохранили все технологии.

– В основном на предприятии оставались старые рабочие?

– Да. А когда началось финансирование, мы очень много молодежи набрали и продолжаем набирать: 2,5 тысячи человек в год. А поскольку происходит естественная убыль

в связи с уходом людей на пенсию или переходом на другую работу, то в итоге на 1,5 тысячи человек за последние шесть лет коллектив растет каждый год. Молодежь обучают опытные кадры. Это определенные сложности создает, потому что больше брака получается, меньше выработка у человека, пока он учится – года два-три. Тем не менее сегодня коллектив сильный, грамотный, умный, обеспечивается преемственностью. И с теми задачами, которые поставили нам Верховный главнокомандующий, министр обороны, Главком ВМФ, мы справляемся. Нет сомнений, что мы программу выполним.

– Вы счастливы, что в три смены работаете, нагрузка огромная?

– После того, что мы испытали в кризисные 90-е годы, лучше пусть ругают, что не вовремя ты чего-то сделал, чем сидеть без работы. Конечно, радует объем работы. И город ожил вместе с заводом. Вы же сами видели, сколько в городе машин, жилье строится, проходит масса мероприятий – спортивных, культурных. У нас на заводе за пять лет зарплата выросла в два раза: на сегодня средний заработок – около 70 тысяч. И люди довольны.

– Но согласитесь, что работа работе рознь. Может быть, в автосервисе и больше получают, однако строить такие корабли, как строите вы на вашем заводе, или ремонтировать битый джип в автосервисе – это не одно и то же, это рождает разные эмоции у человека.

– Александр Андреевич, в 2012 году, когда я стал директором, у нас зарплата составляла 28 тысяч рублей. Это было совершенно нетерпимо, и люди с завода уходили. Сегодня она выше, чем средняя по Архангельской области, выше, чем средняя по Северодвинску. Стало быть, здесь работать престижно – и в части зарплат тоже. А что касается причастности к тому делу, которое мы делаем, профессионалу это, конечно, интересно. И есть, чем гордиться. Человечеством не придумано ничего сложнее, чем атомная подводная лодка.

– Мне кажется, что во всем этом есть и еще одна человеческая эмоция. Ее, может быть, трудно ухватить и сформулировать, но она связана с тем, что ваш завод является государствообразующим заводом. Не градообразующим, а именно государствообразующим.

– Согласен.

– Таких заводов в России не очень много: Уралвагонзавод, НПО «Энергия», завод имени Чкалова в Новосибирске... И если бы не было вашего завода, не было бы и государства. С другой стороны, если бы не было такого государства, как Россия, не было бы и вашего завода.

– Конечно, все связано. И это очень хорошо сформулировал Владимир Владимирович Путин в один из приездов на наш завод. В 2012 году на закладке корабля «Князь Владимир» он, выступая с трибуны, сказал, что вряд ли есть еще хотя бы один завод в мире, который столько сделал для своей страны. Безусловно, оборона страны крайне важна. Мы видим, как нас «любят» везде. И быть сильными мы просто обязаны, чтобы наши дети росли свободно и чтобы мы не получили разного рода «оранжевые» события.

– Лодки – это прежде всего оружие сдерживания. И появление этих лодок, непрерывность их появления от

проекта к проекту, конечно, обеспечивает существование нашего государства: в свое время советского и теперь российского. Но кроме того, что эти лодки поставляют на наш общий российский стол блюдо под названием «безопасность», само появление этих лодок меняет психологию людей. Я знаю это по себе, по моим друзьям, многие из которых унывают, отчаиваются, у них опускаются руки, они скептики, всем недовольны. А появление этих лодок возвращает людям повсюду в стране: в столице, в селе, в любой деревушке – ощущение огромного общерусского дела. Думаю, что ваш завод не только поставляет оружие, он поставляет и мышление, он поставляет идеологию. И это меняет атмосферу в стране в целом. Люди, абсолютно далекие от вас и территориально, и производственно, они эмоционально участвуют в вашем деле. Они ликуют в моменты каждого нового спуска, жадно смотрят телевизор, радуются.

– Бессспорно. Это и есть патриотизм. В 90-е годы не было у людей уверенности, и потому люди даже детей не рожали. А сегодня столько колясок в городе! Люди почувствовали, что здесь надежно, есть работа на долгие годы, и стали создавать семьи, заводить детей.

И я бы отметил здесь два аспекта. Первый – это сопричастность к большому делу любого гражданина России, который является патриотом своей Родины. А второй – то, что наш корабль строит вся страна. Нам поставляют и материалы, и оборудование тысячи субподрядчиков – от Калининграда до Камчатки. Это общее большое дело: строит каждый корабль не только Севмаш, а вся страна.

– В этом корабле собрано все, чем богата страна: интеллект, умение, честность, способность жертвовать собой ради Родины. Я даже думаю, что в этом корабле присутствует Толстой, Достоевский, Рублёв, художники – это русское вековечное мышление. Недаром вы сейчас лодки нарекаете именами князей, это княжеская серия: «Дмитрий Донской», «Юрий Долгорукий».

– Конечно. Государство без истории – это не государство. И народ без истории – не народ. Какая у нас долгая славная история! Не как у некоторых, кому только пара-тройка сотен лет. И конечно, народ должен чувствовать сопричастность к большому делу. Родину надо любить, быть готовыми ее защищать...

– Но на ваш корабль двигаются иногда энергии, которые вы и не учитываете при создании корабля. Они входят помимо всех ваших цехов, подразделений, они пропитывают саму идею кораблей, которые вы строите.

– Абсолютно с Вами согласен. Вообще, сам по себе корабль – это живое существо. Это не груда металла. У каждого свой характер, к каждому свой подход нужен. Мы строим корабль, а потом отдаем флоту. И у кораблестроителей в этот момент – слезы на глазах. К кораблю привыкают, как к ребенку. Мы вывели его из цеха – это он родился. А потом его надо научить ходить, научить работать, действовать в той или иной обстановке... Процесс очень похож на возвращение человека. Ребенок родился, и сначала его надо научить ходить, выучить, и только потом из него что-то получится. Здесь процесс – совершенно аналогичный.

– **А потом его надо на пенсию отправить. Тоже большая проблема.**

– Совершенно верно. Поэтому сейчас мы вместе с Минобороны подходим к концепции полного жизненного цикла корабля. Вот мы его построили, сдали флоту, закончили гарантию, провели сервис, провели первый заводской ремонт, второй. И после этого он должен утилизироваться.

– **Это технологическая проблема. И это еще и моральная проблема. Одно дело присутствовать при рождении корабля, а другое – прощаться с ним, закрывать ему глаза.**

– Конечно, жалко. Корабли – они как люди. Но люди тоже уходят. И когда корабль отслужил положенные ему 40 лет, он утилизируется. Это естественный процесс: корабль, как и человек, честно отдал долг Родине, его нужно достойно проводить, определить для него место в музее. Это вызывает нормальные эмоции. Но когда в 90-е за американские деньги резали корабли с активной зоной, не выработавшей и 20 процентов, вырезали шахты на атомных лодках, когда резали живое – это уже совсем другие эмоции. Не дай Бог, чтобы еще раз такое повторилось.

– **Если это еще раз повторится при моей жизни, я спокойно это не переживу, я возьму гранатомет.**
– Будем надеяться, что такое не случится.

– **На вашей заводской территории – фрагменты Николо-Корельского монастыря, которому 600 лет. А я посещал Саров, где расположились в свое время атомщики. Они туда пришли, закрыли монастырь, стали создавать наши атомные бомбы. И сейчас покровитель физиков – Серафим Саровский. В День памяти и чествования преподобного Серафима физики выезжают в Дивеево, проводят там свои физические симпозиумы, конференции, молятся: батюшка Серафим, помоги новую бомбу сделать... И мы тогда с ними говорили, что в этом смысле наша атомная бомба – православная, ее создавали молитвами Серафима.**

И вашим монастырем в каком-то смысле исторгнут ваш завод. Да, это были жестокие времена, но завод родился из одного из пределов, из одного из куполов этого храма.

– Александр Андреевич, когда выбирали место для такого завода-гиганта на севере, рассматривали несколько мест. И когда Сталину показывали на карте наш вариант, он спросил: это что? Ему ответили – монастырь. Он сказал: «Будем строить здесь. Старые монахи знали, где строить». И то, что здесь такой намоленный монастырь, сыграло свою роль в решении вопроса, где должен быть завод. И конечно, это огромный пласт нашей истории. Мы последние шесть лет, как могли, поддерживали оставшиеся здания монастыря. Сейчас принимаем меры к тому, чтобы монастырь восстановить. Купола сделали, отопление подали, часть построек законсервировали, чтобы не разрушались. Он работает как домовый храм, у нас есть священник. Недавно мы с губернатором Игорем Анатольевичем Орловым провели совещание, на котором присутствовал представитель президента по Северо-Западному округу. Приняли решение, что будем при правительстве области, при епархии, при заводе создавать Попечительский совет и Совет фонда, чтобы подготовить проект и реконструировать этот монастырь. Я думаю, через 5-6, может быть, через 10 лет, его будет не узнать. Мы его восстановим в прежнем виде.



– **Поскольку ваш завод является продолжением монастыря и связан с ним и территориально, и, видимо, глубинно мистически, патриотически, то и лодки, которые стоят на рейде, они в каком-то смысле являются изделием монастыря, а не только завода. И поэтому ваши лодки, которые нарекаются именами князей (а многие из них – святые), они в определенном, может, поэтическом смысле являются нашими русскими монастырями, которые мы отправляем в пучину вод, чтобы там они несли не только службу по защите Отечества, но и чтобы славили Господа Бога.**

– Да. И в самые тяжелые времена Давид Гусейнович Пашаев любил говорить: «Бог Севмаш любит». И действительно, несмотря на все то безвременье, какие бы провокации нам ни устраивали, завод выстоял, выжил, развивается, думаю, в том числе и потому, что здесь такой монастырь. Посмотрите: Уралмаш развалился, Атоммаш пропал, многие великие заводы, которые в войну эвакуировали за Урал, отстраивали всей страной, просто сгнили. А Севмаш стоит и работает.

– **Физики Сарова говорят, что наша атомная бомба – это православная бомба. Тогда в каком-то смысле и ваши лодки можно называть православными.**

А есть на этих лодках внутренняя часовня и молельная комната?

– Есть.

– **Тогда это вообще – плавающие монастыри. А весь экипаж – такая братия. Это мужские монастыри.**

– Я думаю, что подводники живут мирскими заботами, думают о семьях, о детях. У них очень нелегкая служба.

– **Но мистика именно такова, что эти великие лодки, которые вы строите и отправляете, за ними тянется не только звуковой шлейф...**

– Но и благословение, наверное. И монастыря, и завода, и коллектива. Конечно, мы очень переживаем за них. И надо молиться за то, чтобы наши лодки никогда не были задействованы по назначению, не работали. Их наличия уже достаточно для того, чтобы над нами было мирное небо, чтобы мы могли спокойно себя чувствовать.

– **Это и есть их работа – быть.**

– Да. Не дай Бог, чтобы они были бы когда-нибудь применены. Они сами по себе – достаточный фактор, чтобы с нами считались, нас уважали. Кроме того, что лодки православные, нужно молиться и за то, чтобы они не работали, чтобы самим своим существованием обеспечивали мирное небо.

– **А что сейчас ждет завод? Вы стоите накануне какого-то этапа или идет плавная эволюция?**

– Мы строим две серии – современные атомные подводные лодки. Переоборудуем, делаем модернизацию корабля проекта 11442М. И дальнейшей работой завод будет загружен на ближайшие 10 лет.

– **Новый проект – это своеобразная встряска для завода.**

– Любой головной корабль – это что-то новое. Это новые технологии, новое оборудование, новые требования. Мы готовимся, и у нас идет мощнейшая реконструкция. Краны меняем, передаточный комплекс делаем. У нас на заводе 100 подразделений, 37 производств. И сегодня каждое из этих производств – без исключений – переоборудуется. И машиностроение, и металлургия, и корпусно-сдаточный, и корпусно-стапельный цех, и трубомедницкое производство – все реконструируется огромными темпами. Мы вложили в модернизацию около 30 миллиардов рублей и планируем вложить еще.

Так что завод обновляется, зарплата растет, люди к нам идут. У нас огромные социальные программы, лучший в России коллективный договор. Есть свои пансионаты в Адлере, в Евпатории. Нашим сотрудникам путевка обходится в 30 процентов от цены, плюс бесплатная дорога. Пять тысяч наших тружеников каждый год в летний период могут отдохнуть практически бесплатно. Есть свой санаторий-профилакторий, где людей, имеющих профессиональные заболевания или какие-то показания, можно полечить. Свой Дворец культуры, плавательный бассейн... Мы начали строить жилье. Уже четыре дома построили и передали городу. Каждый год будем сдавать по дому, до тех пор, пока все работники Севмаша не будут обеспечены жильем. В планах – строительство 50-метрового бассейна на нашем стадионе «Север», крытого футбольного стадиона. Планов очень много. Чем комфортнее будут условия и среда для людей, тем лучше все будут трудиться и тем лучше будут построенные корабли.

У нас свои радио, киностудия, теленовости «Вести Севмаша», журнал. Газета «Корабел» выходит.

– **Сейчас на устах журналистов, политиков слова, которые уже затрели. Например, слово «рывок». Повсюду слышишь: «Рывок, рывок»... А я иду по своей дороге, спотыкаюсь о камень, или у меня на глазах расплывается какое-то здание. Какой уж тут рывок! А ведь то, что я увидел на вашем заводе, это рывок?**

– Нет, это эволюция. Никаких рывков! Все плавно – от простого к более сложному, выше и дальше. Революции и рывки – это плохо. Эволюция лучше. Мы никаких рывков не делаем, мы планомерно проводим модернизацию производства, подготовку под корабли пятого поколения...

– **Но тогда что значит – прорыв?**

– Прорыв – это когда надо что-то существенно поменять в один миг, поменять принципиально какую-то технологию.

– **Это и есть рывок?**

– Думаю, да. Но я не считаю, что это хорошо. Все нужно делать планомерно. Везде должна быть эволюция. Смена поколений и эволюция.

– **А вы чувствуете, как над нашими головами из лазурного неба снижается какое-то загадочное, жутковатое существо, имя которому – цифросфера? Цифровая экономика, цифровая реальность. Все говорят: цифра, цифра... А где она, эта цифра?**

– Она везде – цифра. Она сегодня – в системах управления кораблями, станками; компьютеры повсюду. Моей внучке шесть лет, и она лучше меня знает, что и как в этих устройствах действует. Это нормально, меня это не пугает. Должно вырасти поколение, которое будет с этим дружить, понимать эти вещи лучше нас.

– **Поколение цифры?**

– Конечно. Есть в этом плюсы, а есть минусы. Но с точки зрения технологии и прогресса это совершенно необходимо. Такой уж век.

– **Михаил Анатольевич, мы с вами любим не цифры, а слова. И поэтому я как писатель, владеющий словом, хочу высказать свое восхищение заводом, людьми, с которыми я общался – с инженерами и с рабочими. Очаровательные молодые люди, с прекрасными, открытыми лицами.**

– Да, Александр Андреевич, какие лица у людей на заводе! Люди улыбаются. Все приветливы, никакой грубости. Добросердечие вообще отличает северян.

– **Просто удивительно! Иногда ирония легкая к тебе, когда спрашиваешь что-то. А он будто отвечает: «Ну чего пристаешь с пустяками? Я вон какие штуки гну! А ты свое гнешь».**

– Хочу Вам на память вручить книгу «Севмаш – достояние России». Это действительно гордость нашей страны – такой завод.

– **Спасибо огромное, Михаил Анатольевич.**

– Вам спасибо, Александр Андреевич, удачи! И здоровья, здоровья, здоровья...



*Сергей
ВОРОНЬКО*

*Первый
заместитель
генерального
директора*

При подведении итогов 2018 года в первую очередь необходимо сказать о реализации программы Гособоронзаказа. Задачи, поставленные перед нами, выполнены в полном объеме. Атомные подводные лодки 4-го поколения «Князь Владимир» и «Казань» успешно прошли швартовные испытания и совершили первые выходы в море. Продолжается строительство серийных кораблей проектов «Ясень-М» и «Борей-А». Есть результаты и в работах по крейсеру проекта 11442М. Завершены ремонт, модернизация и окраска корпусных конструкций. Развернуты малярно-изоляционные работы по наружной обшивке и разметочные работы. Задача следующего года – подготовить корабль к выводу из дока. Стоит отметить, что по линии Министерства обороны РФ в 2018 году заключены два трехгодичных госконтракта на сервисное обслуживание АПЛ проекта «Борей». Готов к подписанию третий госконтракт с Минобороны на сервисное обслуживание атомной подводной лодки «Северодвинск». В течение года наши специалисты также выполняли плановые доковые работы на АПЛ «Владимир Мономах» в Вилючинске.

Коротко о контрактах по линии военно-технического сотрудничества и нефтегазовой сферы. Сегодня Севмаш и Рособоронэкспорт реализуют комплексную систему поддержки авианосца «Викрамадитья», предусматривающую взаимодействие по многим направлениям, в первую очередь по оказанию технического содействия ВМС Индии в поддержании в исправном состоянии оборудования корабля. За нами также помощь в материально-техническом обеспечении авианосца и в проведении всех видов его ремонта. В этом направлении идет динамичное взаимодействие, что неоднократно отмечалось индийской стороной. Кроме того, предприятие участвует в работах по комплексному контракту на дооборудование цехов вооружения индийских верфей. Есть успехи в нефтегазовом секторе. Завершаем техническое перевооружение морской ледостойкой платформы «Приразломная». Сделаны определенные шаги и по перспективным контрактам: прорабатываются вопросы об участии Севмаша в строительстве заводов проекта СПГ-2 (ПАО «Новатек») и платформы ЛСП-А «Каменомыское-море». Подготовлены и направлены предложения на участие предприятия в этих проектах. По линии продукции технического назначения Севмаш выполняет большой объем работ: изготавливаются арматура, гидрооборудование, амортизаторы, фильтры, судовая мебель и т.д. Самой востребованной продукцией являются судовые подшипники и изделия металлургического производства. География поставок широка: от Москвы до Калининграда и Севастополя. Задачи следующего года будут не менее объемными. Но коллектив настроен на реализацию любых планов, нацеленных на устойчивое развитие предприятия.



