

№ 4 (2019)

www.sevmash.ru

ЗАВОД

ЖУРНАЛ
АО «ПО «СЕВМАШ»



ОСНОВНАЯ ТЕМА:

+ 80 ЛЕТ ГЛАВНОМУ СТАПЕЛЮ РОССИИ –
АО «ПО «СЕВМАШ»

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



БУДУЩЕЕ ФЛОТА СТРАНЫ – В НАШИХ РУКАХ

В 2019 году Севмаш отмечает 80-летие. В масштабах мировой истории это, конечно, мгновение. Но о роли предприятия в судьбе страны судят не по годам. Больше половины атомного подводного флота России построено на наших стапелях. 132 атомохода составили боевую славу Северного и Тихоокеанского флотов. Ни одна верфь мира не выпустила столько атомных субмарин. Благодаря высокому качеству строительства АПЛ наши подводные корабли установили мировые рекорды скорости, глубины погружения, водоизмещения. На Севмаше разработаны и внедрены уникальные судостроительные технологии, которые получили широкое распространение по всей стране.

Единственная в мире морская ледостойкая платформа «Приразломная», которую ежедневно испытывают на прочность льды Арктики, несколько лет назад заявила о присутствии России на этой широте. Рукотворный «стальной остров» – тоже бренд корабелов Севмаша. Мы одинаково профессионально создаем сложнейшую технику и военного, и гражданского назначения. Все эти победы куют, конечно, люди. Энтузиасты, самородки, честные, красивые и смелые корабелы. О них, о их делах, о неизвестных фактах развития судостроения и о том, что сегодня позволяет нам строить атомоходы нового поколения, расскажет новый выпуск журнала «Завод», посвященный 80-летию предприятия. Открывайте для себя новые страницы истории!

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»
Михаил Будниченко

СОДЕРЖАНИЕ

4 СТР. КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2019 ГОДА

Новости Севмаша

8 СТР. ТАЙНА ПЕРВОГО КОРАБЛЯ

Неизвестные страницы истории строительства линкора «Советская Белоруссия» на заводе

12 СТР. ЗДОРОВЫЕ АМБИЦИИ ГЛАВНОЙ ВЕРФИ СТРАНЫ

Интервью генерального директора М.А. Будниченко о прошлом и сегодняшнем дне верфи

18 СТР. ДВЕ СУДЬБЫ В ИСТОРИИ ОДНОГО ЗАВОДА

Аналитический материал о двух исторических личностях, которые стояли у истоков создания Севмаша

22 СТР. ДЕНЬ ЗАВТРАШНИЙ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ СЕГОДНЯ

Севмаш реализует федеральную программу «Реформирование предприятий»

25 СТР. ПЕРВЫЕ ШАГИ АТОМНОГО ПОДВОДНОГО КРЕЙСЕРА «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»

Первенец подводных крейсеров проекта «Борей-А» на стапеле и в море

32 СТР. КАЖДЫЙ КОРАБЛЬ СЕВМАША – УНИКАЛЕН

АПЛ Севмаша укрепляют Северный флот

33 СТР. ПУТЬ ДЛИНОЙ В ЧЕТЫРЕ ПОКОЛЕНИЯ СУБМАРИН

Атомоходы Севмаша на службе Тихоокеанского флота

34 СТР. СТРАЖИ ПОДВОДНЫХ ГЛУБИН

Атомная подводная лодка проекта «Борей» в инфографике

36 СТР. «ВАРИТЬ» НАДО ГОЛОВОЙ...

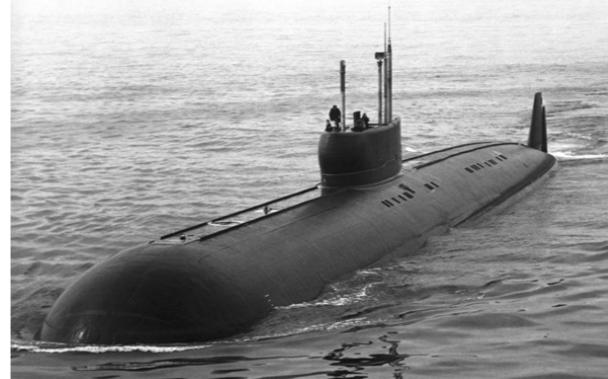
Модернизация сварочного производства предприятия

38 СТР. СЕМЬ ИНТЕРЕСНЫХ ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ СОЗИДАТЕЛЯ

К 100-летию Г.Л. Просянкина, директора двух заводов – Севмашпредприятия и «Звездочки»

40 СТР. БОЛЬШОЕ СЧАСТЬЕ – СТРОИТЬ КОРАБЛИ

К 100-летию П.В. Лапишинова, легендарного кораблестроителя



42 СТР. СТО ДОРОГ – ОДНА ТВОЯ

В канун 80-летия Севмаша проведены мероприятия для детей

45 СТР. ПРОСТЫЕ ВОПРОСЫ

Все, что вы хотели узнать о хлебе, мобильной связи и кислороде на подводной лодке

46 СТР. ТИТАНОВЫЙ РЕКОРДСМЕН СЕВМАША

АПЛ проекта 661 отметила 50-летие

48 СТР. 11 ФАКТОВ О САМОМ СЕКРЕТНОМ ЦЕХЕ СЕВМАША

Зачем цеху № 42 Красная площадь, тренажеры для спорта и скафандр

50 СТР. РАЗВЕНЧИВАЕМ МИФЫ ПОДПЛАВА

Когда и кто начал строить подводные лодки

52 СТР. ПОДЛОДКИ ШТУРМУЮТ ПОЛЮС

Какие корабли покорили Арктику

54 СТР. РУССКИЙ КРЕСТ

Север и его люди глазами сербского журналиста Зорана Шапоича

58 СТР. КАК ПОЯВИЛСЯ «БЕЛОКАМЕННЫЙ НИКОЛА»

Об истории строительства Николо-Корельского монастыря

61 СТР. ТАКАЯ НАША РАБОТА

Рассказ строителя кораблей о жизни своей семьи

64 СТР. РОЖДЕННЫЕ В 39-М

Портрет поколения: искренний, открытый и настоящий

ЖУРНАЛ АО «ПО «СЕВМАШ»

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»: Михаил Будниченко

Главный редактор, автор проекта: Екатерина Пиликина

Дизайн и верстка: Анна Макурова

Обработка фото: Алексей Гладких, Лариса Давидович

3D-графика: Владимир Ковыляев

Корректор: Наталья Плотникова

Фотографии: Максим Воркунов, Эльчин Мансимов,

Сергей Кундывус, Ирина Огородникова, Сергей Поздеев,

Олег Перов, Виктор Торлин, Борис Сердюк, Юрий Лавров,

Калестин Коробицын, Людмила Сафонова, Артем Грибанов

Фото из архива АО «ПО «Севмаш», сети Интернет, ИА ТАСС

Обложка: электросварщик за работой в камере аргодуговой сварки сборочно-стапельного цеха № 42

Отпечатано в типографии

АО «ПО «Севмаш»

Выход в свет: декабрь 2019 года

Тираж 999 экз.

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

Архангельское ш., д. 58

www.sevmash.ru

КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2019 ГОДА

ЯНВАРЬ



НА СЕВМАШЕ – МАСШТАБНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

По госпрограмме «Развитие оборонно-промышленного комплекса» на Севмаш поставлено современное оборудование, завершается подготовка новых объектов. Один из важных пунктов модернизации – реконструкция транспортно-передаточного комплекса. Она позволит расширить задачу строительства новых заказов в стапельно-сдаточном производстве. Обновляется крановое оборудование, пополняется флот водно-транспортного цеха. Физически изношенную технику заменяют станки нового поколения. В новый этап развития вступают металлургическое, литейное, термическое и кузнечно-прессовое производство Севмаша.

ФЕВРАЛЬ

ВНУТРЕННИЙ КОНТРОЛЬ – ЭФФЕКТИВЕН

Севмаш стал лауреатом национальной премии «Эффективный внутренний контроль и аудит года». Предприятие признали победителем в номинации «Лучшая компания по внедрению риск-ориентированного внутреннего контроля». Севмаш – единственное предприятие в ОСК, награжденное в этой сфере. Эксперты оценивали систему внутреннего контроля в обществе, методику контрольных мероприятий и их эффективность, а также соответствие квалификации сотрудников профессиональным стандартам.