*Евгений
БОРОДИН*

*Главный
инженер*

2018 год стал для Севмаша серьезным шагом на пути кардинального обновления производственных мощностей. В течение года во многих цехах предприятия по госпрограмме «Развитие оборонно-промышленного комплекса» поставлено и смонтировано современное оборудование. Морально и физически изношенную технику заменяют станки нового поколения, которые позволяют значительно расширить спектр решаемых на производстве задач, сократить издержки и время изготовления изделий. Новые станки установлены в цехах машиностроения № 4, 16. Металлургическое, литейное, термическое и кузнечно-прессовое производства Севмаша вступают в свой новый этап развития: совершенствуются технологии производства заготовок из высокопрочных сталей в вакууме, заменяются устаревшие печи, литейные машины и другая техника. В корпусообработывающем производстве введены автоматизированные линии очистки, грунтовки, обработки металлопроката. Применяются новые технологии изготовления неметаллических изделий, полимерных материалов, специальных покрытий. В деревообрабатывающем и малярно-изоляционном цехах введены в эксплуатацию 350 единиц оборудования практически всех технологических

групп. Заметно обновлена лабораторная и исследовательская базы. Благодаря этому увеличена надежность, точность и производительность широкого спектра контрольных операций, испытаний и измерений. Главный стапель пополнили шесть современных мобильных стенов. Для усовершенствования и механизации монтажных работ энергетической установки внедрены в производство две гидравлические системы синхронной затяжки резьбовых соединений. В эллинге № 1 ведутся работы по созданию новых специализированных участков и модернизации существующих. Построены новые центральные энергетические галереи, реконструированы прежние. Одним из самых важных пунктов модернизации предприятия является реконструкция транспортно-передаточного комплекса (ТПК). Сейчас она находится на завершающей стадии. Реконструкция ТПК позволит расширить задачу строительства в стапельно-сдаточном производстве новых заказов в установленные сроки по эффективной технологии с применением крупноблочных конструкций. В рамках создания комплекса идет строительство транспортного понтона, реконструкция причала и мелководной набережной, ремонт трансбордерных путей. Кроме того, обновляем крановое оборудование и водно-транспортный цех. В ближайшие годы масштабы модернизации завода снижаться не будут. В свой юбилей Севмаш вступает динамично развивающимся предприятием, которое уверенно смотрит в будущее.



*Сергей
КУЧЕНОВ*

*Первый
заместитель
генерального
директора
по экономике
и финансам*

Как и предыдущие несколько лет, в экономическом плане 2018 год для предприятия является успешным. Все основные экономические показатели демонстрируют поступательный рост и укрепление финансового положения Севмаша. В связи с увеличением объемов производства по Гособоронзаказу мы ожидаем, что, по сравнению с 2017 годом, объем технологической трудоемкости за 2018 год вырастет на 9,3%, прирост выручки составит 17,6%, выработка нормочасов на одного работника промышленно-производственного персонала общества увеличится на 3,1%, а производительность труда в стоимостном выражении – на 14,7%. По итогам 2018 года ожидается получение обществом чистой прибыли в размере около 6 млрд рублей.

Это позволит предприятию создать источники для финансирования мероприятий по обновлению оборудования, зданий и сооружений, а также для выполнения условий коллективного договора в части оздоровления работников и реализации социально-культурных проектов. Чистые активы Севмаша по итогам 2018 года увеличатся на 8,7%.

Также необходимо отметить рост в 2018 году доходов заводчан – заработная плата по сравнению с 2017 годом выросла на 7,2% и составила в среднем на одного работника около 69 тысяч рублей в месяц.

Согласно ключевым параметрам бюджета АО «ПО «Севмаш», в ближайшие три года также запланирован дальнейший рост показателей производственной программы, выручки, численности персонала и заработной платы.

Наша устойчивая финансово-экономическая платформа – это сигнал нынешним и потенциальным заказчикам: Севмаш – надежный и стабильный партнер, готовый успешно реализовывать самые сложные проекты.



*Владимир
СЫРОДУБОВ*

*Заместитель
генерального
директора
по управлению
персоналом*

Один из главных результатов работы кадровой службы в 2018 году – увеличение численности работников предприятия почти на тысячу человек. Это говорит о стабильности Севмаша и востребованности на производстве высококвалифицированных рабочих. На конец года численность персонала верфи составит более 28 500 человек. Отмечу, что увеличение штата персонала – тенденция последних пяти лет. За эти годы численность корабелов выросла почти на пять тысяч человек. Для выполнения программы гособоронзаказа в 2018–2020 годы штат работников требуется увеличить еще на две тысячи. В коллектив Севмаша вливаются и молодые силы: на предприятии проходят службу 100 призывников первой в судостроении научно-производственной роты. В 2018 году Президент РФ подписал документ об организации в рядах ВС специализированных подразделений. Кроме того, ведем большую работу со студентами ведущих вузов страны:

более 90 человек в 2018 году принято на практику по необходимому для нас специальностям. Впервые проведены два школьных форума. Они показали, что у юных северодвинцев есть интерес к кораблестроению. Тесно работаем с пятью ведущими университетами страны – с ними заключены договоры о сотрудничестве. В этих вузах в рамках целевого набора будут обучаться по направлению от Севмаша северодвинские выпускники.

Стоит отметить успешное участие предприятия на конкурсах различного уровня. Так, в 2018 году Севмашу присуждена высшая государственная награда – премия Правительства РФ в области качества. Высокую оценку получил коллективный договор Севмаша по результатам областного конкурса. Социальная политика предприятия была отмечена и на федеральном уровне. Верфь получила Гран-при во Всероссийском конкурсе «Российская организация высокой социальной эффективности». Предприятие вкладывает большие средства в выполнение социальных обязательств. В рамках реализации жилищной программы с 2012 года Севмаш построил для своих работников четыре дома. Еще пять домов находятся в разной стадии готовности. В ближайшее время два жилых здания планируем ввести в эксплуатацию.

Словом, 2018 год был насыщенным на различные события. В 2019 году темпов сбавлять не будем.

VIKRAMADITYA

EXCLUSIVE

КОРАБЛЬ, СОЕДИНИВШИЙ СТРАНЫ



Тусклое солнце, проскальзывающее сквозь белесые тучи, и колючий ветер, жестко отстаивающий свою главную роль, недружелюбно встретили в Северодвинске руководство Министерства обороны Индии и Правительства России. Если нашему вице-премьеру не привыкать к северным холодам, то иностранному гостю, не ожидавшему такого приема, пришлось утеплиться. Но только снаружи. Все остальное с лихвой покрывало радушное русское гостеприимство. Пять лет назад, 16 ноября, впервые в истории двух стран на палубе переоборудованного на Севмаше авианосца «Викрамадитья» состоялось знаковое событие – подписание акта передачи и приема корабля. Спущен российский флаг, поднят флаг ВМС Индии. Авианосец теперь официально получил другую прописку – у берегов Республики Индия, где воды теплее и нет беспощадной непогоды. Сменивший имя и гражданство корабль стал флагманом индийского флота. Пять лет он служит в составе Военно-морских сил Индии. В канун первого юбилея авианосца «Викрамадитья» начальник управления по материально-техническому обеспечению ВМС Индии вице-адмирал Пабби Гуртедж Сингх дал эксклюзивное интервью.



– 2018 год является очень важной вехой в российско-индийских отношениях. В ноябре исполнилось пять лет с момента передачи переоборудованного авианосца «Викрамадитья» (бывшего ТАВКР «Адмирал Горшков») ВМС Индии. Как Вы оцениваете корабль сегодня, после того как он уже прошел много миль в Индийском океане?

– Корабль хорошо выполняет все поставленные задачи, которые возлагают на него ВМС Индии. Он интенсивно эксплуатируется. Оборудование работает надежно и без особых проблем. Кроме того, очень быстро организуется поставка запасных инструментов и принадлежностей (ЗИП), оперативно оказывается помощь со стороны заводов-поставщиков оборудования.

– «Викрамадитья» – флагман ВМС Индии. Оправдал ли он ожидания, возлагаемые на него Минобороны Индии, в части его боевых возможностей и других характеристик?

– Да, боевые возможности корабля оправдали ожидания. Авиационная составляющая была интегрирована в сжатые сроки, и сейчас, во время нахождения корабля в море, выполняются интенсивные летные операции.

– Первый экипаж авианосца много времени провел в Северодвинске – он перенимал опыт российских военных в управлении кораблем...

– Да, во время пребывания в России у команды корабля сложились крепкие связи со своими российскими коллегами, и они с удовольствием вспоминают время, проведенное в вашем городе. Благодаря гостеприимству северодвинцев индийский экипаж очень хорошо интегрировался в жизнь города, включая и его культурную составляющую. Это только укрепило связь между Россией и Индией.

– Как отбираются офицеры для службы на авианосце «Викрамадитья»?

– Для прохождения службы на авианосце направляются только тщательно отобранные офицеры и другие члены экипажа. Служба на корабле очень хорошо сказывается на их карьерном росте.

– Индийская и российская стороны продолжают сотрудничать в сфере технического обслуживания корабля. Какова Ваша оценка этой деятельности? Какими Вы видите перспективы сотрудничества в отношении авианосца «Викрамадитья»?

– Сотрудничество в сфере технического обслуживания корабля – это яркий пример взаимодействия между Севмашем, российскими заводами-изготовителями оборудования корабля и местной промышленностью. Все участники этого процесса тесно сотрудничают, развивая наши внутренние ресурсы и расширяя возможности промышленности Индии в сфере поддержки оборудования и систем, что полностью согласуется с программой «Делай в Индии», объявленной Правительством Индии.

Текст: Екатерина Пиликина

Благодарим за помощь в подготовке материала АО «Рособоронэкспорт»



Шри Пранаб Мукерджи,
Президент Индии, Верховный
главнокомандующий
индийскими Вооруженными
силами:

«Корабль «Викрамадитья» значительно повысит стратегические возможности индийского флота и будет способствовать уравниванию сил в регионе Индийского океана. Авианосец с современным радиотехническим вооружением, а также грозными истребителями МиГ-29К и вертолетами противолодочной обороны и дальнего радиолокационного обнаружения станет залогом военно-морского присутствия нашей страны в открытом море. Успешное завершение проекта 11430 и передача корабля «Викрамадитья» являются несомненным свидетельством крепкой дружбы, доверия и сотрудничества между народами России и Индии на протяжении многих лет».

Из книги «Vikramaditya.
Символ российско-индийской дружбы»
2013 г.

ТОЛЬКО ФАКТЫ:

- ▶ По оценкам специалистов, контракт на переоборудование авианосца – наиболее крупная сделка между Россией и Индией в сфере ВТС.
- ▶ В процессе переоборудования Севмаш фактически создал совершенно новый корабль, отдельные характеристики которого даже превзошли заявленные.
- ▶ Из авианесущего крейсера корабль был переоборудован в авианосец. Аналогов подобным работам в отечественном судостроении нет.
- ▶ Во время морских испытаний авианосец «Викрамадитья» развил рекордную скорость в 29,2 узла, что равносильно 54 км в час.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

АТОМНОГО ПОДВОДНОГО
КРЕЙСЕРА



«КАЗАНЬ»

Создание корабля сродни рождению ребенка. Крейсер «растет» на стапеле, развивается... В производственном шуме, в свете сварочных искр происходит таинство, закрытое от посторонних глаз. И вот открываются ворота главного эллинга. Под звуки торжественной музыки крейсер появляется на свет. «Запускается» его атомное сердце, он делает свои первые шаги в море. Сначала с помощью буксиров, а затем самостоятельно, чтобы научиться не только ходить, но погружаться и всплывать. АПК «Казань» еще приобретает эти навыки, успешно совершая выходы на морские испытания. Какими были его первые шаги – смотрите в нашей фотоподборке.

Текст: Максим Воркунов



ИЮЛЬ 2009 ГОДА
Жарким июльским днем
корабль был заложен на стапеле Севмаша



Работники предприятия на строительстве крейсера



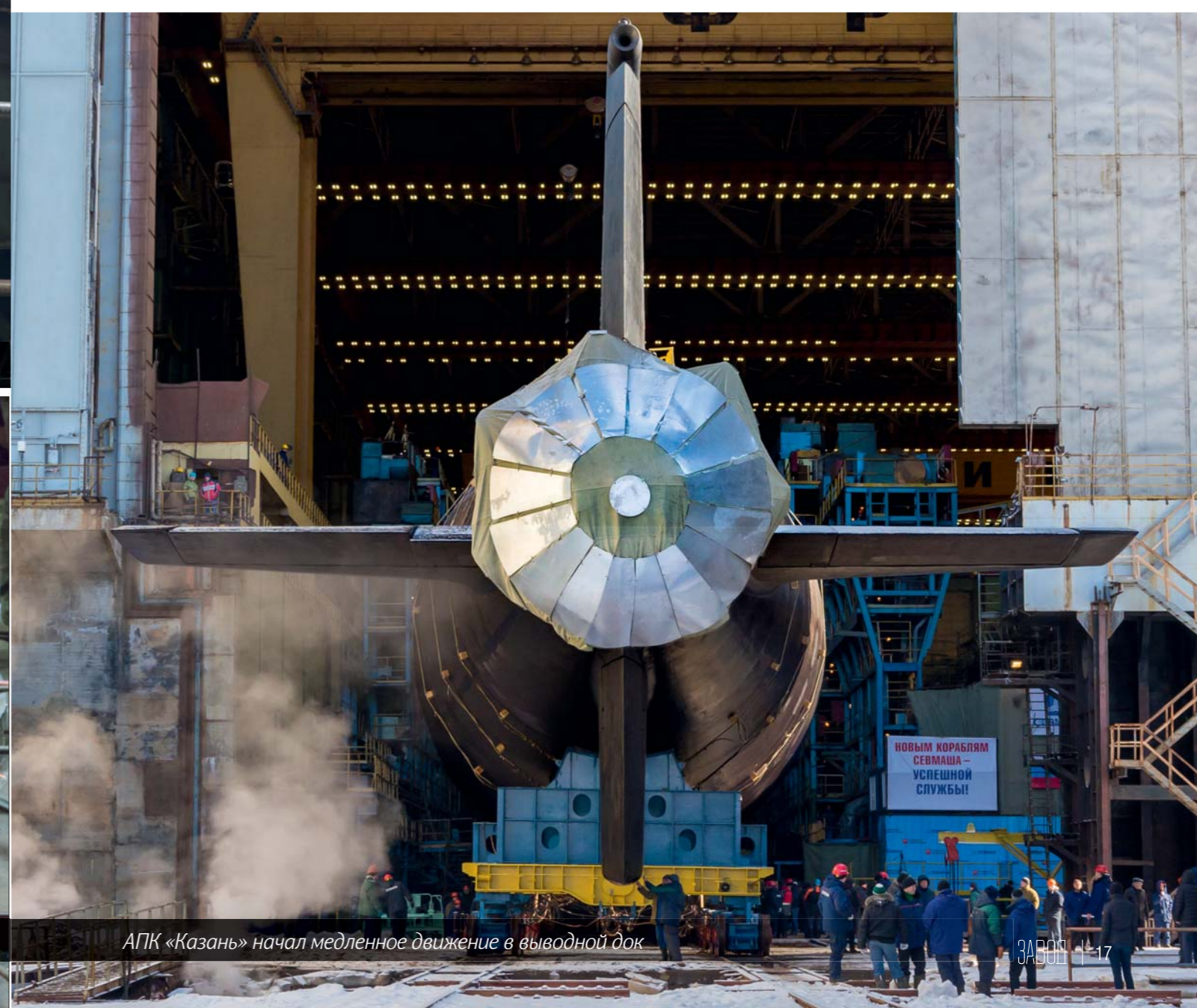
В свете сварочных искр рождается корпус корабля



МАРТ 2017 ГОДА

Традиционное благословение экипажа
и освящение крейсера перед выводом из цеха

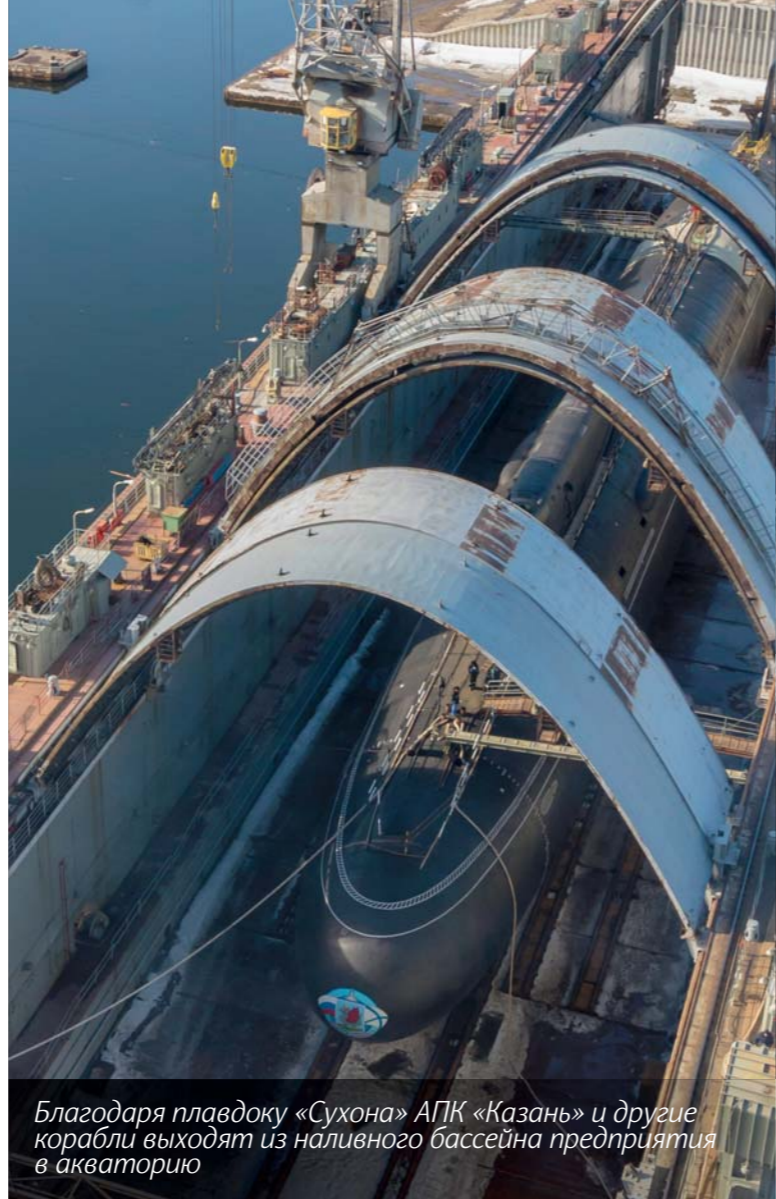
На торжественной церемонии вывода корабля из эллинга присутствовали первый вице-премьер Правительства РФ Д.О. Rogozin, Главком ВМФ В.И. Королёв, представители мэрии Казани и другие. Команду на вывод дал генеральный директор Севмаша М.А. Будниченко, после чего командир крейсера капитан первого ранга А.А. Бекетов разбил бутылку шампанского о хвостовой стабилизатор. Необычность торжеству придал внезапно начавшийся снегопад.



АПК «Казань» начал медленное движение в выводной док



Крейсер будет для подводников вторым домом



Благодаря плавдоку «Сухона» АПК «Казань» и другие корабли выходят из наливного бассейна предприятия в акваторию



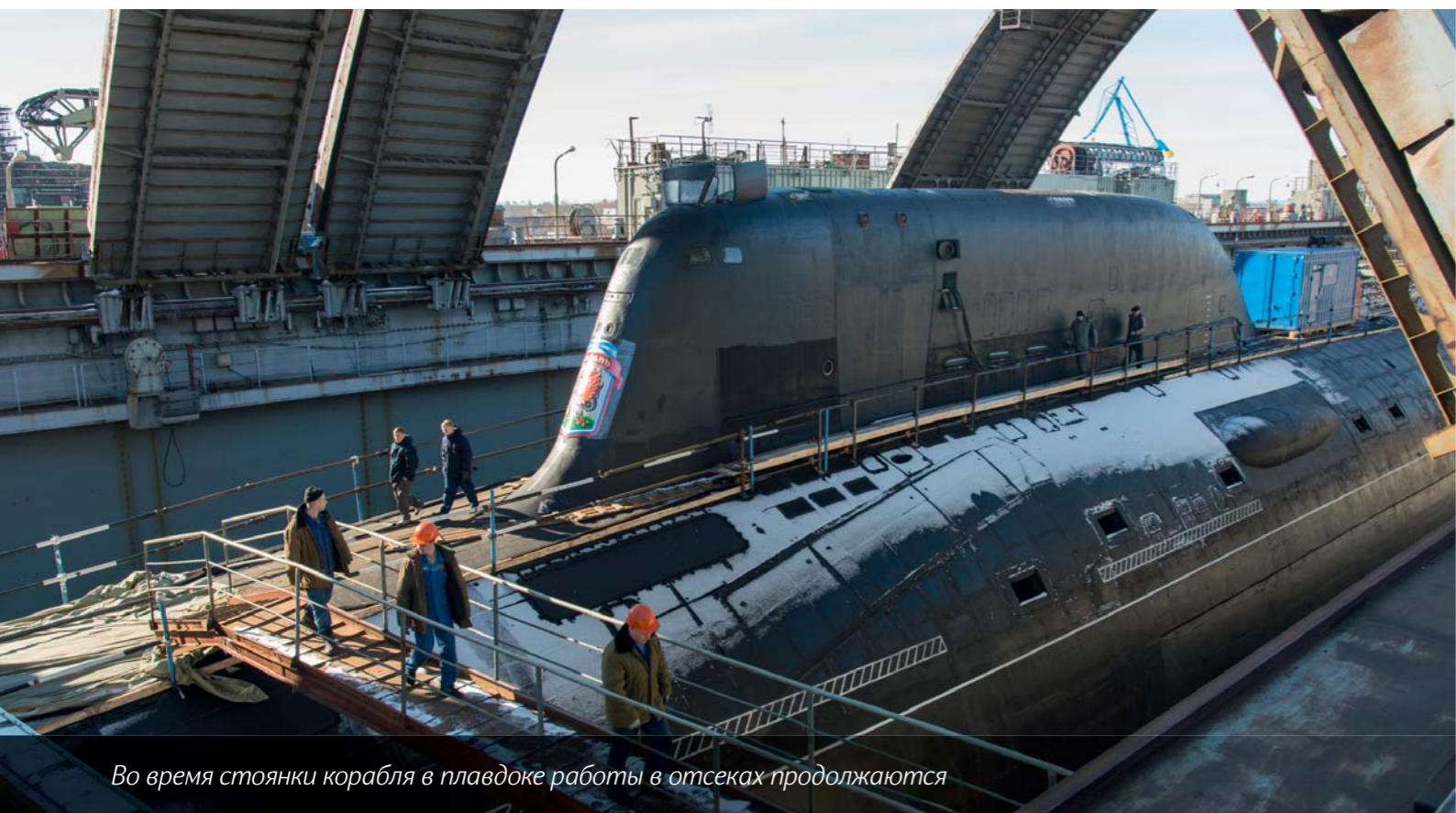
Заводские буксиры помогают крейсеру выйти на чистую воду

Серия этих подводных лодок строится по модернизированному проекту 885М (тип «Ясень-М»), атомные подлодки находятся на разных стадиях строительства. «Ясень» универсален как носитель ракетного и торпедного оружия. За счет ракетного оснащения, скрытности и скорости хода впервые в истории ВМФ эта многоцелевая лодка может осуществлять не только противокорабельное действие, но и стратегическое неядерное сдерживание.

Владимир Королёв
Главкомандующий ВМФ адмирал



Военный и гражданский экипажи корабля выходят на испытания одной командой



Во время стоянки корабля в плавдоке работы в отсеках продолжаются

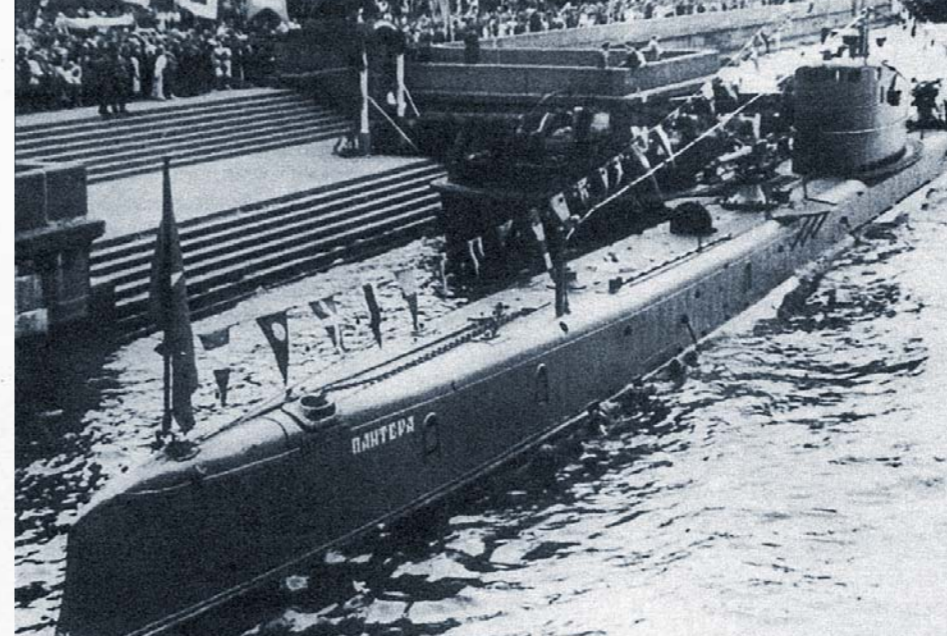


Подводный крейсер в акватории. Пока силовая установка подлодки молчит, работает вспомогательный флот Севмаша



КАК ПОДЛОДКУ НАЗОВЁТЕ... ЧАСТЬ 2 ОТ «ПАНТЕРЫ» ДО «УЛЬЯНОВСКА»

В прошлых номерах журнала мы публиковали материалы о том, как именовали корабли, как присваивали название (шифр) разным проектам. Сегодня углубимся в тему и расскажем, с чего началось массовое присвоение наименований кораблям постсоветской России.



Каждый проект подводных лодок уникален. Но подводные крейсера пр. 971 для Севмаша имеют особое значение. Во-первых, это единственный проект АПЛ, головной корабль которого строился не на предприятии. Во-вторых, именно с этих кораблей по инициативе Севмаша в 90-х годах началось массовое присвоение подводным лодкам помимо тактических номеров имен собственных.

В советском флоте единицы подводных лодок за особые заслуги были удостоены чести ходить с именем на борту. Массовое присвоение имен подводным лодкам началось с нашего корабля пр. 971, зав. № 822 (ответственный сдатчик В.Н. Сорокин, сдаточный механик В.П. Пастухов).

В книге «Наша судьба – строить корабли» содержатся такие воспоминания Виктора Николаевича Сорокина:

«В начале 1990 года на АПЛ прибыл экипаж. Командир Василий Михальчук, старпом Алексей Буриличев, замполит Юрий Бузин рассказали нам, строителям, что экипаж решил назвать свой корабль в честь подводной лодки «Пантера», которая одержала победу на море, потопив английский эсминец «Виттория» в 1919 году, первой открыв боевой счет советских подводников. Однако эта инициатива не была поддержана командованием ВМФ со ссылкой на какую-то директиву от 1939 года о невозможности присвоения именных названий, хотя уже бороздили океанские просторы

подводные лодки «Имени XXVI съезда», «70-летия ВЛКСМ», «Минский комсомолец», «Ростовский комсомолец» и другие. Не знаю почему, но эта идея вдохновила нас. Сначала в коллективе строителей, а потом постепенно и все участники строительства стали называть заказ «Пантерой».

«...» Перед выводом лодки из цеха по нашему предложению заводские художники на носовой оконечности нарисовали черный силуэт царицы джунглей и надпись «Пантера». Начав швартовные испытания, мы совместно с командиром сделали еще одно обращение за подписями генерального директора, генерального конструктора и председателя Совета ветеранов-подводников на имя командующего Северным флотом Ф.Н. Громова о присвоении кораблю

имени «Пантера», но ответа так и не дождался.

В это время шла подготовка к XXVIII съезду КПСС. Одним из делегатов был избран корреспондент нашей заводской газеты Андрей Масленников. Мы ему вручили фотографию корабля с рисунком «Пантера» и попросили озвучить просьбу экипажа и корабельного командования ВМФ о присвоении именного названия.

Вернувшись из Москвы, Андрей рассказал, что передал фотографию начальнику Политуправления ВМФ адмиралу Василию Ивановичу Панину, который заверил, что обязательно рассмотрит этот вопрос. При этом, рассматривая фотографию, он пошутил: «Да, по-моему, тут уже все решено...»

Как сейчас помню 10 октября 1990 года, когда находясь в море на заводских испытаниях, получили правительственную телеграмму о том, что приказом Главкома В.Н. Чернавина нашей подводной лодке присвоено имя «Пантера», а головному кораблю, заводской № 821, – «Барс». Можно представить, какое ликование было на подводной лодке!

С этого момента имена собственные стали получать и остальные корабли пр. 971. Серию впоследствии называли «звериной». Все корабли этого проекта получили названия различных хищных животных: «Волк», «Леопард», «Тигр», «Вепрь». И последний, сданный флоту уже в новом веке «Гепард». Подлодки пр. 949 и 949А называли именами городов. Так же, как и многоцелевые «Ясени» 4-го поколения.

А стратегические «Бореи» получили имена великих князей.

Текст: Максим Воркунов



Сократить сроки производства, сэкономить миллионы рублей и усилия рабочих. Что для этого требуется? Уволить отстающих, купить новую передовую технику, придумать хитрые схемы? Прибраться! В том числе и в головах. Это, конечно, утрируя. Но основной смысл принципов бережливого производства таков: убрать все лишнее из производственного процесса, чтобы получить хорошие производственные дивиденды.

В последние годы эта система активно внедряется на предприятиях Объединенной судостроительной корпорации. Она имеет зарубежные корни: в начале XX века Генри Форд вывел эти принципы при производстве автомобилей, а затем, спустя годы, компания Тойота их развила и приумножила, добившись головокружительных производственных показателей. Так ли плодороден будет иностранный опыт на российской почве? Попробуем разобраться.

Генри Форд как пример для России

Несколько лет назад Правительство России задумалось о том, чтобы найти комплексный инструмент для решения важной задачи – конкурентоспособности отечественного производства. В качестве образца было выбрано построение производственной системы на основе бережливого производства. В 2015 году директивой Правительства РФ бережливое производство приобрело статус государственно значимой идеологии производственного развития.

Может ли судостроение работать бережливо?

Три года назад Объединенная судостроительная корпорация на своих предприятиях начала внедрять передовую систему. Цели глобальные: развитие и оптимизация производственных мощностей, достижение уровня передовых стран по качеству, рост производительности труда в 4,5 раза и другие. Как отметил президент ОСК А.Л. Рахманов, бережливое производство – это новый «производственный язык, на котором мы должны разговаривать для того, чтобы как минимум делать три полезные вещи. Первое – сделать рабочие места безопасными и удобными, второе – экономить издержки, третье – постоянно содержать рабочие места в чистоте, повышая производительность труда».

Севмаш включился в эстафету бережливости в 2018 году. В качестве испытательного стенда для внедрения новой системы выбрали участок главного механического цеха № 4. И ускоренными темпами, буквально за два месяца, привели его к требуемым нормам.

Проходим по цеху. Невооруженным глазом видно, как отличаются участки: там, где еще существует прежний уклад, и там, где начал работать иностранный принцип труда. Чистота и порядок – первое, что отличает рабочие места. Изделия промаркированы, полочки подписаны. Открываем шкаф, а там – инструмент к инструменту, гайка к гайке, все прекрасно видно, не нужно копаться в груде инструментов, чтобы выудить нужный. Взял и пошел работать. Минус секунда, но если так каждая операция, то за сутки можно сэкономить часы! Мастер Сергей Мурогин соглашается: раньше на участке такого порядка не было, хотя работники знали где и что лежит. Но новый человек, приходя на смену, не сразу мог сориентироваться. Сейчас, напротив, удобно и легко работать.

Несмотря на хороший результат, сама система, как и все новое, на предприятии внедрялась непросто. Комментирует и.о. начальника управления развития производственной системы АО «ПО «Севмаш» Владимир Кукушкин: – По сути, система менеджмента бережливого производства (СМБП) является дополнением и развитием системы менеджмента качества (СМК), опирается на общие с СМК базовые принципы, главный из которых – процессный подход.

Основа процессного подхода – реализация цикла непрерывных улучшений. Циклы непрерывных улучшений должны проводиться по всей сети взаимосвязанных процессов, определяющих производственную

систему предприятия. В настоящее время на Севмаше под руководством заместителей генерального директора реализуется план оптимизации ряда ключевых процессов: финансового планирования, сокращения затрат на обработку конструкций в процессе строительства кораблей, внутренней логистики, изготовления изделий машиностроения, трубопроводов и корпусных конструкций при внедрении высокотехнологичного оборудования. Для реализации каждого проекта сформированы рабочие группы, в которые вошли опытные руководители направлений и ведущие специалисты. Ожидаемый экономический эффект от реализации проектов в 2018 году должен составить более 250 млн рублей. В качестве системной базы реализации принципа СМК и СМБП «Процессный подход» должен выступить электронный реестр с графическим описанием всех процессов предприятия; установлены границы, назначены «владельцы» процессов и принята система мотивации и ответственности «владельцев» за повышение эффективности процессов. По опыту крупных западных компаний, по масштабам соизмеримыми с Севмашем, этот подготовительный этап может занять до двух лет и потребует подключения к работе десятков специалистов общества.

Одновременно с проектами оптимизации процессов внедряются мероприятия по организации рабочих пространств по системе 5S в механических цехах. Система 5S – это пять последовательных шагов, направленных на поддержание порядка: 1) сортировка предметов, находящихся в рабочих зонах, и удаление всего того, что не будет использоваться в ближайшее время; 2) самоорганизация на рабочих местах – определение своего места каждому инструменту; 3) систематическая уборка; 4) стандартизация рабочих мест; 5) совершенствование. Принципиальным дополнением существующей системы охраны труда, в ведении которой находится контроль состояния производственных площадок, является требование по созданию и совершенствованию стандартов рабочих мест. Цель реализации мероприятий по системе 5S – повышение качества и сокращение сроков выпуска продукции

за счет исключения потерь времени при подготовке к выполнению технологических операций, когда все находится на своих местах, а также обеспечение безопасных условий труда в рабочих зонах, освобожденных от всего лишнего.

Севмаш – образец для внедрения бережливого производства

Осенью 2018 года работу Севмаша в этом направлении оценил координационный совет АО «ОСК» по развитию производственной системы. На предприятии состоялось заседание, в котором приняли участие вице-президенты

корпорации, руководители 40 ведущих предприятий и конструкторских бюро. Генеральный директор М.А. Будниченко провел делегацию по главному механическому цеху, показал участок, где работают по принципам 5S.

По оценке президента АО «ОСК» А.Л. Рахманова, Севмаш может служить иллюстрацией того, какими должны быть производственные площадки всех обществ Группы ОСК.

Владимир Александрович Кукушкин пояснил: «В следующем 2019 году на предприятии планируется масштабирование результатов внедрения системы 5S на другие механические цехи. Соответствующий приказ

генерального директора уже подписан и работа началась. На первом этапе создаются цеховые рабочие группы, планируется обучение персонала. К середине 2019 года эталонные участки должны появиться в десяти цехах предприятия, и это только начало большой работы по подготовке производственной системы АО «ПО «Севмаш» к независимому аудиту системы менеджмента бережливого производства, сертификация которой станет еще одним конкурентным преимуществом предприятия на рынке судостроения и судового машиностроения».

Текст: Екатерина Пиликина



В год 60-летия первой атомной подводной лодки Севмаш провел серию интеллектуальных игр под названием «Теория корабля». В них участвовали работники завода, школьники и экипажи надводных и подводных кораблей Беломорской военно-морской базы. Предлагаем и вам проверить свои знания в области кораблестроения. **Итак, внимание, вопрос!**

1 В ответ на строительство американских стратегических подлодок проекта «Огайо», вооруженных ракетами «Трайдент», кораблями Севмаша были созданы самые большие в мире АПЛ проекта «Акула». На одном из значков, посвященных этой серии кораблей, свирепый морской хищник держит во рту объект, который перекусывает пополам. Как вы думаете, что это за объект?



2 В 1957 году большинство объектов, названных в честь Вячеслава Михайловича Молотова (в т. ч. и город Молотовск), были переименованы. Не избежал этой участи и крейсер «Молотов». Однако, по замечанию острословов, крейсер и после переименования продолжал называться в честь Молотова. Какое новое название получил крейсер?