МАРТ

ПОПОЛНЕНИЕ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ РОТЫ

Второй призыв научно-производственной роты Севмаша приступил к работе в цехах предприятия. Подразделение пополнилось на 69 человек. Теперь на Севмаше функционирует самая большая научно-производственная рота из 118 человек. Призывники будут работать на предприятии и одновременно заниматься военной подготовкой. Основные специальности, по которым военнотрудовые второго потока будут трудиться на предприятии, – слесарь-монтажник судовой, сборщик корпусов металлических судов, сварщик. Впервые в числе нынешних призывников – студенты вузов. Они будут выполнять свои обязанности в проектно-конструкторском бюро.



В ПЯТЕРКЕ ЛИДЕРОВ

Сварщику Севмаша Дмитрию Акишину вручена награда за профессионализм по результатам V Национального чемпионата сквозных рабочих профессий высокотехнологичных отраслей промышленности WorldSkills Hi-Tech 2018 в компетенции «Сварочные технологии». На чемпионате Дмитрий занял 5 место и подтвердил профессиональную квалификацию в своей компетенции. Всего в состязании принимали участие 40 сварщиков из ведущих российских предприятий и организаций. В соревнованиях участвовали почти 600 конкурсантов из 36 корпораций и холдингов, а также более 450 опытных российских и зарубежных экспертов.

СЕРВИС ДЛЯ ПОДЛОДОК

Севмаш выполняет сервисное обслуживание трех атомных подводных лодок проектов «Борей» и «Ясень». В пунктах базирования современных кораблей функционируют представительства предприятия. По контракту с Министерством обороны РФ Севмаш является единственным исполнителем работ по сервисному обслуживанию современных АПЛ 4-го поколения. Результатом этой работы можно считать неоднократные успешные залповые стрельбы и боевые дежурства АПЛ.

ФУТБОЛ С ПРОФЕССИОНАЛАМИ

На стадионе «Север» Севмаша прошли футбольные матчи с участием известных российских футболистов. В рамках соглашения о сотрудничестве в сфере развития детско-юношеского спорта между северодвинской верфью и Консорциумом тяжелого машиностроения состоялось массовое спортивное мероприятие «Футбольная масленица». На снежном поле были разыграны горячие матчи. В первой части программы за победу сражались восемь северодвинских детских команд, за которые играли известные футболисты. В гала-матче на поле вышли более опытные соперники – сборная команда Севмаша и звезды российского футбола.



МИНИСТР ОБОРОНЫ ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ

Министр обороны РФ генерал армии Сергей Шойгу провел совещание по развитию кораблестроения на Севмаше. На нем присутствовали представители военного ведомства, Объединенной судостроительной корпорации, Севмаша, проектных организаций, предприятий-контрагентов. Сергей Шойгу проверил выполнение заводом

государственных контрактов, посетил стапельное производство, ознакомился с ходом работ на строящихся атомных подводных лодках проектов «Ясень-М» и «Борей-А», а также проходящем ремонт корабле проекта 11442М. Министр обороны на совещании отметил: «Окончательное строительство и передача флоту АПЛ «Казань» и «Князь Владимир» являются первоочередными задачами для ОСК, Севмаша и ряда конструкторских организаций. Данные корабли определяют перспективный облик нашего подводного флота, позволят повысить оборонный потенциал и укрепить позиции в Мировом океане».

МАРТ



В КОНТАКТЕ С УНИВЕРСИТЕТАМИ

Севмаш и Севастопольский государственный университет заключили двустороннее соглашение о сотрудничестве в сфере подготовки инженерных кадров для предприятия. В рамках партнерских отношений сотрудничество будет вестись по трем направлениям: студенческая практика, трудоустройство и прием на обучение по целевым договорам. Кроме того, специалисты предприятия приняли участие в ярмарке вакансий в Южно-Российском государственном политехническом университете (НПИ) имени М.И. Платова в Новочеркасске. Специалисты Севмаша также посетили ростовский и таганрогский университеты для заключения договоров о сотрудничестве.

МАЙ

СТУДЕНТЫ – К НАМ

На Севмаше приступили к практике иногородние студенты ведущих вузов страны из Севастополя и Санкт-Петербурга. Это будущие специалисты, которые учатся по востребованным для предприятия направлениям. Месяц практиканты-четверокурсники трудились инженерами в проектно-конструкторском бюро, научно-технологическом управлении, а также в 47-м и 8-м цехах помощниками мастеров. Всего в этом году Севмаш принял более 100 учащихся из различных университетов страны.

ВЫВОД АПЛ «БЕЛГОРОД»

23 апреля состоялась торжественная церемония вывода из эллинга атомной подводной лодки «Белгород». В мероприятии приняли участие представители Военно-морского флота, Министерства обороны, промышленности, ЦКБ МТ «Рубин», органов власти. Церемония проходила в режиме телемоста с Президентом РФ В.В. Путиным, который наблюдал за выводом АПЛ с судостроительного завода «Северная верфь» (Санкт-Петербург). Генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко в обращении к Президенту сказал, что корабли Северодвинска выполнят все поставленные задачи по строительству кораблей для Военно-морского флота в срок и с неизменно высоким качеством.

АПРЕЛЬ

ЗАЛОЖЕН ДОКОВЫЙ КОМПЛЕКС

На Севмаше заложили доковый комплекс ДК-4382. В мероприятии приняли участие представители Министерства обороны, Военно-морского флота, Севмаша, АО «ЦМКБ «Алмаз», администрации и горсовета Северодвинска. В эллинге стапельно-сдаточного производства в торжественной обстановке был дан старт строительству докового комплекса, который включает в себя малый плавучий док и энергетическую станцию. Инженерное сооружение предназначено для обслуживания и ремонта глубоководных технических средств.

ИЮНЬ

НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР ДЛЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

Генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко подписал трехстороннее соглашение с правительством Архангельской области и Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М.В. Ломоносова о создании научно-образовательного центра мирового уровня. В дальнейшем учреждение будет называться «Российская Арктика: новые материалы, технологии и методы исследования». Задача по созданию 15 научно-образовательных центров была поставлена Президентом РФ в мае 2018 года. Предполагается, что эти учреждения выведут науку и промышленность на качественно новый уровень.



ГОСОБОРОНЗАКАЗ ПОД КОНТРОЛЕМ

Заместитель министра обороны РФ Алексей Криворучко посетил Севмаш в целях контроля за выполнением контрактов по государственному оборонному заказу. Замглавы оборонного ведомства проверил организацию и ход выполнения работ на строящихся атомных подводных лодках и проходящем ремонт корабле проекта 11442М, а также провел ряд совещаний. В беседе со СМИ Алексей Криворучко отметил, что предприятие выполняет свои обязательства. Всего в соответствии с государственной программой вооружения до 2024 года предусмотрена передача ВМФ 10 серийных атомных подводных крейсеров.

ОБНОВЛЕННАЯ СТОЛОВАЯ

После глубокой реконструкции свои двери для корабелов открыла столовая № 23. Это крупнейший в области двухэтажный заводской пищевой комплекс, оснащенный по последнему слову техники. Ежедневно эта заводская столовая может принимать до тысячи посетителей.

«СЕРЕБРО» НА МЕЖДУНАРОДНОМ КОНКУРСЕ СВАРЩИКОВ

Сварщик Севмаша Александр Попов стал серебряным призером международного конкурса сварщиков «2019 Arc Cup International Welding Competition» («Кубок дуги») в Китае. Он участвовал в составе национальной сборной команды России (Russia NAKS Team), сформированной Национальным агентством контроля сварки. В конкурсе участвовали 427 сварщиков из девяти стран мира. В результате соревнований российская команда оказалась лучшей в общекомандном медальном зачете, заняв первое место. В индивидуальном зачете в номинации «Ручная аргодуговая сварка» Александр занял второе место в мировом рейтинге сварщиков.

УВЕКОВЕЧАТ ПОДЛОДКУ

В Северодвинске по инициативе ветеранов Севмаша увековечат уникальную атомную подводную лодку проекта 661, самую быстроходную АПЛ в мире. Специалисты предприятия подготовили эскизный проект мемориального комплекса и представили его на совещании в администрации Северодвинска. Предполагается, что основанием рубки будет макет части корпуса подводной лодки, выполненный из бетона. По периметру основания – декор – мраморные льдины. Сверху на рубке установлен прожектор, композиция подсвечена и по периметру. Носовая часть рубки устремлена к выходу в Белое море.



ОКТАБРЬ

ЛУЧШИЕ В ОСК

Команда Севмаша стала победителем IV открытого корпоративного чемпионата ОСК по стандартам WorldSkills. Рабочие и инженеры предприятия заняли весь пьедестал первых мест в пяти номинациях. Соревнования состоялись в Калининграде на площадках Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь». В соревнованиях принимали участие команды 17 заводов и проектных бюро, входящих в состав ОСК, а также девяти профильных учебных заведений.