3 Подлодкам, построенным в Северодвинске, принадлежит множество рекордов. Один из них был установлен атомной подводной лодкой «Рязань» в 1995 году. Можно сказать, что «Рязань» стала пионером «ракетной АЛФЫ». Численно рекорд можно выразить как целых 1500 км/ч, что разрушает стереотип об отечественной АЛФЕ. О чем идет речь? Что заменили словом АЛФА?

4 В своде сигналов Военно-морского флота флаг, соответствующий кириллической букве «Д», имеет также значение «да, согласен, разрешаю». Именно из-за этого появилось одно устойчивое выражение из двух слов. Назовите его.

5 В начале XX века ОН отобрал жизнь московского генерал-губернатора. А чуть более 30 лет спустя ОН же, в некотором роде, «дал жизнь» целому городу. Назовите его.

6 По словам начальника Управления боевой подготовки ВМФ контр-адмирала Виктора Кочемазова, использование ЭТОГО на подводных лодках обусловлено в первую очередь тем, что ограниченное пространство не позволяет в должной мере передвигаться. По другим версиям – опасностью радиоактивного облучения и отсутствием солнечного света. Что это?

7 На одном из эллингов Севмаша написана цитата: «Нам нужна сильная армия и нам нужен сильный Военно-морской флот». До 1957 года надпись была длиннее, по крайней мере, на одно слово. Какое?

8 Съёмочной группе первого полнометражного российского фильма «Оборона Севастополя», снятого в 1911 году, большую помощь оказывали армия и флот. Кроме солдат для массовки были предоставлены корабли и даже подводная лодка. С некоторыми доработками ее предполагалось использовать для съемок одной из ключевых сцен. Какую же сцену снимали с помощью подводной лодки?

ОТВЕТЫ НА СТР. 43

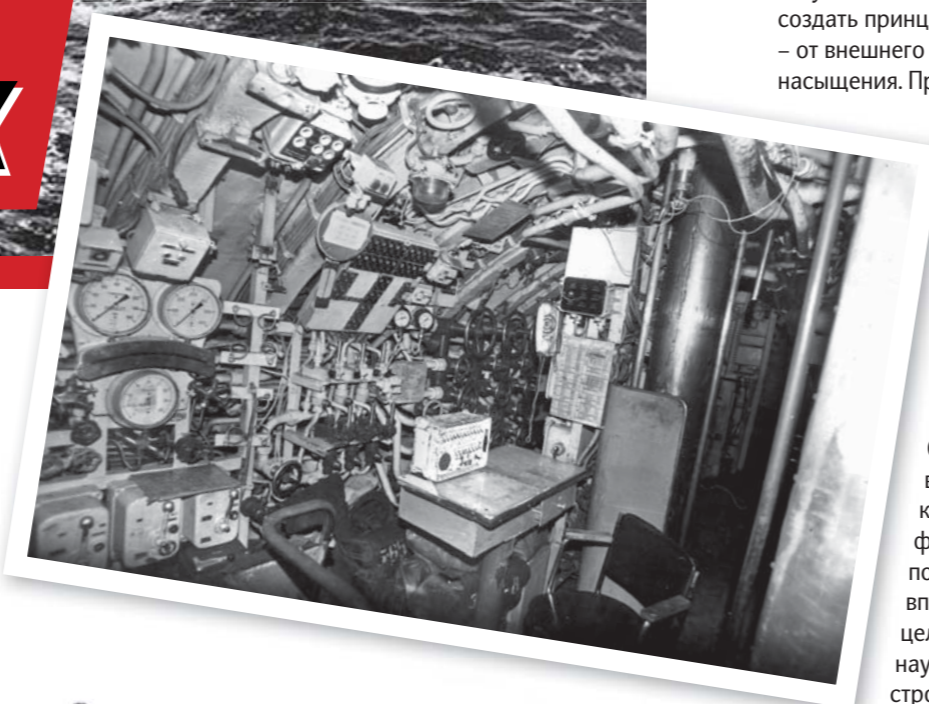


Первый СРЕДИ АТОМНЫХ

Текст: Элина Никулина

+ ПЛЕСК МОРСКИХ ВОЛН О КАПЛЕВИДНЫЙ НОС КОРАБЛЯ, БЛЕСТЯЩИЙ ОТ ВОДЫ ЧЕРНЫЙ КОРПУС, КРИКИ ЧАЕК... ОН – ПЕРВЫЙ. ПЕРВЫЙ СРЕДИ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК СТРАНЫ. АТОМОХОД К-3, ВПОСЛЕДСТВИИ ПОЛУЧИВШИЙ ИМЯ «ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ», СВОИМ ПОЯВЛЕНИЕМ ОТКРЫЛ ЭПОХУ СТРОИТЕЛЬСТВА АТОМНОГО ПОДВОДНОГО ФЛОТА СТРАНЫ. ОН СОВЕРШИЛ ПОХОД НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС, ПРИНИМАЛ УЧАСТИЕ В ВОЕННО-МОРСКОМ ПАРАДЕ, ИСПРАВНО ВЫПОЛНЯЛ ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЕРЕД НИМ БОЕВЫЕ ЗАДАЧИ. НО ВСЕ ЭТО БЫЛО ПОЗЖЕ.

А СНАЧАЛА...



Первооткрывателями атомной страницы в мировой истории подводного флота стали Соединенные Штаты Америки. В августе 1950 года президент Г. Трумэн подписал разрешение на строительство первой в мире атомной подводной лодки «Наутилус». Корабль вошел в состав флота в 1955 году. И перед нашей страной встала задача: добиться паритета с США в военно-морском флоте. А конкретнее – в подводном вооружении.

В Советском Союзе к созданию первого атомохода приступили в 1952 году. Ученым и корабелям предстояло создать принципиально новый корабль – от внешнего вида до технического насыщения. Проект первой атомной,

которому присвоили номер 627, разрабатывался талантливыми конструкторами, академиками, кораблестроителями. Каплевидный нос и китообразную форму подводная лодка К-3 получила благодаря главному конструктору СКБ-143 В.Н. Перегудову. Он искал решения, которые «казались фантастическими, а потом выяснялось, что они вполне реальные» и даже целесообразны», говорил научный руководитель строительства академик А.П. Александров.

Создание первой отечественной атомной подводной лодки «Ленинский комсомол» совершило революцию в подводном кораблестроении и Военно-морском флоте страны. Атомная энергия дала подводной лодке возможность не всплывать на поверхность для подзарядки, как это было на дизельных подводных лодках, и позволила снять ограничения по дальности и автономности плавания, а также значительно повысила скрытность АПЛ.

Главный конструктор лодки стремился к созданию максимально комфортных условий, в которых работа экипажа могла бы иметь наибольший эффект. В Ленинграде были построены макеты отсеков для того, чтобы сделать расположение механизмов максимально удобным. Конструкции разместили в пяти разных местах для обеспечения секретности: так, три кон-

цевых отсека построили на одном из заводов, а оба носовых – в подвальном помещении в самом центре города, неподалеку от гостиницы «Астория». Все было сделано в натуральную величину. В качестве материалов использовали в основном фанеру и деревянные чурбаки. Трубопроводы и силовые кабели обозначали пеньковой веревкой, каждую из которых маркировали по-своему.

Строительство первой отечественной атомной подводной лодки было возведено в ранг национальной задачи. Свой вклад в создание первенца внесли более 100 организаций, конструкторских бюро и, конечно, Севмаш.

Молодой завод стал той самой площадкой, которой доверили нелегкий процесс строительства. Ключевыми характеристиками, которые помогли руководству страны сделать выбор в пользу Севмаша, считались способность обеспечить ходовые испытания корабля в акватории, которая была свободна ото льда больше семи месяцев в году, а также слабая заселенность территории вокруг предприятия. Заводу предстояло пройти сложный путь: требовалось получить современное оборудование, освоить технологические процессы, переоборудовать цех, построить слип – наклонное устройство для спуска и подъема кораблей из воды.

Создание первой отечественной атомной подводной лодки в цехе № 42 окутывала атмосфера строжайшей секретности. Цех оградил забором, войти можно было только по специальным пропускам. Вся документация носила закрытый характер. Конечно, это только добавляло сложности корабелям, которые осваивали принципиально новое производство. Но люди, привлеченные к созданию АПЛ «Ленинский комсомол», знали: такой режим – необходимость. Работы на корабле велись круглосуточно, строители работали в две смены по 12 часов по сменно-суточным заданиям, а в случае острой необходимости и по 3-4 часа сверхурочно. Выходные и праздники тоже стали рабочими. «Тяжело в учении, легко в бою. Кораблестроителям предприятия наука строить атомные подводные лодки далась нелегко. Но тот бой мы выиграли», – вспоминал Владимир Рыжов, ветеран Севмаша и непосредственный участник строительства – он был мастером слесарей-монтажников.

Специально для строительства первой отечественной атомной подводной лодки в центральном научно-исследовательском институте «Прометей» была разработана новая сталь АК-25. Она отличалась высокой прочностью, хорошей свариваемостью и длительной надежностью. Гидравлические испытания корпуса, проведенные в конце 1955 года, подтвердили высокое качество работы корабелов предприятия и материалов, созданных для К-3.

Позаботились создатели и о комфорте экипажа корабля: каждая каюта была покрашена в свой цвет, краску использовали матовую – берегли глаза подводников от бликов. Мебель тоже продумывали до мелочей.

Из эллинга на слип атомоход перевели в начале августа 1957 года. Корабль предстал перед присутствовавшими на выводе во всей своей красе: непривычный обтекаемый корпус, «торпедообразная» форма носа, плоские обводы кормы. «Ленинский комсомол» впервые коснулся воды 9 августа 1957 года. Посмотреть на это хотелось многим: за забором, окружающим цех, собралась целая толпа зевак. Как вспоминают ветераны, бдительные охранники пытались разогнать толпу: «Товарищи, расходитесь, пожалуйста! Ничего интересного здесь нет – спустили на воду первую атомную подводную лодку!» Удовлетворенные таким объяснением зрители покидали территорию.

В сентябре начались комплексные швартовные испытания, осуществлен физический пуск реакторов. Впервые забилося атомное сердце корабля.

Военно-морской флаг был поднят на «Ленинском комсомоле» 1 июля 1958 года. Через три дня корабль вышел на ходовые испытания. Именно тогда научный руководитель строительства академик А.П. Александров сделал историческую надпись в судовом журнале: «Впервые в Советском Союзе турбины боевого корабля вращаются паром, полученным без сжигания угля и мазута».

17 декабря 1958 года первая отечественная атомная подводная лодка была принята Военно-морским флотом в опытную эксплуатацию.

Сейчас со стапелей Севмаша сходят боевые подводные корабли четвертого поколения. И, уходя в море на выполнение боевых задач, они следуют завету первой отечественной атомной подводной лодки – оберегают морские рубежи страны.



ОТ ПОКОЛЕНИЯ К ПОКОЛЕНИЮ

С 1958 ГОДА ПО 2018-Й НА СЕВМАШЕ БЫЛО ПОСТРОЕНО 4 ПОКОЛЕНИЯ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

1-е поколение АПЛ на примере

4-е поколение АПЛ на примере

АПЛ проекта 627 «Ленинский комсомол»

Торпедная атомная подводная лодка

НАЗНАЧЕНИЕ:

уничтожение кораблей и гражданских судов противника в море на путях следования.

- ▶ Проектант – СКБ-143
- ▶ 24 сентября 1955 г. – закладка
- ▶ 9 августа 1957 г. – спуск на воду
- ▶ 17 декабря 1958 г. – подписание приемного акта
- ▶ 9 октября 1962 г. – К-3 присвоено имя «Ленинский комсомол»

АПЛ проекта 885 «Ясень» «Северодвинск»

Многоцелевая атомная подводная лодка

НАЗНАЧЕНИЕ:

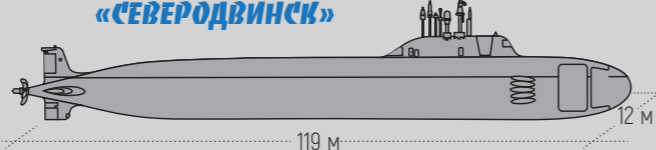
поиск, слежение и уничтожение крупных корабельных соединений, ударных авианосных группировок, а также подводных лодок противника. Уничтожение портовых сооружений, береговых баз, а также военных и промышленных объектов в глубине территории противника.

- ▶ Проектант – АО «СПМБМ «Малахит»
- ▶ 21 декабря 1993 г. – закладка
- ▶ 25 июня 2010 г. – спуск на воду
- ▶ 30 декабря 2013 г. – подписание приемного акта

«ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ»



«СЕВЕРОДВИНСК»



Ок. 28 уз.



СКОРОСТЬ ПОДВОДНАЯ

Ок. 30 уз.

4 069 т



ПОДВОДНОЕ ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ

Ок. 13 800 т

35 000 л.с.



МОЩНОСТЬ

50 000 л.с.

50 суток



АВТОНОМНОСТЬ ПЛАВАНИЯ

100 суток

110 человек



ЭКИПАЖ

85 человек

300 м



ГЛУБИНА ПОГРУЖЕНИЯ

520 м

БУДЕМ РАЗВИВАТЬ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ

КАЖЕТСЯ СОВСЕМ НЕВЕРОЯТНЫМ, НО МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ И ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ К ИДЕЕ СОЗДАНИЯ ПЕРВОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ НЕ ИМЕЛИ НИКАКОГО ОТНОШЕНИЯ. ИНИЦИАТИВА ИСХОДИЛА ОТ УЧЕНЫХ. И ЛИШЬ КОГДА БЫЛ СОЗДАН ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ЧЕРТЕЖ ПОДВОДНОГО КОРАБЛЯ, ДВИЖИМОГО АТОМНОЙ ЭНЕРГИЕЙ, ОФИЦЕРОВ-ПОДВОДНИКОВ ПОСВЯТИЛИ В СУТЬ СЕКРЕТНОГО ПРОЕКТА.

Этот исторический факт описал в своих воспоминаниях командир АПЛ «Ленинский комсомол» Лев Жильцов. С того дня прошло 60 лет. От первого до четвертого поколения атомных подводных лодок пройден огромный путь. Все эти годы создание наукоемких кораблей находилось и находится под контролем правительства. Во время одного из своих посещений Севмаша Юрий Иванович Борисов, еще будучи в должности заместителя министра обороны РФ (сейчас он занимает должность заместителя Председателя Правительства РФ), отметил, что отправной точкой создания атомного подводного флота послужила первая АПЛ «Ленинский комсомол». Советский Союз получил третью составляющую морской ядерной триады. А это дает возможность вот уже на протяжении 60 лет обеспечивать обороноспособность нашей страны.

Безусловно, время не стоит на месте, и заказчик в лице Министерства обороны требует от всей кооперационной цепочки – от проектанта до поставщиков оборудования – не только неукоснительного исполнения сроков строительства заказов, но и новых разработок, улучшающих характеристики АПЛ. Как отмечалось на различных встречах военных ведомств, стране необходимы малозумные корабли с высокоточным оружием, которые как можно дольше могут находиться в пучинах океана. Заглядывая в перспективу развития атомного подводного флота, Ю.И. Борисов подчеркнул: «В рамках уже принятой Государственной программы вооружений будем по-прежнему развивать подводный флот. У Севмаша очень большие обязательства перед Министерством обороны: будет продолжено строительство серии стратегических подводных лодок пр. 955А, пять лодок законтрактовано, также ведется строительство многоцелевых АПЛ пр. 885. Поэтому работы хватит до 2027 года. Только сдавайте лодки в срок и нужного качества».

Текст: Екатерина Пиликина



ГОД СОЗДАНИЯ ПЕРВОЙ АТОМНОЙ

Каким он был?

За все время существования Каннского фестиваля «Золотая пальмовая ветвь» впервые досталась советскому фильму «Летят журавли». Но в то же время газеты приняли активное участие в травле Бориса Пастернака. Он исключен из Союза писателей и вынужден отказаться от Нобелевской премии за свой роман «Доктор Живаго». Та эпоха славилась энтузиастами и первопроходцами. 1958 год отметился еще рядом важных в истории страны событий:

В 1958 году многое в СССР происходило впервые. Повысили цены на вино и водку, отменили плату за обучение. Страна невероятными темпами поднимала целину, велись ударные стройки. В 1958 году Советский Союз впервые отпраздновал День советской молодежи и отметил 40-летие комсомола. Весь мир поздравил СССР с запуском второго и третьего искусственных спутников Земли.

Мировое сообщество окончательно пришло в себя после войны и организовало международную выставку в Брюсселе, где советский павильон с макетами искусственных спутников затмил экспозиции всех стран.

ПОЛЮС НЕДОСТУПНОСТИ НАШ!

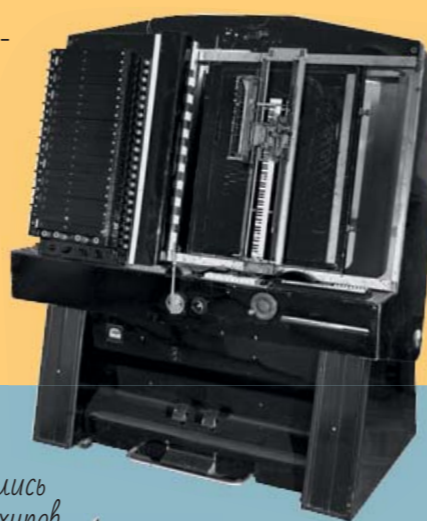
14 декабря 1958 года третья советская антарктическая экспедиция впервые в истории достигла Южного полюса недоступности (в 2 100 километрах от станции Мирный) и основала там одноименную антарктическую станцию. Станция получила свое название из-за расположения в точке, наиболее удаленной от берегов Антарктиды, — так называемом полюсе недоступности. Основана участниками санно-гусеничного похода третьей советской антарктической экспедиции. Во время торжественной церемонии открытия станции на ее крыше полярниками был установлен бюст Ленина. Станция использовалась для метеорологических, гляциологических, геомагнитных и актинометрических наблюдений.



ПЕРВЫЙ В МИРЕ СИНТЕЗАТОР

Первый в мире синтезатор был изобретен в СССР полковником артиллерии Советской армии Евгением Мурзиным. Это было еще до появления заграничных «Синти-100», «Супермугов» и задолго до изобретения всевозможных «Ямах». Евгений Мурзин назвал машину в честь своего любимого композитора Александра Николаевича Скрябина — «АНС».

Инструмент позволяет музыканту использовать любые лады и звукоряды, существующие в мире, имитирует любые шумы, позволяет создать такие звуки, которых еще не было во Вселенной.



МОДНИЦЫ НА ШПИЛЬКАХ И МАЛЬЧИКИ С КОКАМИ

Шпилька появилась в СССР в середине 50-х благодаря женам дипломатов, моряков и всех, кто имел «выход за моря». В это время в СССР набирает новое и невиданное доселе явление — молодежная мода... Стиляги тут же были названы жертвами тлетворного влияния Запада и социально опасными людьми. Не укладывались в рамки привычной советской моды взбитые коки и тонкие усики стиляг, длинные, зачесанные назад волосы... По всем улицам городов проводились облавы, и обладателя «неправильной» прически могли забрать в милицию и состричь идеологически ненавистный кок насильно. Девушки-стиляги носили невероятные начесы, либо короткие стрижки, уложенные в невероятный «шухер», который советские сатирические журналы обозвали «я у мамы дурочка».



ЛАГЕРЬ ДЛЯ ЛУЧШИХ ДЕТЕЙ СТРАНЫ

Оздоровительный лагерь «Артек» выводится из подчинения Минздрава Украины и передается в ведение ЦК ВЛКСМ, после чего становится главным пионерлагерем страны, куда попадают лишь лучшие. Детей в «Артеке» больше не лечили, но организовывали им активный и разнообразный отдых. Путевка в «Артек» являлась высшей наградой пионеру за его славные дела. Дети должны были доказать свое право на посещение «Артека» отличной успеваемостью, дисциплиной, спортивной и общественной активностью. В 60-е годы направления в «Артек» выдавались по решению совета пионерской дружины школы.



Что происходит в мире?

США вывели на орбиту Земли спутник Эксплорер-1, став второй космической державой

3 августа американская АТЛ «Наутилус» в ходе секретного задания «Солнечный свет» в 23 часа 15 минут впервые в истории под водой достигла Северного полюса

В США начались продажи хула-хупов

Английская экспедиция В. Фукса впервые пересекла Антарктиду

Заработал первый китайский экспериментальный ядерный реактор



Hula Hoop

Восточная Германия рассылает 60 странам ноту с требованием признания

США провели атмосферные ядерные испытания на острове Джонстон

Ив Сен-Лоран представил первую коллекцию в ранге главного художника дома моды Christian Dior. Именно тогда платье-трапеция зарекомендовало себя как абсолютно современный и притягательный образ



На продуктовом рынке Японии появился новый продукт — лапша быстрого приготовления «Chicken Ramen»

Впервые в эфир вышло телевидение Китая



Подготовили: Татьяна Кабанцева, Екатерина Пиликина

«Есть папа римский, а есть – северодвинский»

К 110-летию
директора завода №402
Евгения Павловича Егорова

Текст: Светлана Сватковская

БЫЛА В СЕМЬЕ ОДНОЙ МОЕЙ БЛИЗКОЙ
ЗНАКОМОЙ ПЕРЕДАВАЕМАЯ ИЗ УСТ В УСТА
СЕМЕЙНАЯ ЛЕГЕНДА О ТОМ, КАК ИХ
ДЕДУШКА, БУДУЧИ НА ПОСТУ, НЕ ПУСТИЛ
ЧЕРЕЗ ПРОХОДНУЮ САМОГО ЕГОРОВА,
ЗАБЫВШЕГО ПРОПУСК. КАК ЕВГЕНИЙ ПАВЛОВИЧ
СТРАШНО ВОЗМУТИЛСЯ: «ТЫ ЧТО ЖЕ? СВОЕГО
ДИРЕКТОРА НЕ ЗНАЕШЬ?!» А В ОТВЕТ:
«ЗНАЮ, ОТЧЕГО ЖЕ НЕ ЗНАЮ! НО ПРАВИЛА
ЕСТЬ ПРАВИЛА. ОНИ ДЛЯ ВСЕХ». А ПОТОМ
С ОСОБОЙ ГОРДОСТЬЮ РАССКАЗЧИКИ
ЭТОЙ СЕМЕЙНОЙ ЛЕГЕНДЫ ДОБАВЛЯЛИ:
«И С ТЕХ ПОР ЕВГЕНИЙ ПАВЛОВИЧ С ДЕДУШКОЙ
ВСЕГДА ПРИ ВСТРЕЧЕ ЗА РУКУ ЗДОРОВАЛСЯ!
УВАЖАЛ ЗА ПРИНЦИПИАЛЬНОСТЬ».

Невольно думалось: «Надо же, какое внимание к каждому работнику!» И потом, уже работая на заводе, похожих историй я слышала немало. Да, это была принципиальная егоровская позиция. Он, как никто, знал: уникальные подводные лодки строят не машины, не краны и станки. Их строят люди. Для которых нет ничего дороже простого человеческого отношения. Тогда, пожалуй, они и горы могут свернуть. Потому и каждого вновь прибывшего Евгений Павлович встречал лично, находил время побеседовать, даже если это были совсем еще пацаны и пацанки. Да и после частенько отслеживал их судьбу, навещал в цехах, узнавал, как живется и работает. По выходным заходил в общежития, решал самые разные бытовые вопросы. Был ли он при этом еще и профессионалом? Не то слово! Люди, которые с ним работали, поражались его осведомленностью в самых узкоспециальных вопросах.

Владимир Леонидович Пономарев, который много лет руководил цехом № 1, вспоминал, что еще в бытность своей работы в цехе № 27 частенько встречался с Е.П. Егоровым. Директор заходил, спрашивал, как успехи.

– Как он знал свое дело! – восхищался Владимир Леонидович. – Приходит, узнает, что что-нибудь не так получается, и сходу: «Ну, тогда так сделай!» Я просто поражался! Директор все-таки!

Конечно, чтобы руководить таким большим заводом нужна особая система. У Евгения Павловича она была. Ежедневные директорские проверки, постоянные встречи в цехах – так он всегда держал руку на пульсе, в каких-то сложных вопросах не рубил с плеча, разбирался в причинах, а что особенно ценно, брал на себя ответственность. Как, например, при строительстве головного корабля серии ракетноносцев нового поколения проекта 667А с 16 баллистическими ракетами на борту. Тогда новым ультразвуковым методом был обнаружен брак во всех 16 вваренных комингсах для крепления ракетных шахт. Это была практически катастрофа и как минимум – полугодовое отставание от сроков. Требовалась новая технология для изготовления, которая исключила бы появление водородных трещин в металле. Егоров принимает решение не докладывать «наверх» о неудаче, а искать новые инженерные подходы. В итоге – заменаковки металла на листовой прокат. Сроки спуска на воду удалось выдержать.

Общеизвестный факт: за границей Севмаш многие годы называли фирмой Егорова. И не только потому, что 20 лет у руля такого предприятия – это огромный срок. Два поколения подводных лодок были построены под его началом, подготовлены цехи и мощности для строительства третьего поколения. Формирование советского атомного подводного флота начато с нуля – это ли не достижение!

Уникальная личность, талантливый инженер, крупный руководитель, явление в сфере кораблестроения и даже «дар Божий» – так говорили о Евгении Павловиче самые разные люди. И все: от рабочих до самых высоких заводских деятелей – называли его папой: папа сказал, папа решил... Даже шутка такая ходила на заводе: есть папа римский, а есть – северодвинский. Причем получил Егоров такое прозвище именно от простых рабочих, к проблемам которых он так неформально был внимателен.

Виктор Антонович Петрушин, ветеран Севмаша, вспоминает: «Как-то захожу в кабинет по какому-то делу, он разговаривает с Дмитрием Устиновым (министр оборонной промышленности СССР, заместитель Председателя Совета Министров СССР) по телефону. Просит: пришли нам вагон яблок, вагон апельсинов. Тот обещает: пришлю! И Егоров, обрадованный, что «пробил» центральные органы, чтоб прислали три вагона фруктов – яблоки, апельсины – и еще чего-то на праздники, делится: «Вот, сейчас звонил Устинову, обещает! Будем праздновать!» И радуется, как ребенок!»

Это сейчас во фруктах дефицита нет. А в те годы организовать такую доставку в далекий Северодвинск – было проблематично. Казалось бы, при чем здесь подводные лодки? Какая разница, есть ли у горожан фрукты, скажем, к новогоднему столу? Есть разница! Во всяком случае, для Егорова была.

В семье он был внимателен, никогда не позволял себе «директорского» тона по отношению к близким. На любой праздник родным открытка написана им собственноручно – и здесь Евгений Павлович не опустился до формальных «подмахиваний» написанных секретарями писем.

Невестка, жена сына Альбина, Роза Афанасьевна Егорова вспоминает: «Это была одна доброта! Начнешь с ним беседовать и думаешь: хоть бы этот разговор никогда не кончался! Дать совет, пошутить, вовремя как-то анекдот вставить – это все в нем было. Он очень интересный человек. Конечно, нам всем его не хватает...»

А еще как-то, когда Евгений Павлович уже работал преподавателем в Николаеве, Розе Афанасьевне срочно потребовался совет по важному семейному делу. У свекра не было телефона – нужно было вызывать на связь через телефонную станцию. Есть время – только в пять утра! Роза Афанасьевна расстроилась: все-таки пожилой человек, раннее утро, может и не прийти. Муж Альбин успокаивал: «Да придет он, придет», но Роза даже будильник заводить не стала. И что же? В пять утра будит телефонный звонок и бодрый голос – Евгений Павлович. Все вопросы решили, а заодно свекор расспросил обо всем: о работе, о семье, о городе и, конечно, о заводе. По-отечески неравнодушно... Что ж... Папы ведь бывшими не бывают. Если настоящий папа – то это навсегда.

ТОЛЬКО ФАКТЫ:

- ▶ При Е.П. Егорове завод № 402 (сейчас Севмаш) стал крупнейшим в СССР центром атомного подводного судостроения. За 20 лет его руководством построено 101 корабль, в том числе уникальные атомные подводные лодки: первая в мире дизельная с ракетным вооружением, первая отечественная атомная ПЛ, первая титановая.
- ▶ Завод № 402 стал конвейером по строительству АПЛ. В 1970 году корабельщики установили мировой рекорд – флоту переданы шесть атомных подводных ракетноносцев.
- ▶ Е.П. Егоров начал строительство самых грандиозных сооружений в судостроении: цеха № 55 – самого большого крытого эллинга в мире, где строятся атомные подводные лодки; корпусно-сварочного цеха и других объектов.
- ▶ Внедрена уникальная технология сборки 600-тонных секций АПЛ (поточно-позиционная система).
- ▶ Севмаш построил город Северодвинск. Под руководством Е.П. Егорова возведены сотни жилых домов, Севмашвуз, Дворец культуры (ныне Дом корабела).
- ▶ Численность работников завода № 402 увеличилась вдвое, достигнув 30 тысяч человек. Корабелы трудились в три смены, зачастую сверхурочно.
- ▶ Е.П. Егоров – Герой Социалистического Труда. Награжден четырьмя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, «Знак Почета».



Визит правительственной делегации во главе с генеральным секретарем ЦК КПСС Л.И. Брежневым. 30 мая 1967 г.

Директор завода Е.П. Егоров объясняет первому секретарю ЦК КПСС Н.С. Хрущеву технологию постройки подводных крейсеров на предприятии. 22 июля 1962 г.



«Режимное предприятие», «государственная тайна», «секретность». Во все времена для Севмаша это были не пустые слова. Производство скрыто от посторонних глаз, на территорию завода попасть не так-то просто, а в сталельные цехи проход открыт только по специальному пропуску. Неудивительно, что иностранные средства массовой информации, и, более того, агенты разведки всегда питали особый интерес к северной верфи. В 2017 году Центральное разведывательное управление (ЦРУ) США опубликовало около 12 миллионов страниц документов, касающихся деятельности управления с 1940 по 1990 год. Среди них огласке был предан доклад о Севмаше, датированный 1954 годом.

В документе – примерная оценка мощностей молодого развивающегося завода за 15 лет от начала производственной деятельности, кадровая составляющая предприятия, а также несколько слов об организациях-партнерах. С некоторыми из них, к слову, сотрудничество продолжается до сих пор, спустя 64 года.

Авторы доклада называют завод № 402 (сейчас Севмаш) «важнейшим судостроительным предприятием на северном побережье СССР», а расположение верфи дает представление о «большей направленности на строительство кораблей, чем на их ремонт» и является стратегической составляющей – это крупнейший центр в своей отрасли, имеющий выход в открытое море через воды, подконтрольные Советскому Союзу. В середине прошлого века, согласно документу, Севмаш занимал территорию в 226 гектаров, сегодня – около 300. Уязвимым местом, по мнению иностранных агентов, является удаленность предприятия от промышленных центров страны: «главной опасностью завода с экономической точки зрения является вопрос о гарантированности поставки сырья и комплектующих, производимых другими предприятиями». Однако транспортная структура региона динамично развивается, сейчас до Северодвинска (на момент выхода доклада – Молотовска) можно добраться не только по железной дороге, но и автомобильным транспортом. Да и на Севмаше существует свое транспортное производство: движение по дорогам предприятия обеспечивает целый автопарк, а сеть железнодорожных путей насчитывает 47 километров: 31 километр в первой промышленной зоне, 15 – во второй и еще километр – в цехе № 19.

Что же до производственных мощностей, то и здесь иностранные агенты владели некоторой информацией. В докладе они говорят о закрытых и обогреваемых строительных эллингах, которые «предоставляют лучшие возможности во всем СССР для размещения в них больших кораблей», а литейные участки и цехи предприятия «производят корпусные конструкции и комплектующие для оборудования, необходимого для строительства кораблей на всей территории СССР». На схемах в докладе видны топливные цистерны, наливной и спусковой бассейны, частично недостроенные поперечные стапели, трубозаготовительный, литейный, сварочный и механический цехи, теплоэлектростанция.

Несмотря на доступ к некоторой информации, производственная программа завода № 402 оставалась закрытой для иностранцев. Им оказались доступны лишь общие сведения. В 1949 году была получена информация «о строительстве серии сторожевых кораблей длиной от 50 до 65 футов, каждый с двумя винтами», а о строительстве подводных лодок и вовсе говорилось так: «У нас недостаточно сведений, чтобы с уверенностью утверждать о строительстве подводных лодок в настоящее время». Данные о строительстве ПЛ появляются в докладе только в 1953 году короткой строкой: «Строительство, дооснащение подводных лодок. Считается, что парал-

лельно строится несколько кораблей. Их точное количество неизвестно».

Документ затрагивает и такой важный фактор в строительстве подводных лодок, как сталельное время. Его считали основным ограничителем темпов производства. По оценке, данной на основе докладов с других предприятий СССР, и с учетом географической позиции предприятия, погодных условий сталельный период подлодок классов «Z» и «W» мог длиться 16 и 14 месяцев соответственно.

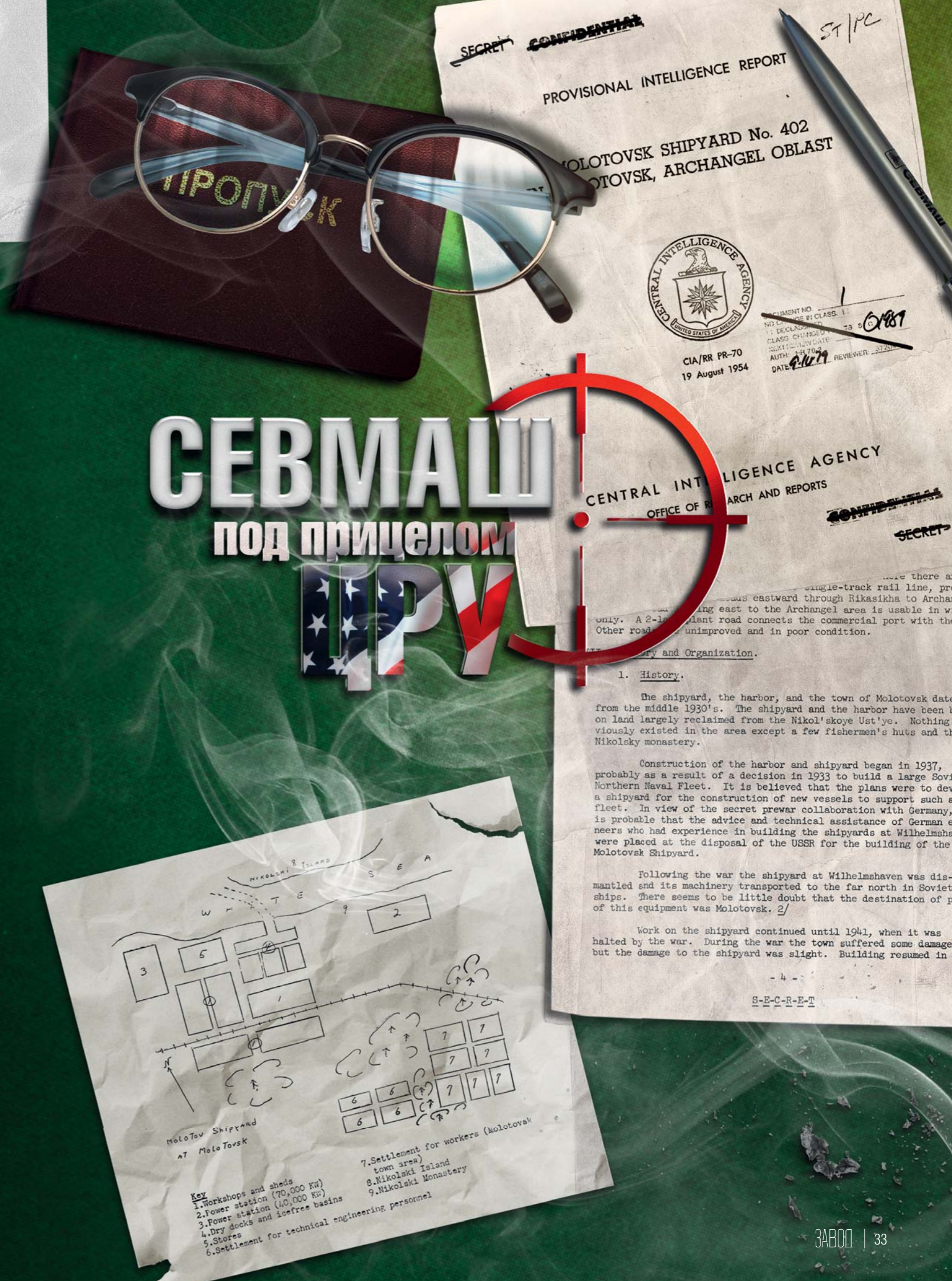
Есть в докладе и несколько слов о других изделиях, над которыми работали специалисты завода. В перечне: якоря, нагреватели, регуляторы температуры для турбо-масляных насосов, медные и стальные трубопроводы, масляные фильтры, водонепроницаемые люки, якорные клюзы, крышки цепных труб, различное корабельное оборудование. По информации ЦРУ, этими изделиями завод № 402 снабжал Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск, Владивосток, Сретенск, антарктическую флотилию. В документе упоминается промышленное объединение «Электромортрест». Сегодня оно носит название «Арктика» и продолжает тесное сотрудничество с Севмашем – специалистам доверены работы по электрической части АПЛ.