НОЯБРЬ

«БУЛАВА» «КНЯЗЬ ВЛАДИМИРА»

Впервые с новейшего стратегического ракетноносца 4-го поколения «Князь Владимир», построенного на Севмаше, произведен испытательный пуск баллистической ракеты морского базирования «Булава». Об этом сообщается на информационном ресурсе Министерства обороны России. По данным Минобороны, пуск ракеты был выполнен из подводного положения в акватории Белого моря по полигону Кура на Камчатке в рамках плановых испытаний подводной лодки. Полет ракеты прошел в штатном режиме, ее учебно-боевые блоки прибыли на полигон в установленное время, что было зафиксировано средствами объективного контроля.

ДОМ НА 76 КВАРТИР

22 ноября состоялась торжественная церемония сдачи в эксплуатацию жилого дома для работников Севмаша. Это восьмой дом, возведенный в рамках корпоративной жилищной программы предприятия.

Пятиэтажный кирпичный дом, расположенный на улице Набережная реки Кудьма, 5, рассчитан на 76 квартир. Главный критерий при строительстве жилья – его доступность. В 2019 году также были введены в эксплуатацию еще два дома в общей сложности на 138 квартир.

Севмаш начал реализацию корпоративной жилищной программы в 2012 году. За это время построено восемь домов на 523 квартиры. В следующем году планируется ввод в эксплуатацию 140-квартирного объекта. Также ведется работа по подготовке к строительству жилого комплекса из четырех домов.



ГОСУДАРСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ ДЛЯ КОРАБЕЛОВ

В канун 80-летия Севмаша многие работники предприятия были отмечены государственными и ведомственными наградами. Орденом Почета награжден заместитель начальника управления подводного кораблестроения Александр Скутин, медалями «За заслуги в освоении атомной энергии» – начальник монтажно-сдаточной базы цеха № 42 Вячеслав Олисов, электросварщики цеха № 42 Константин Щербаков и Олег Кравцов. Медалями «Трудовая доблесть» Министерства промышленности и торговли России отмечены восемь человек. Коллектив завода награжден знаком отличия «За заслуги перед Архангельской областью». Группе работников Севмаша во главе с генеральным директором М.А. Будниченко присуждена премия Правительства РФ в области науки и техники.

«НОВОСИБИРСК» ВЫВЕДУТ ИЗ ЦЕХА

В декабре состоится торжественная церемония вывода из эллинга многоцелевой атомной подводной лодки «Новосибирск».

Первый серийный корабль «Новосибирск» проекта «Ясень-М» заложен на Севмаше 26 июля 2013 года. Подводный крейсер строится по модернизированному проекту. Корабль спроектирован Санкт-Петербургским морским бюро машиностроения «Малахит». В проекте реализованы многие технические решения, ранее не применявшиеся в отечественном подводном судостроении. АПЛ этой серии станут воплощением и концентрацией уникальных новейших российских разработок в области военного вооружения, технических и радиоэлектронных комплексов.

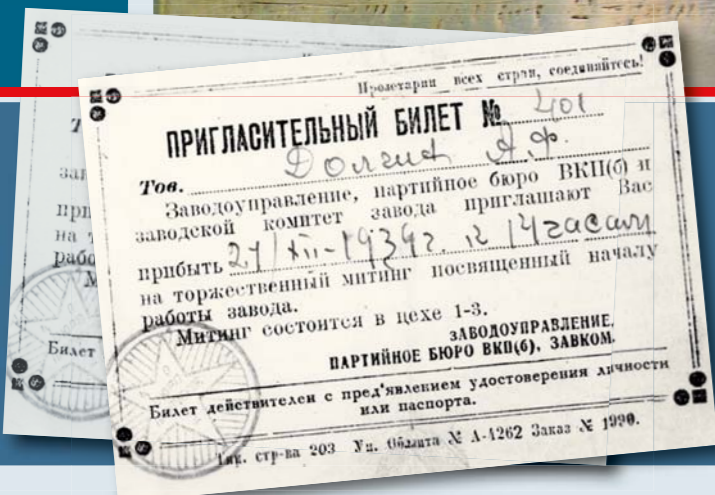
САЛЮТ СЕВМАШУ

21 декабря Севмаш отметит 80-летие. Торжества, посвященные юбилею, станут ярким событием для работников предприятия и жителей Северодвинска. На центральной площади города организован праздничный марафон. Его откроет театрализованное представление «Самый крупный, самый мощный, самый северный» и множество интересных интерактивных площадок. У Дома корабела построят атомную подводную лодку из... льда. Она будет подсвечена разноцветными огнями и соберет ребят со всего города. Здесь же развернется необычный общезаводской флешмоб «Танцуй, Севмаш!». 240 заводчан выступят с танцем. Пройдут командные состязания «ГТО – готов к труду и отдыху» и другие мероприятия. Завершит праздник концерт эстрадных звезд Натальи Гулькиной и группы «На-На». Тысячами ярких красок раскрасит вечернее небо салют.

Подготовил: Владимир Поршнев



Линейный корабль „Советская Белоруссия“
Заложен 21 декабря 1939 г. в г. Молотовске на
заводе № 402 в обстановке: Генеральным Секретарем
У. К. В. К. П. 157 тов. Сталина; Председателем
Президиума Верховного Совета С.С.С.Р. тов.
Калинина; Председателем Совета Народных
Комиссаров С.С.С.Р. тов. Молотова;



ТАЙНА

ПЕРВОГО КОРАБЛЯ

В жизни каждого завода есть отправная точка, от которой идет отсчет производственного пути. Будет он коротким или длинным, успешным или бесславным – оказывается, об этом далеко не всегда можно судить по первому заказу. 80 лет назад в морозный зимний день работники завода № 402 шли в недостроенный эллинг из красного кирпича с еще незаконченным белым кружевным рисунком на фасаде здания. В руках – пригласительные, в душе – невероятный патриотический подъем. В просторном зале цеха свистел ветер, заставляя гостей кутаться в свои, у некоторых довольно потрепанные, зимние одежды.

Более четырехсот человек в тот день стали свидетелями первого производственного шага завода № 402. В день рождения Сталина, 21 декабря 1939 года, на стапеле предприятия был заложен линкор «Советская Белоруссия». Что нам сегодня известно об этом первом корабле Севмаша? Как ни странно, очень немного. Почему именно на этот класс кораблей пал выбор при определении производственной программы предприятия? Зачем руководители спешили побыстрее заложить линкор, еще не достроив сам завод, а спустя год резко остановили его строительство? Для чего вообще нужны были подобного рода мегапроекты стране, которая еще не успела выровнять свою экономику? История задает много вопросов. Постараемся на них ответить.

СССР против всего мира

«Советская Белоруссия» – один из четырех суперлинкоров, на которые Сталин, принявший решение о создании кораблей такого класса, возлагал большие надежды. Они должны были не просто поставить молодую республику в один ряд с самыми сильными западными морскими державами, а превзойти их. Сталинские амбиции были обоснованы: в начале 30-х годов флот СССР не представлял из себя сильного противника. В то же время политическая обстановка изрядно напрягала советское правительство: все флоты морских держав стояли на пороге качественного обновления. В 1934-35 годах в Англии, США и Японии была развернута постройка авианосцев нового поколения – важного элемента наступательной мощи. СССР тоже приступает к целенаправленной работе по выбору типов кораблей будущего «большого флота». Несмотря на советы адмиралов о необходимости усилить флот подводными лодками вожь выбирает курс на линкоры. По первым проектным заданиям, разработанным конструкторами Балтийского завода им. Орджоникидзе, они должны были развивать невиданную по тем

временам скорость в 36 узлов и вооружаться 18 орудиями различного калибра. Три года на доработку – и в результате переделок «выжил» линкор проекта 23. Надо заметить, что СССР разрабатывал современные корабли, не имея опыта в проектировании и строительстве кораблей подобного типа. Но все же наши линкоры обладали рядом преимуществ перед зарубежными. К сильным сторонам относились исключительно удачное вооружение и надежная броневая и противоторпедная защита. Полное водоизмещение – 65 тысяч тонн; силовая установка – 231 тысяча л.с. – должна была обеспечить скорость хода свыше 28 узлов. Линкоры предполагалось оснастить четырьмя корабельными самолетами, стартующими с одной катапульты. Экипаж составлял 1664 человека. Стоимость одного корабля достигала 1 млн 180 тысяч рублей. А это чуть меньше, чем в госбюжете тех лет выделялась на развитие всего дорожного хозяйства СССР. По своим размерам линкор был сопоставим с самым большим в мире печально известным круизным лайнером «Титаник».

сходить по семь кораблей! И это не считая 54 вспомогательных судов и еще дополнительно шести судов типа «В». В режиме безумного конвейера должны были работать 20 тысяч человек. Такое ограничение по численности работников завода обозначено в постановлении. А теперь к реальности. Даже в Ленинграде на Балтийском заводе, предприятии с богатым опытом, строительство линкора к осени 1939 года отставало от графика, хотя и шло нарастающими темпами. В создании этого крупнейшего линкора было задействовано 122 контрагентских организации. Хорошо «шел» корпус, по турбинам – провал. Но тем не менее в Молотовске на заводе № 402 в декабре, как и было намечено, закладывается третий корпус линкора типа «А» – «Советская Белоруссия». Вспоминает Иннокентий Бахтин, легендарная личность Севмаша, сдатчик многих кораблей, в том числе и первой в мире ракетной подводной лодки: «Необходимо было любой ценой обеспечить закладку корабля № 101 проекта 23 в южной яме. Выполнение этого обязательства сильно осложнилось поздней поставкой металла на главный корпус и запоздавшим вводом в строй обрабатывающей мастерской цеха № 5. Первый металл на стапель начал поступать только в сентябре. Чтобы собрать «лапоть» (днищевые конструкции), склепать его и подготовить объем под закладку – требовалось провести большую работу... По стране был разгул массовых репрессий, которым подвергались многие тысячи ни в чем не повинных людей. В цехе понимали, что в случае срыва срока закладки,

Новый завод на болоте должен выпускать по семь кораблей в год

Какой завод такие корабли мог бы строить? Два варианта – тот, у которого был приличный опыт в судостроении, или тот, который в процессе строительства его приобретет, имея карт-бланш – современные мощности с оборудованием по последнему слову техники. Чтобы не провалить грандиозную кораблестроительную программу, корабли разделили: один – «Советский Союз» – строят ленинградцы, второй – «Советская Украина» – николаевцы на Украине. И еще два – на новой верфи, которая соберет под своей крышей и ленинградцев, и николаевцев, и еще много других корабелов со всей страны. Верфь надо построить за три года на месте болота в нескольких десятках километров от Архангельска. Сроки не сдвигаются ни при каких обстоятельствах – это производственный подарок к 60-летию вожь. В документе Совета Труда и Оборона от 1936 года, который постановляет развернуть строительство будущего Севмаша и выделить на его создание из резервного фонда Совета народных комиссаров СССР 20 млн рублей, есть интересное приложение. На пожелтевших от времени листах фактически обозначена кораблестроительная программа нового завода на севере страны. От ее размаха – только удивление. За пять-шесть лет советское правительство рассчитывало получить от завода, только появившегося на карте Союза, 44 корабля пяти типов водоизмещением от 1,5 до 20 тысяч тонн. Получается, в среднем со стапелей предприятия в год должно было



могут быть непредсказуемые последствия... Закладка состоялась, подарок вождю был преподнесен».

Таким образом, спешка в закладке линкора была объяснима – необходимо выполнить обязательства и спасти свои жизни.

Винегрет с «Боржоми»

Подготовка к закладке шла в условиях лютых морозов зимы 1939-40 годов. Рабочие размечали, обрабатывали, сверлили, зенковали отверстия в листах корпуса, обогреваясь у костров, разведенных прямо в пролетах корпусного цеха. Вручную перемещали детали весом до тонны. Надо отдать должное мужеству первых корабелов Северодвинска! Главным строителем линкора был назначен инженер-кораблестроитель Павел Михайлович Гром, ставший впоследствии одним из самых авторитетных и уважаемых специалистов на заводе. П.М. Гром считается создателем конструкторской службы Севмаша.

О самой церемонии закладки рассказывает свидетель тех дней Михаил Иванович Попов, в то время начальник 6-го мобилизационного отдела завода № 402, делегат первой госпартконференции: «На площадке между доками была установлена довольно вместительная трибуна, везде висели флаги и транспаранты с лозунгами, отмечавшие историческое торжество. Сама закладка, выражаясь фигурально, состояла в заложении никелированной пластинки, полученной в первый отдел из Министерства судостроительной промышленности, в определенное место только что заложенной на кильблоку части днища корабля. Закладная пластинка была закрыта приготовленной заранее стальной крышкой, и клепальщики тут же сделали свое дело, захоронили закладную доску на веки вечные. После этой церемонии начался митинг. Народу было очень много: все окружающие сооружения, где можно было стоять или сидеть, были облеплены людьми. На митинге выступили прибывший из Москвы начальник Главка Минсудпрома Балаев, администрация завода, представители областных организаций и рабочие. После митинга руководители завода, стройки и высокопоставленные гости отправились пешком в бытовки почти рядом стоящего цеха № 3. Георгий Васильевич

Галкин – начальник отдела снабжения завода, приглашая руководство завода и гостей, сказал, что в бытовках накрыты столы и там можно перекусить. Когда зашли в столовую, увидели действительно накрытые скатертями столы, но с очень бедными «яствами»: там были винегреты, рыба и стояли отпотевшие бутылки «Боржоми», приготовленные «беломортгорговцами», так как у завода ничего своего из пищевых запасов еще не было. После невеселого угощения Борис Клементьевич Кронов – начальник строительства № 203 и Ягринлага НКВД СССР, носивший на петлицах два ромба, пригласил руководителей завода и узкий круг к себе в закрытую столовую «двадцатку», как ее тогда называли: там было светло, тепло и уютно, и гости, обмениваясь тостами, отпраздновали первую закладку.

Не забуду до конца своей жизни высказывание, почти дословное, Б.К. Кронова. Обращаясь к нам, нескольким молодым в то время людям, он говорил: „Пройдут годы, и, может, будут говорить, что мы плохо построили и завод, и город, вот, дескать, жили подлецы“. Все рассмеялись и стали опровергать сказанное Кроновым, мол, такой хороший выстроен социалистический город и большой завод, и что потомки это оценят по заслугам. Потом были еще тосты, песни, обнимания, выражающие радость происшедшего исторического события. Прошло немного времени, и на линкоре «Советская Белоруссия» развернулась кипучая напряженная работа.

Если бы в док № 1 впервые вошел с улицы человек, то он был бы буквально ошарашен происходящим на строящемся корабле: в грохочущей дымке горело множество горнов, где нагревались заклепки, а затем подавались клепальщикам. Весь корпус был окутан многочисленными шлангами, как ползучими змеями, по шлангам от компрессоров подавался сжатый воздух, и клепальщики, чеканщики – эти «глухари», как их называли, – своими молотками производили такой непрерывный «артиллерийский» грохот, от которого становилось просто жутко, вроде все вокруг, в том числе воздух и огромный эллинг, дрожит и вот-вот рухнет, и в то же время человек чувствовал какое-то особое вдохновение и теплоту своей человеческой сущности.

Объект быстро разрастался, появились контуры корабля, а затем палубы и надстройки этого крупнейшего чудо-богатыря».

Строительство прекратить

Строительство линкора «Советская Белоруссия» шло довольно быстрыми темпами, и к концу 1940 года на стапель уже было поставлено 2700 тонн металла. Днище корабля сформировано на 80 процентов. А в южном доке шло строительство второго линкора, заказа № 102 – «Советская Россия», заложенного 22 июня 1940 года. И нет сомнения в том, что не помешай тому чрезвычайные обстоятельства, молодой завод построил бы эти корабли, и вскоре их корпуса выглядели бы так, как на линкоре «Советская Украина» в Николаеве, постройка которого началась в октябре 1938 года. Но в конце 1940 года линкор «Советская Белоруссия» был разобран по решению правительства. Одна из версий – работы остановлены из-за огромного количества некачественных заклепок, поставленных на завод для строительства корабля. Силы были брошены на второй линкор. Но достроить «Советскую Россию» помешала война.

Несмотря на отсутствие конечного результата, строительство этих кораблей дало мощный стимул к пуску завода и стало замечательной школой для коллектива судостроителей.

Вне всякого сомнения, все четыре линкора удалось бы ввести в строй в запланированные сроки – 1945-46 годы, но после 22 июня 1941-го их судьба была предрешена. Головной корабль «Советский Союз» был готов на 21 процент, «Советская Украина» – на 18 процентов, «Советская Россия» – на 5,3 процента. Однако в связи с катастрофическим положением дел на фронтах строительство этих кораблей было прекращено. 10 сентября 1941 года их официально исключили из состава советского ВМФ и расформировали уже созданные экипажи.