Проследили агенты и за поставками материалов из разных уголков страны. К примеру, литейный чугун, сталь дляковки и формы, согласно докладу, доставляли с Урала, из Москвы и Ленинграда, большую часть электрооборудования – с запада СССР, судовые котлы, предположительно, с Балтийского завода в Ленинграде, а легкие станки и судовое оборудование – с заводов Дальнего Востока.

На производстве, согласно документу, трудилось около 14 000 человек, в том числе женщины и военнопленные. Сейчас коллектив Севмаша насчитывает более 28 000 человек, 35% из которых – женщины. В докладе также отмечается, что «в Молотовске и близлежащих районах располагается малое количество промышленных предприятий, рабочая сила с которых может быть направлена на завод в случае экстренного наращивания производства». Сегодня на Севмаше знают пути решения этой проблемы: предприятие активно участвует в программе мобильности трудовых ресурсов, на завод стремятся не только жители Архангельской области, но и представители других регионов.

После обширного анализа производственных мощностей завода № 402, его трудового коллектива, поставщиков и партнеров, американская разведка выносит единственно верное заключение: «Скорее всего, завод был спроектирован в таких масштабах с намерениями превратить его в ведущую верфь атомного подводного флота». И мы не можем не согласиться! Ведь, как сказал Главнокомандующий Военно-морским флотом России Владимир Королёв, сегодня Севмаш стоит на одной из первых позиций в мире в атомном подводном кораблестроении.

Текст: Элина Никулина



11 ТОП ФАКТОВ

О САМОМ БОЛЬШОМ ЭЛЛИНГЕ, ГДЕ СТРОЯТ АТОМОХОДЫ

1 ЭЛЛИНГ № 2 СТАПЕЛЬНО-СДАТОЧНОГО ПРОИЗВОДСТВА АО «ПО «СЕВМАШ» (55-Й ЦЕХ) **ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ КРУПНЫМ КРЫТЫМ ЭЛЛИНГОМ В МИРЕ** ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АПЛ.

2 ГЛАВНЫЙ СТАПЕЛЬ СЕВМАША **БЫЛ ПОСТРОЕН В 1974 ГОДУ ЗА РЕКОРДНЫЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА** ПОД СТРОГИМ КОНТРОЛЕМ СЕКРЕТАРЯ ЦК КПСС Д.Ф. УСТИНОВА. СРАЗУ ПОСЛЕ ПОСТРОЙКИ В НОВОМ ЦЕХЕ ЗАЛОЖИЛИ АПЛ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ ПРОЕКТА 949 «АРХАНГЕЛЬСК», А ЧЕРЕЗ ГОД – «ДМИТРИЙ ДОНСКОЙ» ПРОЕКТА 941, КОТОРЫЙ ЗАНЕСЕН В КНИГУ РЕКОРДОВ ГИННЕССА ЗА СВОИ РАЗМЕРЫ. ЭТО БЫЛИ САМЫЕ БОЛЬШИЕ В МИРЕ АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ КРЕЙСЕРЫ.

3 ЗДЕСЬ БЫЛИ **ПОСТРОЕНЫ 23 АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ** ТРЕТЬЕГО И ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЙ.

4 С 1986 ПО 1992 ГОД ЭЛЛИНГ № 2 **ОБЕСПЕЧИВАЛ ВСЮ РОССИЮ,** А ТАКЖЕ ЧАСТЬ ЗАРУБЕЖЬЯ (РЕСПУБЛИКУ КУБА) **ВАКУУМНЫМИ КОТЛАМИ,** ПРОИЗВОДСТВО КОТОРЫХ БЫЛО ОРГАНИЗОВАНО В СООТВЕТСТВИИ С ПОСТАНОВЛЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ПРОГРАММЕ ПОДЪЕМА СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА. КОТЛЫ ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ ДЛЯ ВЫРАБОТКИ КОСТНОЙ МУКИ, КОТОРАЯ ШЛА НА КОРМ ЖИВОТНЫХ. ВСЕГО В ЦЕХЕ БЫЛО ПРОИЗВЕДЕНО 5 500 КОТЛОВ.

5 ГЛАВНЫЙ СТАПЕЛЬ СЕВМАША **ОСНАЩЕН ЭСКАЛАТОРАМИ.** В 1970–80-Х ГОДАХ ЭТИ «ЛЕСТНИЦЫ» ДОСТАВЛЯЛИ РАБОЧИХ НА ОТМЕТКУ 7,2 МЕТРА (3 ЭТАЖ), ГДЕ РАСПОЛАГАЮТСЯ САНПРОПУСКНИКИ, БРИГАДНЫЕ КЛАДОВЫЕ, ПОМЕЩЕНИЯ БРИГАДНЫХ РАЗВОДОВ, ТЕМ САМЫМ ЭКОНОМЯ ВРЕМЯ И СИЛЫ КОРАБЕЛОВ.

6 **ВПЕРВЫЕ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ** В ЭЛЛИНГЕ № 2 **БЫЛ РЕАЛИЗОВАН АГРЕГАТНО-МОДУЛЬНЫЙ МЕТОД** СТРОИТЕЛЬСТВА АПЛ. ЭТОТ ПРИНЦИП ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТОМ, ЧТО КОРАБЛЬ СТРОИТСЯ ПРИ ПОМОЩИ СТЫКОВКИ ГОТОВЫХ БЛОК-СЕКЦИЙ. БЛОК-СЕКЦИИ ЖЕ ПОСТУПАЮТ В ГЛАВНЫЙ СТАПЕЛЬ ИЗ ДРУГИХ ЦЕХОВ И ЗДЕСЬ НАСЫЩАЮТСЯ ТАК НАЗЫВАЕМЫМИ ЗОНАЛЬНЫМИ БЛОКАМИ С ТЕХНИКОЙ, ОБОРУДОВАНИЕМ, МАТЕРИАЛАМИ. ТАКАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ЗНАЧИТЕЛЬНО ЭКОНОМИТ ВРЕМЯ ПОСТРОЙКИ КОРАБЛЯ. АГРЕГАТНО-МОДУЛЬНЫЙ МЕТОД РАЗРАБОТАН ПО ИНИЦИАТИВЕ СПЕЦИАЛИСТОВ СЕВМАША С УЧАСТИЕМ НАУЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ. ТЕПЕРЬ ЕГО ПРИМЕНЯЮТ МНОГИЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РОССИИ.

7

САМЫЕ РЕДКИЕ ПРОФЕССИИ В ЭЛЛИНГЕ:

ГРАВЁР – 1 ЧЕЛОВЕК;

ОПЕРАТОР УЛЬТРАЗВУКОВЫХ УСТАНОВОК – 2 ЧЕЛОВЕКА;

ВУЛКАНИЗАТОРЩИК – 2 ЧЕЛОВЕКА;

ИСПЫТАТЕЛЬ НА ГЕРМЕТИЧНОСТЬ – 3 ЧЕЛОВЕКА.

САМАЯ ВОСТРЕБОВАННАЯ ПРОФЕССИЯ – СЛЕСАРЬ-МОНТАЖНИК СУДОВОЙ – БОЛЕЕ 1 500 ЧЕЛОВЕК.

8

ЭЛЛИНГ № 2 ОСНАЩЕН МОЩНЫМ КРАНОВЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ.

КРАНЫ КОЗЛОВЫЕ – «ФРЕГАТ» И «ГРАНИТ» –

В ПАРЕ ПОДНИМАЮТ 600 ТОНН,

А ЭТО ПРИМЕРНО 23 ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНА!

9

В ГЛАВНОМ СТАПЕЛЕ **ИМЕЕТСЯ СПОРТЗАЛ,**

В КОТОРОМ УСТАНОВЛЕННЫ ТРЕНАЖЕРЫ, СТОЛ ДЛЯ ИГРЫ В НАСТОЛЬНЫЙ ТЕННИС, ИМЕЕТСЯ ДУШЕВАЯ. СПОРТЗАЛ ФУНКЦИОНИРУЕТ В ОБЕДЕННЫЙ ПЕРЕРЫВ И В ТЕЧЕНИЕ ОДНОГО ЧАСА ПО ОКОНЧАНИИ РАБОЧЕЙ СМЕНЫ.

10

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ В ЭЛЛИНГЕ № 2 **РАБОТАЮТ ОКОЛО 4 300 КОРАБЕЛОВ,** ИЗ НИХ МУЖЧИН – 87%, ЖЕНЩИН – 13%.

РЕКОРД ПО ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТНИКОВ БЫЛ ЗАФИКСИРОВАН В 1985 ГОДУ – 4 416 ЧЕЛОВЕК.

11

ГЛАВНЫЙ СТАПЕЛЬ ПОСЕТИЛИ

ВСЕ ТРИ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ:

Б.Н. ЕЛЬЦИН, Д.А. МЕДВЕДЕВ, В.В. ПУТИН.

Б.Н. ЕЛЬЦИН СТАЛ ДЛЯ РАБОТНИКОВ ЭЛЛИНГА САМЫМ ДОСТУПНЫМ ПРЕЗИДЕНТОМ РОССИИ В ПРЯМОМ СМЫСЛЕ ЭТОГО СЛОВА. ВО ВРЕМЯ ВИЗИТА В ЭЛЛИНГ № 2 ЕГО ОКРУЖИЛИ РАБОТНИКИ ВЕРФИ, ОТТЕСНИВ СЛУЖБУ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕЗИДЕНТА.

Б.Н. ЕЛЬЦИН ПОЖАЛ РАБОЧИМ РУКИ И ПОИНТЕРЕСОВАЛСЯ, КАК У НИХ ПРОДВИГАЕТСЯ РАБОТА.

Б.Н. ЕЛЬЦИН ПОЖАЛ РАБОЧИМ РУКИ И ПОИНТЕРЕСОВАЛСЯ, КАК У НИХ ПРОДВИГАЕТСЯ РАБОТА.

Подготовила: Татьяна Кабанцева



АРКТИЧЕСКИЙ БРЕНД РОССИИ РОДОМ ИЗ СЕВЕРОДВИНСКА

Пять лет назад, 20 декабря 2013 года, единственная в России на шельфе Арктики морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная» начала добычу нефти. Таким образом наша страна обозначила свое присутствие на территории, которая долгое время была предметом спора для других стран.

Уникальное сооружение – плавающий стальной остров высотой с двадцатитрёхэтажный дом – было построено на Севмаше – предприятии, специализирующемся на строительстве надводных и подводных кораблей. Уникальный нефтегазовый объект завод создавал впервые. Сейчас платформа, установленная на арктическом шельфе в Печорском море, успешно функционирует: бурит скважины, добывает и отгружает нефть.

Миллионы тонн арктической нефти

Сегодня на платформе введено в эксплуатацию 13 скважин (восемь добывающих, четыре нагнетательных, одна шламовая), количество которых к 2023 году увеличится до 32. Бурение скважин происходит постоянно, для формирования одной скважины требуется 5-6 месяцев.

Как отмечают представители ООО «Газпром Нефть», спрос на нефть сорта ARCO, добываемую на шельфе Печорского моря, обусловлен такими

особенностями сорта, как высокая плотность (около 906 кг на кубический метр), низкий показатель коксового остатка, большое количество фракций, используемых для производства масел. Продукты, получаемые из этой нефти путем глубокой переработки, имеют широкий спектр применения. В частности, используются в шинной и фармацевтической промышленности.

С начала производственной эксплуатации месторождения с платформы «Приразломная» в апреле 2018 года была совершена сотая отгрузка нефти сорта ARCO, отгружено более 6,6 млн тонн нефти в Северо-Западную Европу. Это доказывает, что реализация смелого и амбициозного проекта выполнена успешно. Платформа рассчитана на эксплуатацию в тяжелых климатических условиях. Этот нефтегазовый объект отвечает самым жестким требованиям безопасности. При строительстве «Приразломной» были использованы материалы из специальных сплавов, устойчивых к коррозии, низкой температуре, агрессивной морской среде. Платформа надежно

удерживается на дне моря за счет своего веса (506 тыс. тонн с учетом бетонного и водного балласта).

В процессе создания МЛСП «Приразломная» на Севмаше была осуществлена крупномасштабная реконструкция, получена международная сертификация производства, приобретен ценный опыт по изготовлению сложных конструкций, подготовлены сотни специалистов, разработаны и освоены десятки передовых технологий. К примеру, на предприятии внедрили в производство комплекс конструкторских и технологических разработок по проектированию систем платформы, применили технологии транспортировки и сборки на плаву крупногабаритных металлоконструкций из хладостойких сталей.

Второе дыхание для стального острова

В 2018 году АО «ПО «Севмаш» выполняло на морской ледостойкой стационарной платформе «Приразломная» работы по ее техническому перевооружению: внедрены новейшие технологические решения, призванные повысить эффективность добычного комплекса. Работы проводили сборщики, монтажники, изолировщики и рабочие других специальностей предприятия, в том числе и те, кто участвовал в строительстве платформы. Выборочное техническое

перевооружение платформы – это процесс, изначально интегрированный в схему освоения Приразломного месторождения. Он направлен на использование в арктических условиях самых современных технологических разработок, предлагаемых рынком. Одним из центральных мероприятий в рамках технического перевооружения является модернизация бурового комплекса, необходимая для строительства сверхглубоких наклонно-направленных скважин. Также введены новые датчики в систему добычи нефти, проведена модернизация комплекса отгрузки нефти и системы приготовления шламовой суспензии и закачки ее в пласт. Осуществлены монтаж системы охлаждения торцевых уплотнений для насосов отгрузки нефти, установка автоматизированной системы учета попутного нефтяного газа, монтаж свидетелей солеотложения и датчиков коррозии.

Нефтегазовые перспективы Севмаша

– Платформа «Приразломная» стала одним из брендов не только Севмаша, но и всей России. Сегодня у предприятия есть авторитет в области нефтегазового направления. Севмаш готов к производству самого передового оборудования для освоения

арктического шельфа. Заказчик оценивает деятельность предприятия положительно: заключение контракта на техническое перевооружение «Приразломной» тому свидетельство, – поясняет начальник отдела гражданского назначения предприятия Валерий Бородин. – В настоящее время развитию арктической зоны уделяется большое внимание. Севмаш может быть как главным исполнителем, так и соисполнителем крупных арктических проектов как на шельфе, так и в прибрежной зоне. Знания и опыт, которые получают специалисты

при обустройстве Приразломного месторождения, будут востребованы при разработке следующих проектов на российском арктическом шельфе. Среди перспективных контрактов, на которые нацелен Севмаш – работа с компанией «Новатэк» и возможность изготовления крупнотоннажных модулей завода по сжижению природного газа «Арктик СПГ-2», а также участие в проектах Газпрома по строительству ледостойкой стационарной платформы и блок-кондукторов для месторождения «Каменномыское-море».

Текст: Елена Воронцова

ТОЛЬКО ФАКТЫ:

- Более 700 наименований предметов, которые человек использует в своей жизни, частично состоят из нефти. После вторичной переработки нефти получают такие продукты как пластмасса, синтетические резина, каучук, полиэтилен, синтетические ткани, краски, моющие средства, воск, удобрения, красители и прочее.
- Нефтью рисуют картины. Первый и единственный в мире музей нефтяного искусства «Чутское масло» открыт с 2017 года в этнокультурном парке Республики Коми.
- Одно из самых популярных обезболивающих лекарственных средств – аспирин – делают из бензола, который является производным нефтепродуктов.
- Обычная жевательная резинка тоже имеет в своем составе нефть. Интересно отметить, что жвачка запрещена в американском Диснейленде, потому что ее трудно очищать с поверхности.

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО:

ДО 1 ЛИТРА НЕФТИ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ DVD-ДИСКА И ЕГО КОРОБКИ

ДО 11 ЛИТРОВ НЕФТИ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ КОМПЬЮТЕРА. В КОМПЬЮТЕРЕ СОДЕРЖИТСЯ: 9 ЛИТРОВ – КОРПУС КЛАВИАТУРЫ, 2 ЛИТРА – МОНИТОР

4% ВСЕМИРНОЙ ДОБЫЧИ НЕФТИ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛИЭТИЛЕНОВЫХ ПАКЕТОВ

ДО 60 ЛИТРОВ НЕФТИ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ ДВУСПАЛЬНОГО ДИВАНА, КОТОРЫЙ ПРОИЗВОДИТСЯ ИЗ ПОЛИУРЕТАНА. ЭТОТ МАТЕРИАЛ ПОЗВОЛЯЕТ ИЗОЛИРОВАТЬ ДЕТАЛИ ДИВАНА ОТ ВЛАГИ

40% МАТЕРИАЛОВ В СОВОТЫХ ТЕЛЕФОНАХ ИЗГОТОВЛЕННЫ ИЗ ПРОДУКТОВ НЕФТЕХИМИИ

1 БАРРЕЛЕ НЕФТИ СОДЕРЖИТСЯ В 159 ЛИТРАХ СЫРОЙ НЕФТИ. ИЗ НЕЕ МОЖНО СДЕЛАТЬ:

| | | |
|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 102 ЛИТРА БЕНЗИНА | 30 ЛИТРОВ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА | 25 ЛИТРОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА |
| 11 ЛИТРОВ НЕФТЕЗАВОДСКОГО ГАЗА | 10 ЛИТРОВ НЕФТЯНОГО КОКСА | 6,8 ЛИТРА МАЗУТА |
| 5,4 ЛИТРА СЖИЖЕННОГО ГАЗА | 170 ВОСКОВЫХ СВЕЧЕК ДЛЯ ТОРТА | 12 БАЛЛОНОВ С ПРОПАНОМ |



НИЧТО ТАК НЕ ГРЕЕТ РУССКУЮ ДУШУ, КАК ИЗОБРАЖАЕМЫЙ В МИРОВОМ КИНЕМАТОГРАФЕ «РУССКИЙ»... А ЕСЛИ БЕЗ ИРОНИИ, ВСЕ ДОВОЛЬНО ГРУСТНО. ВОДКА, МАТРЕШКА, БАЛАЛАЙКА, КАЛИНКА-МАЛИНКА. РАСПАД СОВЕТСКОГО СОЮЗА ДОБАВИЛ В ЭТОТ СОБИРАТЕЛЬНЫЙ ОБРАЗ «СЕК, НАРКОТИКИ И РОК-Н-РОЛЛ» – «ЭТИ РУССКИЕ» ОКАЗАЛИСЬ ЕЩЕ И БАНДИТАМИ С КРЕПКИМИ ПРЕСТУПНЫМИ СВЯЗЯМИ. В ОБЩЕМ И ЦЕЛОМ, ЕСЛИ И ПОЯВИЛАСЬ КОЕ-ГДЕ В ИЗОБРАЖЕНИИ НАШЕГО БРАТА СИМПАТИЯ, ТО ВСЕ РАВНО ПОД ЗНАКОМ «ЭТИ СТРАННЫЕ И СТРАШНЫЕ РУССКИЕ», КОТОРЫЕ 30 ЛЕТ ЛЕЖАТ НА ПЕЧИ, ВСЕХ РАЗДРАЖАЮТ, ПОКАЗЫВАЮТ СВОЮ ПОЛНУЮ НИКЧЕМНОСТЬ ИЛИ КРАЙНЮЮ ЧУДАКОВАТОСТЬ, А ПОТОМ РАЗ – И СПАСАЮТ МИР, НУ ИЛИ КАК МИНИМУМ ОКАЗЫВАЮТСЯ СПОСОБНЫМИ НА НАСТОЯЩЕЕ САМОПОЖЕРТВОВАНИЕ. ФИЛЬМЫ, ГДЕ ФИГУРИРУЮТ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ, ОТ ОБЩЕЙ ТЕНДЕНЦИИ ДАЛЕКО НЕ УШЛИ. ХОТЯ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ СДВИГИ В ПОНИМАНИИ ЗАГАДОЧНОЙ РУССКОЙ ДУШИ ЕСТЬ...