После окончания ВОВ и анализа действий линейных кораблей было принято решение строительство линкоров не возобновлять. Причем, не только в СССР, но и во всем мире.

Достройка этих кораблей была невозможна еще и по экономической причине: после войны в СССР надо было фактически заново восстанавливать всю западную часть страны. Надо было одеть и накормить народ. К тому же уже подходил перспективный атомный проект, который сделал завод № 402 – Севмаш – поистине великим предприятием, и с его стапелей, как когда-то предполагал Сталин, в режиме невероятного конвейера все-таки стали сходиться корабли. Но не по семь в год, а по девять! Несмотря на то что линкор «Советская Белоруссия» и его собратья не вошли в строй, в истории отечественного и мирового судостроения они все же сыграли особую роль. Идеи, заложенные в конструкцию этих кораблей, соответствовали высшим мировым достижениям своего времени и делали советские линкоры одними из сильнейших в мире. Их разработка стала толчком для других достижений в судостроении, не менее амбициозных. Но это уже другая история.

Текст: Екатерина Пиликина

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № ОК-187сс СОВЕТА ТРУДА и ОБОРОНЫ

31 мая 1933 г. Москва, Кремль

О строительстве Архангельского судостроительного завода.

СОВЕТ ТРУДА и ОБОРОНЫ постановляет:

1. Представленный НКТП и НКВД проект промаздания для Архангельского судостроительного завода с изменениями, внесенными СТО на заседании 8.5.36г., утвердить (см. приложение).
2. Площадку, выбранную для строительства завода группой, назначенной НКТП и НКВД под руководством И-ка Проектверфи т. Сафронова, Т.В., в районе Никольского устья Северной Двины – утвердить, обязав Севкрайисполком т. СТРОГАНОВА оформить актом передачу указанного участка НКТПрому.
3. Обязать НКТП утвердить проектное задание по Архангельскому заводу к 1 октября 1936г. и представить на утверждение СТО технический проект и смету не позже 1 октября 1937г.
4. Начальником строительства утвердить т. *Курдюкина*, с подчинением его во всех отношениях непосредственно Наркому.
5. Поручить Начальнику строительства завода т. *Курдюкина* немедленно приступить к строительству завода и обязать НКТП производить финансирование строительства Архангельского завода на основании утвержденного СТО промаздания впредь до утверждения технического проекта и генеральной сметы к нему.
НКТП
Ассигновать в 1936г. на строительство завода 20 млн. руб. из резервного фонда СНК СССР.

ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА
ВСЕСОЮЗНОЙ КОМУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ
(большевиков)

тов. СТАЛИН У.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ
СОВЕТА С.С.Р.

тов. МОЛОТОВ У.

Докладываем, что задание Партии и Правительства, поставленное перед коллективом строительства № 203 Н.К.В.Д. СССР в части обеспечения закладки первого боевого корабля на Архангельском судостроительном заводе – ВЫПОЛНЕНО.

На берегу Белого моря, в тяжелых климатических условиях, на болоте, по которому еще в 1936г. с трудом можно было пройти, выросли первые корпуса гиганта третьей Сталинской пятилетки. Закончена первая очередь: 1/ корпусного цеха площадью 55000 квадратных метров, объемом 1030000 кубических метров; 2/ эллинга площадью 51100 квадратных метров и объемом 2 миллиона куб. метров; 3/ инструментального цеха; 4/ ремонтно-механического цеха; 5/ цех-плава; 6/ кислородного хозяйства и ряда других объектов.

Рядом с заводом выросла I-я очередь социалистического города Молотовска, в котором в настоящее время живет свыше 30000 чел., имеющего коммунальное обслуживание в виде канализации, водопровода и центрального отопления.

Заверяем Вас, ИОСИФ БИССАРИОНОВИЧ и ВЯЧЕСЛАВ МИХАЙЛОВИЧ, что под мудрым руководством Партии и Правительства коллектив строителей еще с большим энтузиазмом и большевистской настойчивостью поведет борьбу за окончание строительства завода и города.

НАЧАЛЬНИК СТРОИТЕЛЬСТВА 203
и ЯГРИНЛАГА НКВД СССР
БРИГАДНЫЙ ИНЖЕНЕР

НАЧАЛЬНИК ПОЛИТОДЕЛА
СТРОИТЕЛЬСТВА 203 и ЯГРИНЛАГА
НКВД СССР

(КРОНОВ)

(ШЕКИН)

ЗАВОД | 11



ЗДОРОВЫЕ АМБИЦИИ ГЛАВНОЙ ВЕРФИ СТРАНЫ

фото ИА ТАСС

Еще за три года до дня основания Севмаш (тогда завод № 402) задумывался советским правительством как завод с большими амбициями, нацеленный на решение сверхзадач. Возьмем для примера хотя бы первый линкор «Советская Белоруссия», заложенный на стапеле завода 21 декабря 1939 года. Он должен был стать самым большим в мире надводным кораблем. За 80 лет в багаже предприятия появилось много таких кораблей, о которых можно говорить только в превосходной степени. В канун юбилея Севмаша мы беседуем с генеральным директором предприятия Михаилом Будниченко о том, что нужно сделать, чтобы не жить только победами прошлого, почему современные, еще не переданные ВМФ корабли Севмаша уже наводят ужас на иностранный флот, как завлечь на Север избалованную молодежь со всей страны и почему генеральный директор предприятия – это фактически мэр?

– Михаил Анатольевич, в свое 80-летие Севмаш вступил в благоприятный период развития судостроения. Посмотрим на сводки новостей – многочисленные закладки кораблей и судов, выводы и сдачи. Хотя еще в начале 2000-х отрасль находилась в упадке после губительных реформ правительства. Сегодня же Президент России Владимир Путин, заглядывая уже в ближайшую перспективу, говорит о том, что Россия готова построить уникальный флот. Какое место в этой большой работе, на Ваш взгляд, отведено Севмашу?

– 80 лет для предприятия – это уже приличная история. За эти годы Севмаш пережил несколько этапов своего развития: сложные – военное лихолетье, когда большая часть коллектива ушла на фронт и флот остались строить практически только женщины и подростки; 90-е годы, когда госзаказ равнялся двухмесячной зарплате трудового коллектива. Был период расцвета – 70–80-е годы, когда стапель работал бесперебойно. Я застал эти золотые годы судостроения, придя учеником слесаря-монтажника на завод, и сегодня могу сравнивать прошлый век с нынешним. По объему работ Севмаш сегодня приближается к тому плодотворному периоду. В составе флота успешно служат четыре новейших крейсера проектов «Борей» и «Ясень». Строятся две группировки атомных подводных лодок проектов «Ясень-М» и «Борей-А», ремонтируется корабль проекта 11442М. Весной из эллинга вывели АПЛ «Белгород». Из Санкт-Петербурга в режиме телемоста за церемонией наблюдал Верховный Главнокомандующий. В декабре 2019 года выведем из цеха АПЛ «Новосибирск». Сейчас активно ведутся работы на атомной подводной лодке «Князь Олег». Вывод корабля и передача ВМФ запланированы на следующий год. С этого года мы приступили и к строительству докового комплекса для обслуживания и ремонта глубоководных технических средств. Правительством страны сформирована и четко выстроена кораблестроительная программа предприятия по количеству АПЛ. К тем ракетноносцам, что сейчас строятся на стапелях двух эллингов, скоро присоединятся еще четыре. На международном форуме «Армия-2019» в присутствии Президента России Владимира Путина были подписаны два

контракта на строительство АПЛ проекта «Ясень-М». В перспективе состоится подписание и по кораблям проекта «Борей-А». Мы загружены работой на десятилетие вперед. Идет масштабное обновление флота. Корабли третьего поколения должны сменить более автоматизированные современные атомоходы с улучшенными характеристиками. Руководство страны обозначило четкий приоритет этому направлению. И Севмаш в создании флота нового поколения играет значительную роль.

– То есть Севмаш не живет только заслугами прошлого? Что необходимо делать для того, чтобы идти вперед?

– Работать. На сто процентов. Причем абсолютно во всех сферах: как в производственной, так и в социальной.

– В уходящем году было заметно пристальное внимание к предприятию со стороны Минобороны. В 2019 году два раза на верфи под руководством министра обороны Сергея Шойгу и замминистра Алексея Криворучко проводились совещания и проверки хода работ на строящихся кораблях. Во время своего визита Алексей Юрьевич заявил, что количество атомных подводных лодок будет увеличено и в 2024 году флот ожидает получить 10 подводных крейсеров. Как такую серьезную программу можно увязать с масштабной модернизацией предприятия, которая развернута в цехах? Возможно ли одновременно заниматься и тем, и другим и не сорвать сроки?

– Конечно, есть определенные сложности в том, что модернизация предприятия проводится в условиях действующего производства. Но мы обязаны реконструировать мощности завода, не откладывая это на десятилетия. Тем более нам уже сегодня надо готовиться к строительству кораблей пятого поколения. Мы не можем позволить себе отставать от мировой практики. Предыдущие 15 лет, когда предприятие не имело средств на переоборудование, замену устаревшей техники, нас несколько откинули назад, но мы сейчас наверстываем упущенное. Модернизируем почти все

производства. И я считаю, что мы сегодня впереди многих предприятий, в том числе и западных, в части реконструкции мощностей.

– Два корабля «Князь Владимир» и «Казань», открывающие линейку кораблей усовершенствованных проектов «Борей-А» и «Ясень-М», скоро заступят на службу флоту. Но уже сейчас иностранная пресса обеспокоена их широкими техническими возможностями. Это действительно новое слово в кораблестроении и Военно-морском флоте?

– АПЛ «Казань» – модернизированный корабль четвертого поколения. Он отличается от головной атомной подводной лодки проекта «Ясень» – «Северодвинск». Здесь новые системы боевого управления и интегрированные системы управления АПЛ. Необычайно сложный корабль, поэтому в процессе испытаний выявился ряд моментов, которые еще потребуют дополнительных выходов в море в 2020 году. Корабль очень хороший. Во время морских испытаний в 2018 и 2019 годах он показал отличные маневренные характеристики. Продолжаем проверку АПЛ в море: необходимо испытать огромное количество новых образцов вооружения, военной техники, которые на нем установлены. АПЛ «Князь Владимир» в декабре успешно завершила цикл государственных испытаний. Крейсер выполнил испытательную торпедную стрельбу на полигонах боевой подготовки Северного флота в Белом море. В процессе испытаний впервые с новейшего стратегического ракетносца проекта «Борей-А» был произведен испытательный пуск баллистической ракеты морского

базирования «Булава». От первых трех «Бореев» – подводных крейсеров «Юрий Долгорукий», «Александр Невский» и «Владимир Мономах» – «Князь Владимир» отличается меньшей шумностью, более совершенными системами маневрирования, удержания на глубине, а также управления оружием.

– Как большая кораблестроительная программа сказывается на финансово-экономическом состоянии предприятия?

– Ситуация 90-х, когда приходилось изыскивать средства самому предприятию для того, чтобы хоть как-то продолжать строительство атомоходов, к счастью, канула в Лету. Сегодня заказчик в лице Министерства обороны исправно оплачивает работы в рамках контрактов. У Севмаша очень устойчивое финансово-экономическое положение. На протяжении последних пяти-семи лет стабильно растут все основные показатели: выручка, зарплата, прибыль, чистые активы. За эти годы нам удалось компенсировать накопленные до 2012 года большие убытки – около 8 млрд рублей. Благодаря хорошей экономической ситуации на предприятии мы получили возможность вкладывать большие средства в модернизацию заводских мощностей. Но, конечно, самое главное, коллектив сегодня чувствует себя уверенно. У нас прекратилась текучесть кадров, набираем людей практически со всех регионов России. Таким образом, к своему юбилею завод подходит с полным портфелем заказов, со стабильным финансово-экономическим положением и со здоровым, работоспособным коллективом.

– Многие задаются вопросом: как это вообще возможно исключить дефицит рабочей силы. По всей стране требуются рабочие руки. А Севмашу – еще и квалифицированные. Но тем не менее Севмаш, который находится чуть ли не краю света, ищет таких людей и находит. Чем привлекаете избалованную современную молодежь? В чем секрет?

– Поправлю: дефицит рабочей силы у нас еще есть, хоть этот вопрос стоит уже не так остро, как несколько лет назад. За пять лет мы набрали более пяти тысяч человек. В ближайшие год-полтора нам необходимо еще порядка двух тысяч человек. В 2012 году, когда я принял руководство заводом, была большая текучесть кадров, и набрать людей было практически невозможно, особенно с учетом общего в России дефицита квалифицированных рабочих. Мы сели, проанализировали ситуацию и поняли: для того, чтобы закрыть кадровую проблему, надо решить две задачи. Во-первых, прекратить текучесть кадров, чтобы наши люди никуда не уезжали. Во-вторых, создать такие условия, чтобы мы могли набирать работников с других предприятий – из Москвы, Санкт-Петербурга, Дальнего Востока, Крыма. Что, собственно говоря, сегодня и происходит. Но Северодвинск – это не Питер и не Москва, у нас тупик, поэтому здесь нужны дополнительные стимулы для людей. Мы разработали программу «Три Д: достойная зарплата, доступное жилье и досуг». Благодаря возросшей производительности труда нам удалось за пять лет поднять среднюю зарплату в два с половиной раза – с 30 тысяч до 73-х. И в этом плане мы составили серьезную

конкуренцию не только Архангельску, но и некоторым предприятиям Санкт-Петербурга. Доступное жилье – очень животрепещущий вопрос, особенно для молодежи. До 90-х годов Севмаш был в этом плане серьезным заказчиком строительства жилья в Северодвинске. Больше половины домов в городе построено для работников предприятия. После 90-х программа была свернута. И начиная с 2012 года мы снова возродили традицию – запустили корпоративную программу строительства жилья для корабелов. За шесть лет ввели в эксплуатацию восемь домов. Люди этой программой очень довольны.

– В чем интерес корабелов?

– В доступности. Жилье у нас не коммерческое. Мы не преследуем цель заработать на этом деньги, а потому нет накруток, которые обычно делают коммерческие фирмы. Квадратный метр в домах Севмаша стоит на 15 процентов дешевле, чем на рынке недвижимости. Кроме того, мы помогаем нашим семьям выплачивать проценты по ипотеке. На этих условиях люди с удовольствием покупают жилье. В проекте на ближайшие годы у нас еще четыре дома. Но и на этом не закончим, если программа будет востребована.

– Для предприятия дорого обходится реализация такой программы?

– Во-первых, мы застраиваем в основном территории, где до 90-х годов были забиты сваи под наши дома. А значит, нам не нужно тратить деньги на их разработку.



Отзывчивость и внимание

в родных коллективах. Другим важным направлением деятельности Совета является досуг: для пожилых людей открыты клубы, в которых каждый может найти себе дело по душе – рукоделие, художественную самодельность и т.д.

За время существования ветеранской организации в стране многое изменилось, но только не отношение Севмаша к ветеранам. Руководство предприятия окружает пожилых людей вниманием. Ежегодно выделяются денежные средства на поддержку пенсионеров, оказывается помощь в организации лечения и отдыха ветеранов в заводских здравницах в Евпатории, Адлере, а также в санатории-профилактории.

Текст: Элина Никулина

Севмаш уделяет большое внимание своим ветеранам – людям, посвятившим жизнь атомному подводному кораблестроению и предприятию. Ежегодно руководство завода проводит встречи с заслуженными ветеранами, членами общественного клуба «Корабел», Героями Социалистического Труда и кавалерами ордена Трудовой Славы.

На Севмаше функционирует самая большая ветеранская организация в Архангельской области – в ее составе около 15 000 человек. Многие пожилые люди обращаются в Совет ветеранов за помощью, ни одна просьба не остается без ответа. Каждую неделю работники Совета навещают тех, кто в силу возраста не может выходить из дома, регулярно организуют встречи для желающих

Во-вторых, сегодня, как я уже сказал, экономическая составляющая предприятия позволяет думать о людях не в ущерб производству. Третья проблема, которую мы решаем, – это досуг. У нас в городе нет больших театров, шикарных ресторанов, так необходимых молодежи. Поэтому мы создали, а по большей части все же сохранили и развили, свою достаточно большую социальную инфраструктуру. У предприятия есть Дом корабела, где наши сотрудники и их дети занимаются творчеством, Дом техники, где проводятся различные культурные мероприятия, спортивно-оздоровительный комплекс, санаторий-профилакторий, два своих пансионата в Адлере и в Евпатории с очень демократичным по стоимости, но полноценным отдыхом с оздоровлением. Все эти меры привели к тому, что текучесть кадров прекратилась.

– Какой сегодня средний возраст работников предприятия?