Текст: Светлана Сватковская

В мировом кинематографе кинолент, где фигурируют лодки, построенные на Севмаше (или прообразами их стали корабли, которые строились на Севмаше), можно перечислить по пальцам. Оно и понятно. В период холодной войны подобные фильмы ничего кроме раздражения и лишнего накала обстановки вызвать бы не могли. А после... как будто бы тема потеряла актуальность. Уже на излете холодной войны США выпустили фильм «Охота за «Красным Октябрем» (1990).

1984 год. Марко Рэмус – командир новейшей советской стратегической подводной лодки под названием «Красный Октябрь», оборудованной экспериментальной малолитражной двигательной системой, выводит подлодку в море на учения с другими кораблями Северного флота. Но у командира свои планы: сдать американцам, чтобы предотвратить ядерную войну двух сверхдержав, ну и спокойно порыбачить на пенсии после. Прообразом новейшей советской атомной подводной лодки могла быть субмарина 941-го проекта

(головной корабль «Дмитрий Донской»), известная в том числе и своей малолитражностью. Роман Тома Клэнси «Охота за «Красным Октябрем» появился в 1984 году, а «Дмитрий Донской» поступил на вооружение Северного флота 9 февраля 1982 года.

Чтобы наглядно показать уникальность лодки, в фильме внутреннее убранство субмарины подчеркнуто футуристично. Она скорее похожа на космический корабль, чем на подлодку. Ее боятся. Русские – потерять, американцы – подпустить слишком близко. Казалось бы, можно гордиться и страной, и субмариной, если бы не одно жирное «но». Предатель-командир, который стремится отдать секреты Родины американцам.

«К-19. Оставляющая вдов» (2002). США – Великобритания – Германия – Канада при участии России.

Трудно найти фильм, который оставляет столь противоречивые эмоции. С одной стороны, русский, наконец-то, в фильме все же так вызывает симпатию.



С другой, как ни бились российские консультанты, по их мнению, драма все-таки переросла в фарс. Один из них, капитан 1 ранга Сергей Апрелев, сокрушался, что он потом и кровью каждый съемочный день добивался исторической правды, а в конце концов потребовал вычеркнуть свое имя из титров. Вполне ожидаемо оказалось, что его советы, конечно, нужны... Но не ради исторической правды вложено столько денег, а ради хорошо работающего и окупаемого динамичного сюжета. Поэтому в одной истории тебе и пожар, и авария с утечкой, и спасение подлодки американцами, не говоря уж о совершенно немыслимом «бунте на корабле»... Фантазия у сценаристов работала хорошо, поэтому однажды в подлодке появилась... чайка. Ну тоже, разумеется, для динамики, как и прирученный одним из матросов грызун. Вот как об этом вспоминает сам Апрелев в интервью для веб-издания «Правда.Ру»:

«В ходе съемок чайка, оказавшись по воле сценариста на борту лодки, чуть было не вызвала неразрешимую проблему. Выяснилось, птица эта практически не приручаема. Режиссер уточнила обстановку, и вместо строптивой чайки в один прекрасный день появился... сокол. Выразив удивление, я узнал, что на полярных льдах частенько отдыхают залетные соколы

особого подвида... «И терпеливо ждут всплытия подлодки, чтобы немного погреть кости», – предположил я.

– А вот язвить не надо, коль не сильны в орнитологии, – прозвучало в ответ...

Постепенно о соколе забыли. Сцена-то была крошечной. И далеко не весь «экипаж» наблюдал его парение в отсеках. Но спустя месяц вдруг вспомнили. Ведь зритель задаст вопрос: куда, мол, делся белокрылый?

С хода выдвинул предложение. Авария идет полным ходом, облучение. Американцы предлагают помощь. Экипаж волнуется. Мышь уже подохла, а в укромном месте обнаруживают труп сокола, а рядом записку: «Я умер свободной птицей. God bless America!»... В тот день меня уже больше ни о чем не спрашивали...

Трудно даже предположить, во что бы вылился этот фильм, если бы не буквально героическое противодействие русских консультантов неумной фантазии сценаристов и режиссера. Без «Калинки-малинки» опять же не обошлось, но чувство гордости после просмотра фильма все-таки остается. «Эти странные русские», даже по мнению американцев, умеют умирать. Просто и без пафоса. За Родину.

ФОРСАЖ 8

США, 2017



Нет, вам не показалось. Да, «Форсаж-8». Да, подводная лодка. По очертаниям корпуса и строению кормовой части мы можем предположить, что это атомная подводная лодка типа «Щука-Б» проекта 971. Субмарины этого проекта строили и на Севмаше. Каким образом в гонки вошла русская подводная лодка – это уже, как говорится, мелочи. Но как вошла-то! Не пожалейте нескольких минут (этот кульминационный момент услужливо вырезан из фильма и лежит на просторах Интернета) и посмотрите своими глазами. Подлодка вспарывает льды во время «прыжка кита». Что ж, в конце концов, и то, и другое возможно. Советские субмарины всплывали во льдах. «Прыжок кита» тоже вещь среди подводников и кораблестроителей известная. А вот дальше...

Мировой рекорд скорости подводного хода поставили советские подводники на знаменитой «Золотой рыбке». В 1971 году она разогналась до 44,7 узлов – это чуть больше 82 км в час. Но это в воде. И не после экстренного всплытия.

И не после того, как она крошит льды. Прокачанные машины «Форсажа», при всем уважении к «Золотой рыбке», «сделали» бы подлодку в считанные секунды! Но нет. Лодка, лихо вынырнув из-под льдов, ненадолго опускается в воду, а потом снова наносит удар по ледяным глыбам и несущимся по ним на полной скорости машинам. Преследует их, словно акула пловца, темный силуэт идет четко подо льдами и крохотными беззащитными машинками... Что еще хочется сказать... И-и-и-ха! Так-то вот! Знай наших!

И при всей явной нелепости происходящего все-таки приятно, что лодка именно наша, русская. Ибо только «эти странные и страшные» русские могут так строить. Не напевая даже при этом «Калинку-малинку».

The End



СТРОИМ ДОМА И ПОДЛОДКИ

Текст: Светлана Сватковская

К 80-летию Северодвинска



Ударными темпами

Пик строительства жилья пришелся на 60–80-е годы. В этот период было возведено 343 дома, 45 детских комбинатов и 6 школ. Только в 1989 году Севмаш сдал 19 домов общей площадью квартир в 71 830 кв. метров. Но, пожалуй, самый интересный этап развития города связан с так называемой «народной стройкой», которая началась в конце 50-х. Как раз о ней радостно рапортуют газеты. Принцип был прост: если какой-то цех строил дом, то и квартиры из этого дома доставались рабочим. И больше того! Помогать строителям — например, убрать мусор в квартирах, на лестничных площадках — выходят даже тогда, когда никто из цеха не получает в доме квартиры! Как это было при строительстве девятиэтажки на 70 квартир на углу улиц Железнодорожной и

Южной (заметка «После вахты на вахту», «Трибуна рабочего», 1987 год). Вот уж действительно — народная стройка!

На 1 января 1976 года предприятие имело 579 жилых домов. Причем заказчиком домов выступал не только Севмаш, но и горисполком. Таким «совместным» домом была девятиэтажка на улице Ломоносова, 100. И хотя город не внес своей доли в строительство дома, тот все-таки был построен силами завода. Помимо этого строились детские сады, пионерские лагеря и прочие объекты так называемого соцкультбыта. Конечно, квартирный вопрос оставался острым. Программа «Жилье», утвержденная в апреле 1986 года, согласно которой к 2000 году каждая семья работников объединения должна была быть обеспечена квартирой, оказалась утопией. На конец 1991 года в очереди на жилье стояли 19 118 человек!

И на этом, собственно, можно было бы поставить точку...

Но вышло иначе. В начале 2000-х завод попытался получить поддержку правительства Москвы и лично мэра столицы Юрия Лужкова в возведении двух домов. Но до строительства дело так и не дошло. Знаковым стал 2012 год. Тогда предприятие начало реализацию жилищной программы, в рамках которой на основе долевого строительства снова стали возводиться дома для корабелов. И цена квартир в них была ниже рыночной.

Заброшенные строительные площадки ожили. Четыре дома в Северодвинске уже сданы, в нем живут молодые корабелы. Пять домов находятся на разных этапах строительства. Завод продолжает строить Северодвинск.

А как иначе? Это наш город!

«На нашем заводе в текущем году силами трудящихся намечено сдать 34 дома, строительство которых распределено между крупными цехами. Цех № 9 должен завершить к концу 1958 г. четыре деревянных дома»... «Ведомственная комиссия приняла три новых 24-квартирных дома общей площадью 2073 квадратных метра. Два из них построены с помощью рабочих сорокового цеха, один — девятого»...

Эти короткие строчки из заводской газеты разных лет.



Завоевать море и болото

Встречались газетные заметки и другого рода. Вот, к примеру, в «Трибуне рабочего» от 29 июля 1960 года сообщается: цех № 8 строит 24-квартирный дом. И строит медленно! «Товарищу Сарапову, партийной и профсоюзной организациям цеха принять все меры к исправлению положения и ускорить строительство». Здоровая критика только на пользу! А у молодого читателя может возникнуть вопрос: а при чем тут строительство домов и завод? Что, разве Севмаш не только подводные лодки способен сдавать, но и жилье? Способен, да еще как! Добрая треть жилого фонда города построена заводом.

С тех пор как в Никольском устье стал расти завод, он стал заказчиком-застройщиком жилья для своих работников. Поначалу никто и не делил стройку завода и стройку города. Понятно, что заводским рабочим надо было где-то жить. Да и тем, кто возводил город-завод, невозможно было

оставаться в деревянных бараках, которые остались от коммунны «Искра», и уж тем более в здании Николо-Корельского монастыря. Иван Тарасович Кирилкин, назначенный в 1936 году начальником стройки, был настроен решительно. У него за плечами был опыт возведения Новокраматорского машиностроительного завода, он знал свое дело и твердо заявлял: «Море и болото мы завоюем. Надо только смело с ними драться». Кстати, он настаивал на строительстве города на Яграх, поясняя: «Там, у моря, чище воздух и легче дышится». При этом он понимал, что в болотистой местности строительство потребует больше рабочих, денежных затрат и времени, чем в средней полосе. Он делал ставку на людей и поощрял их денежно за тяжелый труд и бытовые неудобства. И перерасход денег был замечен... Иван Кирилкин был арестован в сентябре 1938 года, его судили за отставание от сроков и преступное вредительство при строительстве.

Припомнили «врагу народа» и ягринский вариант развития населенного пункта. Его мечта о городе у моря так и не осуществилась. Основная часть Северодвинска расположилась «на материке».

Для возведения города-завода был образован отдел капитального строительства. К 1937 году жилой фонд тогда еще поселка Судострой состоял из 197 деревянных домов. В 1946 году в городе Молотовске уже 422 дома с общей жилой площадью в 200 тысяч кв. метров. А еще баня, театр, гостиница «Интурист», ясли, детские сады и клубы. Все, что нужно рабочему человеку для полноценной жизни и отдыха. В газете «Сталинец» от 5 декабря 1946 года читателям обещают, что в результате реализации генплана по строительству «жители Молотовска получат благоустроенные квартиры с ванными, причем жилая площадь на каждого человека достигнет 9 кв. метров вместо 6 по норме, установленной для других городов СССР».



ТРУДОВОЙ ОПЫТ – ЗАЛОГ УСПЕХА

НЕ ЗРЯ ГОВОРЯТ, ЧТО СЛОЖНЕЕ ТЕХНИКИ, ЧЕМ АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ, НЕ ПРИДУМАНО. КАЖДЫЙ СВАРОЧНЫЙ ШОВ, КАЖДЫЙ МАЗОК КРАСКИ ТРЕБУЕТ ОСОБОГО МАСТЕРСТВА. И ОБУЧИТЬ ЭТОМУ МАСТЕРСТВУ МОЛОДОЕ ПОКОЛЕНИЕ, ТОЛЬКО ДЕЛАЮЩЕЕ СВОИ ПЕРВЫЕ ШАГИ В КОРАБЛЕСТРОЕНИИ, МОЖНО ЛИШЬ ПЕРЕДАВ ИМ ДРАГОЦЕННЫЙ ОПЫТ СТАРШИХ...



Практика наставничества на Севмаше возникла вместе с предприятием. За 79-летнюю историю через нее прошло 100 000 человек. Ежегодно обучением молодежи занимаются более 2 000 опытных учителей – они выделяются из числа высококвалифицированных бригадиров и рабочих, чей разряд не ниже четвертого. Наставники помогают новичкам адаптироваться на производстве, передают профессиональное мастерство, вкладывают в молодое поколение свои труд и время – по нормативным документам на обучение отводится не более 20% рабочего времени наставника. В этом взаимодействии развивается система отношений, которая в будущем призвана помочь рабочему наиболее эффективно строить общение с коллективом – этот фактор влияет на качество и темпы работы. Кроме того, наставническая практика помогает реализовать обучение начинающих корабелов рациональным приемам и методам труда, позволяет экономить материалы и топливно-энергетические ресурсы, снижает затраты ручного

труда, позволяет повысить не только технический, но и общеобразовательный и культурный уровни.

«У нас очень сложное оборудование, – комментирует Владимир Некрасов, создатель уникального акустического испытательного стенда, начальник сектора проектно-конструкторского бюро «Севмаш», – ни один институт не может подготовить нужных нам специалистов. Сейчас крайне сложно найти даже смежные специальности для обучения». Поэтому смену старшему поколению приходится растить самим. Владимир Александрович преподает в Институте судостроения и морской арктической техники (бывший Севмашвуз, одно из базовых учебных заведений Севмаша). В ходе кропотливой работы с людьми он замечает талантливых специалистов, способных работать со сложным испытательным оборудованием. После окончания вуза многие студенты Владимира Некрасова приходят работать на Севмаш, продолжают обучаться на производстве под руководством своего преподавателя.

Не понаслышке знает о наставничестве и генеральный директор предприятия Михаил Будниченко. Он пришел на Севмаш в 17 лет учеником слесаря-монтажника. Его учителями стали Герой Социалистического Труда Валентин Репин и, что особенно ценно, собственный отец – Анатолий Будниченко. Шаг за шагом они обучали молодого рабочего производственным премудростям, погружали его в сложную специфику атомного подводного кораблестроения.

«Я пришел на завод прямо со школьной скамьи. Во всем прислушивался к своим наставникам и уже через полгода имел третий разряд слесаря-монтажника судового. Я считаю, что это хорошая, нужная, правильная практика, – подчеркивает Михаил Анатольевич, – этот институт на производстве жизненно необходим. Живое общение ученика и наставника позволяет не только приобрести знания, но и учителю привить ученику уважение к профессии. Ни в одних книгах этого не прочитать. Более того – хорошего результата от работы без такой практики не добиться».

И результат этот заметен сразу. За последние три года количество уволившихся за первый год работы снизилось в два раза, по итогам 2017 года успешно адаптировались на производстве 93% рабочих. Прослеживается тенденция сокращения сроков адаптации: в 2014 году треть, а в 2017 году уже более половины новичков были допущены к сдаче на квалификационный разряд раньше предусмотренного документами времени.

«Труд судостроителя достаточно тяжелый, – отмечает Михаил Будниченко, – не все молодые люди способны привыкнуть и принять непривычные производственные условия, особенно люди рабочих профессий. Новые кадры набираются не только из Архангельской области, но и из других регионов России. Молодые рабочие пробуют

себя в деле, работают месяцами. Некоторым не нравится. Они устают и – как следствие – уходят, не выдерживая ритма и режима работы. С усовершенствованием практики наставничества в последние годы текучесть молодых кадров заметно сократилась».

Труд опытных учителей на Севмаше не остался незамеченным. В 2018 году генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко был удостоен награды на Первом Всероссийском конкурсе «Лучшие практики наставничества» в номинации «Руководитель предприятия – личный наставник». Владимир Некрасов стал одним из десяти финалистов в номинации «Наставничество на производстве». В пяти номинациях на конкурс было подано более 4 000 заявок со всей страны. Труд учителей оценивался по пяти критериям. Высо-

кий балл зависел от возможности тиражирования и масштабирования практики, от методологического обеспечения деятельности, от ее результативности и уникальности. В профильной номинации «Наставничество на производстве» конкурентами специалистов Севмаша стали более тысячи человек.