– Средний возраст – 42 года. Но и молодежи приходит много. На конец 2019 года численность сотрудников составила более 29 тысяч человек. Работаем на перспективу – с детскими садами в плане воспитания подрастающего поколения, с российскими вузами – в плане подготовки дефицитных для нас специалистов. У предприятия заключены договоры на целевое обучение с 15 крупнейшими вузами России от Сибири, Дальнего Востока до Москвы и Санкт-Петербурга. По прогнозам, стабильная загрузка у Севмаша просматривается до 2030 года. Поэтому кадры смело можно набирать, и все они будут востребованы на ближайшие пять-семь лет.

– Еще в 2011 году ГОЗ в объеме предприятия составил лишь 30-35 процентов. Однако за восемь лет он вырос в три раза и составляет 95 процентов. Насколько такая загрузка по линии «оборонки» позволяет заниматься другими направлениями? Помните, несколько лет назад Президент поставил задачу перед судостроением развивать гражданское направление...

– Мы ведем планомерную работу по увеличению доли гражданской продукции. В первую очередь речь идет о нефтегазовом направлении. Севмаш рассматривается дочерней структурой Газпрома в качестве изготовителя опорного основания для ледостойкой стационарной платформы для месторождения «Каменомысское-море». В кооперации с ЦС «Звездочка» соответствующее ценовое предложение отправлено в ОСК. Корпорация готовит технико-экономическое предложение. Начиная с 2017 года наше предприятие совместно с ОСК активно работает с ПАО «Новатэк» и его дочерними структурами по участию в проекте «Арктик СПГ-2». После прохождения различных конкурсных процедур были сформированы и направлены заказчику индикативные ценовые предложения на укрупненную сборку секций модулей на производственных мощностях нашего предприятия. В направлении изготовления подводно-добычных комплексов также ведем работу. В портфеле заказов предприятия и работы по техническому перевооружению единственной в России морской ледостойкой стационарной платформы

«Приразломная», которую Севмаш передал заказчику шесть лет назад. Пилотный российский проект со дня установки на точке показывает высокие результаты по добыче нефти. Определенную долю в объеме работ предприятия занимает военно-техническое сотрудничество. Севмаш выполняет свои обязательства по трем контрактам по линии ВТС с Индией – ведет техническое содействие в обслуживании части оборудования авианосца «Викрамадитья», поставляет на корабль запасные части и участвует в дооборудовании верфей в Карваре.

– В свое время в СССР широко была известна продукция технического назначения Севмаша. Она составляла сотни наименований. Что сейчас с этим направлением?

– Сегодня портфель заказов по этому направлению составляет 178 договоров по всей стране – от Калининграда до Вилючинска, от Мурманска до Севастополя и Махачкалы. Продолжаем выпускать широкий диапазон продукции: судовые подшипники, арматуру, амортизаторы, судовую мебель, флюсы, электроды и т.д. В дальнейшем планируем изготовление продукции технического назначения с учетом серьезной модернизации металлургического и машиностроительного производств, внедрения передовых технологий и методов проектирования.

– Михаил Анатольевич, Вы упомянули, что на предприятии работает более 29 тысяч человек. А это больше, чем население в соседнем Нарьян-Маре. Это тот редкий случай, когда должность генерального директора предприятия можно приравнять к должности и обязанностям мэра...

– Конечно, Севмаш – это город в городе со своей развитой инфраструктурой, хозяйственной частью, жилищными вопросами, сетями и еще тысячами ежедневных задач. И, конечно, здесь есть все функции, с которыми сталкивается мэр. Но кроме решения ежедневных насущных вопросов, передо мной и коллективом стоит еще и ответственность перед государством за своевременное выполнение госзаказа. Что касается нашего взаимодействия с главой Северодвинска, то мы плотно работаем: ведь город – это в основном работники Севмаша, «Звездочки», «Арктики» – наши люди.

– Михаил Анатольевич, что пожелаете коллективу предприятия в юбилейный день рождения завода?

– Я горжусь тем, что возглавляю предприятие с таким коллективом – высокопрофессиональным, ответственным и надежным. И это касается не только работы. Благодаря нашим сварщикам, сборщикам, инженерам-конструкторам имя Севмаша звучит на всероссийских и международных площадках различных конкурсов. Все это работает на имидж главной верфи страны. Желаю всем работникам предприятия так же достойно держать высокую планку, установленную нашими предшественниками, здоровья и, конечно, простого личного счастья, чтобы в семьях царили мир и любовь, чтобы дети радовали своими успехами, и каждый новый день приносил удачу.

Беседовала: Екатерина Пиликина



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Крупнейший в России судостроительный комплекс – Северное машиностроительное предприятие в 2019 году отмечает знаменательную дату своей истории – 80-летие со дня образования. Это повод вспомнить героическое прошлое, оценить настоящее и заглянуть в будущее не только прославленного судостроительного завода, но и всего российского кораблестроения.

Благодаря усилиям Петра I Россия стала великой морской державой. В 1693 году он создал в Архангельске первую государственную верфь, на которой строился военный флот страны.

Спустя столетия, 31 мая 1936 года Политбюро ЦК ВКП(б), Совет Труда и Оборона СССР приняли постановление № 0-137сс о строительстве в Никольском устье Северной Двины судостроительного завода № 402, ныне АО «ПО «Севмаш».



Президент Объединенной судостроительной корпорации

АЛЕКСЕЙ РАХМАНОВ

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Поздравляю вас с юбилеем Северного машиностроительного предприятия – гаранта безопасности морских рубежей страны!

80 лет Севмаша – это судостроительная эпоха, которую невозможно переложить в другую историческую ипостась, невозможно пройти за день. Непростое начало трудовой деятельности, строительство цехов, в том числе крупнейших в мире, на болоте, суровые погодные условия – создатели завода преодолели все трудности для того, чтобы в России было предприятие, способное обеспечить обороноспособность страны точно в срок и с надлежащим качеством.

Баланс интересов и сплоченность трудового коллектива помогает заводу быть первым в работе, в спорте, в профессиональных соревнованиях, а знания и опыт, передаваемые из поколения в поколение, являются залогом успешного кораблестроения. В лице Севмаша мы показываем миру, что умеем делать свою работу лучше всех: начиная от сварки и заканчивая механосборочными работами. На предприятии собрано уникальное сочетание природных, человеческих

Заместитель Председателя
Правительства Российской Федерации

ЮРИЙ БОРИСОВ



Начало производственной деятельности нового завода было ознаменовано закладкой 21 декабря 1939 года линейного корабля «Советская Белоруссия». Эту дату принято считать днем рождения Северного машиностроительного предприятия.

В годы Великой Отечественной войны завод № 402 решал первоочередные задачи по ремонту и модернизации боевых надводных кораблей, строительству морских охотников, миноносцев, плавучих баз и мастерских.

За послевоенные годы корабель Севмаша смогли в рекордно короткие сроки построить первые атомную и ракетную подводные лодки – основу морской составляющей стратегических сил нашего государства.

Со временем подводный флот окреп, обеспечив суверенитет нашей страны. Поддержание его боеготовности имеет для нас первостепенное значение.

Сегодня Северное машиностроительное предприятие – это коллектив высокопрофессиональных работников, на которых лежит особая ответственность за безопасность нашей Родины.

Желаю всем корабелям и ветеранам предприятия крепкого здоровья и благополучия, а Севмашу новых трудовых успехов при выполнении заданий государственного оборонного заказа.



и эмоциональных ресурсов. Рабочие, инженеры и руководители Севмаша на генном уровне готовы к решению самых сложных задач.

Сегодня Северное машиностроительное предприятие – номер один в структуре ОСК не только по выручке, но и по уровню амбициозности. Многие военные аналитики признают, что подводные стратегические ракетноносцы и многоцелевые АПЛ, построенные на Севмаше, являются основой сил стратегического сдерживания. Сохранение и развитие компетенций, которыми обладают работники предприятия, – один из ключевых аспектов успеха корпорации в целом.

Желаю всем, кто связан с Севмашем, здоровья, счастья и достижения новых вершин! Успехов, коллеги!





И. КИРИЛКИН



В. КОСТЕНКО

Две судьбы в истории одного завода

В истории Севмаша есть два имени, которые должен знать и помнить каждый корабел. Костенко и Кирилкин. Эти люди с несгибаемым характером и удивительной судьбой сыграли в жизни крупнейшего судостроительного предприятия России важнейшую роль. Они стояли у истоков проектирования завода и начали воплощать в жизнь грандиозный по своему значению и размаху проект.