Впереди у наставников предприятия много работы: завод загружен работой на годы вперед, молодые кадры со всей страны стремятся в Северодвинск, чтобы строить атомные подводные лодки для защиты морских рубежей России. И в первый год им как никогда нужны поддержка и опытное плечо рядом. А пока есть такие учителя на Севмаше, работа будет спориться.

Текст: Элина Никулина



ТЕОРИЯ КОРАБЛЯ

ОТВЕТЫ К СТР. 23

- 1 Трезубец.** Американские лодки «Огайо» были вооружены ракетами Trident, в переводе означает «трезубец».
- 2 «Слава».** В Военно-морском флоте на момент «разоблачения» антипартийной группы оказались два крейсера – «Молотов» и «Молотовск», и оба по причине той самой «антипартийности», естественно, сменили свое название. «Молотовск» стал «Октябрьской революцией», а «Молотов» – крейсером «Слава».
- 3 Почта.** Ракета, запущенная с АПЛ «Рязань», пролетев за 20 минут 5 тыс. км, доставила на Камчатку почту. Это самая быстрая в мире доставка почты, что идет в разрез со стереотипом о «медлительной» почте России.
- 4 «Дать добро».** Буква «Д» в кириллице называлась «Добро», отсюда пошло выражение «Дать добро». Производное от него выражение «Таможня дает добро» впервые появилось в фильме «Белое солнце пустыни».
- 5 Иван Каляев.** Московского генерал-губернатора великого князя Сергея Александровича убил революционер Иван Каляев. А на одноименном пароходе «Иван Каляев» прибыли первостроители Северодвинска.
- 6 Красное вино.** Для подводников красное вино – традиционный напиток, который уже не один десяток лет входит в состав пайка. В рацион военных входит именно сухое вино – 100 г в сутки.
- 7 Молотов.** Автор этой цитаты – советский государственный и партийный деятель Вячеслав Михайлович Молотов.
- 8 Затопление кораблей Черноморского флота.** Эпизод затопления парусного флота снимали на входе в Севастопольскую бухту. Его совместили с фрагментами съемок на Москве-реке, и получилось довольно убедительно.

Вопросы и ответы подготовлены специалистами проектно-конструкторского бюро АО «ПО «Севмаш»

Бездна, полная звезд...

ИЗВЕСТНЫЙ ПИСАТЕЛЬ, ПУБЛИЦИСТ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
ГАЗЕТЫ «ЗАВТРА» АЛЕКСАНДР ПРОХАНОВ ЛЕТОМ 2018 ГОДА
ОТПРАВИЛСЯ НА СЕВЕР, ЧТОБЫ РАЗГАДАТЬ СЕКРЕТ ЗАГАДОЧНОЙ
РУССКОЙ МЕЧТЫ. И ИСКАЛ ОН ЕГО НЕ ГДЕ-НИБУДЬ, А В САМОМ
АТОМНОМ СЕРДЦЕ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ – НА СЕВЕРОВДИН-
СКОМ СЕВМАШЕ. МЫ ПУБЛИКУЕМ ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПОЛНОЙ
ВЕРСИИ СТАТЬИ.

Художник: Мария Епанина

Архангелогородский мужик, он же всемирно известный ученый Михайло Васильевич Ломоносов, вышел ночью из дома и взглянул на небо. Небо так поразило его, что он написал стих: «Открылась бездна, звезд полна. Звездам числа нет, бездне — дна». Это чувство бесконечности и бездонности мира я отыскивал в душах сегодняшних архангелогородских людей, по природе своей степенных, разумных, осмысленных. Но в каждом из них живет ощущение бесконечности, бездонности мира, куда влечет их таинственная сила, загадочная русская мечта.

На заводе «Севмаш» в Северодвинске, где строятся гигантские подводные лодки, архангелогородская душа устремляется в бездну Мирового океана, в бездонность пучины, отыскивая в этой бездонной работе среди ядерных реакторов и ракет свое таинственное божественное предназначение.

На карьере алмазов в Мезенском районе архангелогородский человек бурит землю, роет гигантский кратер, погружается в центр Земли, где ищет и находит алмазы. Бездонность Земли, куда вгрызается архангелогородец с грохотом стальных машин, дарит ему чудо, ибо алмазы — не только в звездном небе, как писал о них Чехов, но бриллианты — в центре Земли, в центре души. Космодром Плесецк среди архангелогородских лесов — то место,

откуда ракеты выходят в космическую бесконечность, в бездну мироздания. Там, на орбитах в ближнем или дальнем космосе, архангелогородский человек открывает волшебную звезду русского чуда.

В Каргополе, чудесном городке на берегу Онеги, мастер каргопольской игрушки лепил из глины сказочных зверей, волшебных наездников, чудесных коней и танцоров. И эти глиняные боги, которых он обжигал в печи, раскрашивал, открывали путь в бездонную глубину народных поверий, сказок, мечтаний о красоте, о гармонии людей и природы.

Архангелогородская мечта, в чем она?

Северодвинский завод «Севмаш» — государствообразующее предприятие. Несколько десятков подобных заводов, как столпы, на которые опирается государство, делают Россию страной-цивилизацией. Толстые листы металла режут, как в портняжных мастерских, выкраивая невиданных размеров костюмы. Заготовки гнут могучими прессами, из раскаленных печей выплывает мягкая, как мармелад, сталь. Ее сваривают в кольца, просвечивают рентгеновскими лучами. Весь завод в вспышках, мерцаниях, компьютерная система управления цехами, далекий блеск реки, которая ждет появления нового корабля — новой подводной машины, что мягко плюхнет в воды

Двины. И этот шлепок будет услышан во всех мировых столицах, на базах чужих подлодок, в генеральных штабах НАТО. Сборочный цех похож на громадную оранжерею, где у пирсов в тусклых лучах солнца созревают фантастические плоды. Лодки прильнули одна к другой, похожие на громадные невиданные корнеплоды, которые созревают, набухают, наливаются соками, сосут электричество, пар, сжатый воздух. Наступит день, когда лопнет пуповина, соединяющая лодку с заводом. И громада во всей красоте, насыщенная электроникой, оптикой, акустическими системами, которыми, как щупальцами, она будет трогать океанское дно, витающий над океаном космос; эта лодка уйдет, наполненная своей чудовищной ударной силой, с завода в российский военный флот.

Директор завода Михаил Анатольевич Будниченко, радуясь неиссякаемому оборонному заказу, полной загрузке завода, притоку молодых мастеров и рабочих, увлеченности инженеров, объясняет мне мировоззрение кораблестроителей-северодвинцев. Труд, который здесь совершается, гигантский, богатырский, под силу только особым людям, особому народу. Результаты труда прекрасны и грандиозны. Каждая спущенная на воду лодка меняет контур мира, влияет на поведение стран, на судьбы континентов, разносит по миру русскую идею не в меньшей степени,

чем прежде разносили ее Достоевский и Чехов. Завод подводных лодок есть инструмент управления историей. Сюда, на завод, съезжаются со всей России лучшие умы, подлинные умельцы, носители огромных знаний. Эти ступки интеллекта сопутствуют появлению каждой лодки. Эту лодку рождает вся Россия, все ее КБ и заводы, лаборатории и исследовательские центры. Вся Россия — матка, которая рождает на свет это громадное стальное дитя. Лодка порождает в народе то, что зовется общим делом. Эту лодку строит весь народ. Даже скромная учительница в маленькой сельской школе. Эта лодка — и ее достижение. Ее ученики трудятся в недрах лодки, устанавливая в ней ядерный реактор, ракетные установки. Русские люди, где бы ни настигала их весть о спуске на воду очередного «Борея», укрепляются духом, преодолевают уныние, это внушает им мысль, что Россия — могучая, непобедимая — одолеет все невзгоды и трудности.

Директор говорит мне о своих великих предшественниках, которые строили, укрепляли завод, способствовали созданию нескольких поколений подводных лодок, тех, что наводнили Мировой океан, останавливая своим присутствием безумные замыслы супостата.

И среди этих директоров имя одного особенно драгоценно, окружено почитанием. Давид Гусейнович Пашаев.

На его директорские плечи рухнула перестройка, пришелся крах великой страны; разгулялись черные силы, уничтожившие отечественную оборону. Завод с недостроенной лодкой «Борея» отключили от финансирования, полгода люди не получали зарплату, слабейшие из них разбежались, другие угрюмо и праведно продолжали трудиться, приносили на завод свои голодные семьи, и Пашаев в рабочей столовой бесплатно кормил их жен и детей. Слабые духом инженеры уходили с завода, искали себе приют в автосервисах, в мелком бизнесе, другие, сжав челюсти, делали все, чтобы стоящий у пирса кокон питался электричеством и теплом, чтобы в нем продолжала теплиться жизнь. И завод не погиб, не умер. На завод приезжали Ельцин, Чубайс, требуя закрыть предприятие. А в это время по соседству работали привезенные Америкой гильотины, на которых рубились и отсекались русские подводные лодки: их резали, как колбасу, в угоду предателям. Офицеры, ходившие на этих лодках в Атлантику, к Флориде или мысу Доброй Надежды, стрелялись от тоски и несчастья. Пашаев тянул время, хитрил, уклонялся от угроз, зная, что настанет миг, когда убиваемое государство воскреснет, и тогда лодка, наполненная силой и мощью, уйдет с завода, а государство Российское скажет всему миру, что оно есть и живо и снова идет в океаны.

Завод построен до войны на болотах, где находился Николо-Корельский монастырь. Своей тяжестью он раздал монастырь, снес его трапезные, кельи и стены. Но остался один-единственный храм — Никольский собор, который десятилетиями пребывал в руинах. И теперь завод воскрешает его. Позолотил купол, покрыл синевой главы, возвел дивной красоты иконостас. Здесь, на территории секретного завода, служит священник, освящает уходящие в море лодки, собирает на богомолье рабочих и инженеров. Завод стал продолжением монастыря. Молитвенные силы безымянных монахов, силы поруганного алтаря продолжали питать завод, тайно хранили его, и сегодняшние гигантские лодки «Борея», носящие имена русских святых князей, подобны скитам, которые посылаются монастырем в океанские глубины. А экипаж моряков подобен монашескому братству.

Завтра
Газета Государства Российского

Главный редактор
Александр Проханов



Морской бой на кухне

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «ЗАВОД» ОРГАНИЗОВАЛА И ПРОВЕЛА ПЕРВЫЙ В ИСТОРИИ СЕВМАША И БЕЛОМОРСКОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ БАЗЫ КУЛИНАРНЫЙ БАТТЛ

Не зря говорят, что кулинария – это своего рода искусство. Приготовление любого блюда требует не только сноровки и умения, но и желания. Чтобы сделать еду по-настоящему вкусной, нужно вложить в процесс частичку своей души. Об этом не понаслышке знают флотские мастера кулинарного дела: в настоящем баттле сошлись коки атомного подводного крейсера «Северодвинск» и малого противолодочного корабля «Онега».

Инструктаж проведен, участники ознакомлены со своими рабочими местами, время вскрывать конверт с заданием. С чем придется работать сегодня – ребята могут только догадываться, список продуктов до последнего остается в тайне. Немного нервничают, все-таки творить кулинарное волшебство они будут не у себя на камбузе, где знаком каждый сантиметр, а на просторной кухне в одной из заводских столовых.

Перед коками стоит непростая задача: приготовить новое блюдо из продуктов, рекомендованных для праздничного стола. 2019 год – год Желтой Свиньи, а потому на столе должны быть красно-желтые акценты, говядина, баранина, рыба и морепродукты. С последними как раз и столкнулись участники баттла.

Пикша, кальмары, по-летнему яркий болгарский перец, помидоры, картошка, лук, специи... Набор необходимых ингредиентов и площадку для конкурса в столовой одного из самых крупных цехов любезно предоставило предприятие «Северная жемчужина» (генеральный директор В.В. Мостович). На необычную идею руководство организации общественного питания откликнулось сразу, обеспечив конкурсантов не только продуктами, но и рабочим местом: у каждого участника свой стол, на двоих – большая плита и духовой шкаф.

Работа закипела. Почистить и нарезать овощи, разделить рыбу, в процессе держать идеально чистым

рабочее место – все ловко, быстро, без единого лишнего движения. Получив задание, коки не тратили время на обдумывание рецепта, сразу принялись за дело. В небольших кастрюльках варится картофель, на внушительного размера сковородах обжаривается лук. Ребята то и дело снуют между столами, помешивают, проверяют степень готовности, добавляют соль и специи.

– Готовлю рыбу на овощной подушке, – коротко резюмирует Богдан Шаповал, кок атомного подводного крейсера «Северодвинск», – рецепт достаточно простой, но любимый у всего экипажа. Время приготовления всего блюда около часа, в предварительно разогретой духовке – примерно 20 минут.

Алексей Бондаренко, кок малого противолодочного корабля «Онега», немногословен, свой рецепт он не раскрывает вплоть до отправки блюда в духовку в порционных формах из фольги.

– Запекаю рыбу под соусом. Блюдо слоеное, внизу овощи, сверху – рыба и кальмары в сметане.

По кухне растекается аромат, от которого наблюдающие за баттлом невольно слюпают слюну. Рецепты, по которым готовят участники, отработаны годами, а потому о граммах коки не задумываются: они точно знают, сколько класть картофеля и как не пересолить пикшу. Пока блюдо Богдана находится в духовке, он готовит украшения: вырезает цветы из огурца, открывает консервные банки с горошком и кукурузой. Между делом успевает поделиться историями о себе.

– Я всегда мечтал попасть на подводный флот. Когда мечта исполнилась, был на седьмом небе от счастья. Это у нас семейное – дедушка служил на подлодках врачом, я хотел пойти по его стопам. Правда, специальность другая: у меня образование кондитера. Но я доволен. Экипаж у нас небольшой, чуть больше 80 человек, для такого количества людей получается делать по-своейски, по-домашнему. Под всех не подстроишься, но мы имеем простор для фантазии, можем сбалансировать блюдо таким образом, чтобы довольны были все.

Богдан Шаповал, АПК «Северодвинск»



Алексей Бондаренко, МПК «Онега»





Камбуз на атомной подводной лодке проекта «Ясень». Ограниченное пространство не позволяет автоматизировать многие процессы, поэтому коки делают все вручную – в том числе моют посуду.



мытьем посуды и подготовкой продуктов занимается его помощник. Алексей обеспечивает пищей 82 человека.

– Сам, конечно, люблю мясо по-французски и запеченные продукты. Но дома готовить уже не хочется – хватает этого на службе. Рацион экипажа надводного корабля от рациона подводников отличается, мы готовим блюда попроще.

Пока духовой шкаф отсчитывал минуты до конца работы, Алексей успел придумать красочный гарнир, который оттенит сырную корочку на приготовленной рыбе.

– Это салат под названием «Весенний». Холодной зимой хочется ярких красок и вкусовых ощущений, а здесь собраны все овощи лета и весны, – комментирует Алексей.

Отпущенный на приготовление еды час истек, на кухню торжественно ввозят тележку – сейчас на ней расставят тарелки с блюдами, которые уже ждут члены жюри в соседнем зале. Коки заметно волнуются, хоть и стараются не подавать виду. Конкурсная комиссия представительная, в ее составе заместитель командира Беломорской военно-морской базы по военно-политической работе Иван Ковган, строитель кораблей Севмаша Виктор Сорокин, инженер-технолог предприятия «Северная жемчужина» Татьяна Павлова, эксперт – генеральный директор предприятия «Северная жемчужина» Валерий Мостович. Поддержать коллег пришел экипаж подводной лодки «Белгород».

Жюри пробует блюдо первого участника. Его имя остается в секрете ради объективной оценки. По лицам судей понять что-либо сложно, но полученное от вкуса впечатление выдают легкие улыбки. В зале царит тишина, слышны лишь отзвуки столовых приборов. На стол подают блюдо второго участника. Члены жюри отмечают компоновку, украшения, сравнивают с тем, что уже успели попробовать. Выбор, бесспорно, предстоит сложный.

Наконец жюри удаляется для обсуждения и подсчета баллов. В группе поддержки строят свои предположения, Богдан и Алексей горячо обсуждают друг с другом процесс приготовления...

Члены жюри возвращаются в зал. Слово берет Иван Ковган.

– Скажу честно, очень приятно, что все мы здесь присутствуем. Такое мероприятие проходит впервые, а быть первопроходцами – это определенная честь. Сегодня вы достойно боролись за звание лучшего. Жюри было строгим, выбор – непростым. Оба блюда приготовлены так качественно, что пришлось разбирать оценки буквально «по молекулам». По итогу на первом месте с результатом в 13,3 балла оказываются подводники, победитель поединка – кок Богдан Шаповал. Алексею Бондаренко с результатом в 12 баллов достается почетное право участника первого кулинарного баттла. Поздравляю!

Ценные призы, фото на память, теплое общение... И неважно, что сегодня один из них – победитель, а второго от этого звания отделили 1,3 балла. Ведь, как известно, кулинария – как любовь, в нее либо нужно окунуться с головой, либо вообще не погружаться. А когда речь идет о том, чтобы вкусно накормить моряков, эти ребята точно знают, что делают.

Текст: Элина Никулина



РЕЦЕПТ:

Рыба на овощной подушке

Пикша, кальмары, картофель, лук репчатый, сыр, помидор, красный болгарский перец, кукуруза, огурец, консервированный горошек, сметана, майонез, соль, специи.

способ приготовления:

- Картофель отварить до полуготовности, нарезать дольками.
- Лук почистить, нарезать, обжарить на сковороде до золотистого цвета.
- Помидоры нарезать тонкими кружочками.
- Кальмары очистить и нарезать мелкой соломкой.
- Пикшу почистить, убрать кожу и косточки, нарезать небольшими кусочками.
- В форму из фольги слоями выложить дольки картофеля, обжаренный лук, помидоры, кальмары, пикшу. Посолить.
- Смешать майонез и сметану в равных пропорциях, добавить специи.
- Залить рыбу майонезно-сметанным соусом.
- Сыр натереть на крупной терке, засыпать блюдо.
- В предварительно разогретой до 200 градусов духовке запекать 20 минут.
- Украсить готовое блюдо дольками болгарского перца, огурца, консервированным горошком и кукурузой.

ПРИЯТНОГО АППЕТИТА!



ИЩИТЕ НОВОСТИ СЕВМАША
В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ
И НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ

МЫ ВСЕГДА С ВАМИ sevmash.ru





**СЕВМАШ.
НАДЕЖНЕЕ СТАЛИ**