Проект, похожий на сказку

Завод создавали тысячи инженеров и рабочих, и все же две личности тех далеких лет как бы аккумулируют и олицетворяют этот гигантский труд: главный инженер «Проектверфи» Владимир Полиевктович Костенко и начальник строительства Иван Тарасович Кирилкин. Первый обосновал выбор промышленной площадки для завода, заложил самые прогрессивные решения в проект, второй – развернул практически на болоте масштабную стройку.

Действительно, проект завораживал и был похож на сказку: в совершенно необжитом и болотистом месте за три года, включая проектирование, построить крупнейший судостроительный завод. Место было выбрано исключительно удачно для создания и ремонта мощных кораблей: прямой выход в практически незамерзающее Белое море и далее – в океан; наличие большой реки для охлаждения агрегатов ТЭЦ. Завод должен был стать не только самым прогрессивным по примененным технологиям, он создавался передовыми методами с использованием широкой кооперации предприятий промышленности.

Генеральный план предусматривал расположение цехов в соответствии с технологическим процессом: от склада стали до вывода корабля на достроечную набережную. «Проектверфь» привлекла к проектированию десятки специализированных организаций и явилась локомотивом, который тащил весь этот состав к заветной цели. Взаимосвязь контрагентов осуществляло специальное бюро во главе с главным инженером проекта А.А. Борисовым.

Особо необходимо отметить московский институт «Проектстальконструкция» и Архитектурную мастерскую № 1 НКТП. Под руководством Н.П. Мельникова были запроектированы несущие цельносварные конструкции сооружений будущего завода. При строительстве применен совершенно новый принцип их создания. Главным консультантом по всем вопросам был академик Е.О. Патон. Все сварные конструкции цехов в основном изготавливались на Украине: на Старокраматорском, Новокраматорском, Донецком заводах, а также российских Верхне-Салдинском и Горловском машзаводе. Забегая вперед сообщим, что 48 колонн и 24 ригеля для эллинга были поставлены и собраны за 25 рабочих дней! Настоящий строительный рекорд!

Архитектурную часть всего комплекса завода № 402 выполнили основоположники конструктивизма в советской архитектуре братья Веснины. Применяя ленточные остекления и рисунчатую кладку в соответствующих пропорциях, им удалось добиться связи архитектуры с конструкцией, «легкости» и законченной выразительности зданий. Цехи завода технологичны, рациональны и красивы.

«Море и болото мы завоюем!»

Совет Труда и Оборона СССР 31 мая 1936 года утвердил проект промышленного задания Архангельского завода (на начальной стадии Севмаш назывался именно так) и дал поручение разработать технический проект к 1 октября 1937 года. Начальником строительства был назначен И.Т. Кирилкин, которому поручено немедленно приступить к созданию предприятия. О своем назначении Кирилкин писал: «Москва. Деловой двор. Кабинет наркома тяжелой промышленности Орджоникидзе. Серго сразу переходит к делу. Он рассказывает, что на Севере около Архангельска по инициативе товарища Сталина должен быть создан новый судостроительный завод. „А начальником строительства будешь ты, – заявляет товарищ Орджоникидзе. – Справиться с этим вам поможет полная, исключительно глубокая механизация работ. Надо понимать, какое большое дело вы начинаете. Берите больше механизмов и используйте их целиком“».

Ввести объекты 1-й и 2-й очереди, необходимые для начала постройки кораблей, строители обязаны были в 1939 году. Это означало только одно: рабочая документация будет запускаться в производство «прямо с колес», а многое должно выполняться просто по эскизам.

Первые строители во главе с И.Т. Кирилкиным прибыли на место будущего завода 18 июня 1936 года. Иван Тарасович, с присущим ему энтузиазмом, энергично взялся за дело. За плечами был опыт руководства строительством самого большого в мире Новокраматорского завода тяжелого машиностроения. Уже через четыре месяца Кирилкин докладывал народному комиссару тяжелой промышленности СССР Серго Орджоникидзе: «Геологические изыскания и геодезическая съемка закончены. Выявлено, что на стройплощадке необходимо удалить слой торфа от 1,5 до 2,5 метров и намыть 10 млн м² грунта со дна моря».

Иван Тарасович делал ставку на сознательный свободный труд. «Для того чтобы хорошо строить, важно знать, что ты строишь» – вот его девиз. В самом начале строительства он написал книгу «Беломорский богатырь», в которой доходчиво изложил основные принципы создания завода и задачи для строителей – будущих корабелов. Приведем несколько выдержек из этой замечательной книги.

«Посмотрите на нашу площадку. Куда ни кинешь взгляд, куда ни помотришь – всюду болото, болото, болото. Под болотами находится восемьдесят пять процентов всей площадки строительства. Море и болото мы, несомненно, завоюем. Надо только смело с ними драться. Тогда победа обеспечена. Цехи наши будут очень тяжелыми. Поэтому самой трудной технической задачей стройки является сооружение фундаментов и оснований. Нам потребуется забить около 200 тысяч свай... Наш завод и стройка втянут в себя большое количество населения приморского края. Из окрестных сел придут тысячи людей, из которых мы воспитаем рабочих большого строительства, а затем и кораблестроителей».

Иван Тарасович ясно видел будущее, верил в осуществление намеченных планов. Эту уверенность ему придавал величайший трудовой энтузиазм первостроителей завода и города. Кирилкин постоянно искал способы объединения людей, стремился поднять их настроение, мобилизовать и вдохновить на большое дело. Например, устраивал в столовой коллективные обеды в честь ударников.

КОСТЕНКО Владимир Полиевктович

Видный советский корабельный инженер родился в селе Великие Будыща Полтавской области в семье земского врача. Блестяще окончив учебу на корабельного инженера, в 1905 году участвовал в Цусимском сражении на броненосце «Орел». Корабль был подбит неприятелем, но благодаря инженерной смекалке Костенко и умелым действиям экипажа броненосец не пошел ко дну. Был в японском плену. После заключения вернулся в Россию, работал в Петербургском военном порту. Дважды был в командировке в Англии. Находясь за границей, ознакомился с проектом лайнера «Титаник». Прозорливый инженер Костенко сразу заметил опасные упрощения в системе непотопляемости корабля и предупредил директора фирмы Карлейля: «Поймите, одна небольшая пробоина и «Титаник» не станет». Замечание Костенко сочли бестактным. Трагическую судьбу гигантского лайнера мы знаем. Вернувшись из Англии, в 1910 году В.П. Костенко был арестован за связи с революционными кругами и осужден на 6 лет каторги. Но благодаря боевым наградам и ходатайству морского министра Николай II смягчил приговор и оставил Костенко на государственной службе. Работал начальником судостроительной конторы Общества Николаевских заводов и верфей «Наваль». С 1912 года под его руководством

и им лично было спроектировано и построено 150 кораблей и коммерческих судов.

В советское время занимал разные руководящие должности в промышленности на Украине и в РСФСР. В ноябре 1928 года его назначили заместителем управляющего ленинградского «Судпроекта», но не прошло и двух месяцев, как Костенко был арестован по делу «Промпартии» и приговорен к расстрелу. Через девять дней ему зачитали новый приговор: «Ссылка на 10 лет в Соловецкий лагерь особого назначения».

Высшие инстанции, учитывая высокую эрудицию В.П. Костенко, уже в ноябре 1929 года перевели его из Соловков в Особое конструкторское бюро ОГПУ в Харькове, а через год – в ОКБ при ОГПУ в Ленинград. В 1931 году его освободили и назначили главным инженером «Проектверфи» (ныне ПФ «Союзпроектверфь»). Он возглавлял проектирование крупнейших судостроительных заводов в Комсомольске-на-Амуре и Молотовске. Три раза на совещаниях в присутствии Сталина Костенко отстаивал свой новый тип заводов, где постройка и спуск на воду осуществлялись на горизонтальных стапелях в утепленных доках, находящихся выше уровня воды акватории. Эта идея была воплощена в жизнь впервые в практике мирового судостроения.

В короткий срок на территории будущего города и завода были построены пассажирский и грузовой причалы, универмаг, конный двор на 500 лошадей. Уложено 2300 метров сланевой дороги. На стройке трудилось 2500 человек. Задачи, стоящие перед директором, росли в геометрической прогрессии. Заключение договоров с многочисленными подрядчиками, контроль за ходом проектирования и строительства, но главное – комплектование кадрами. К маю 1937 года на стройке работало уже 9750 человек, а к концу года – 15 532. В течение года строителями были введены в строй кирпичный и два бетонных завода, карьеры для добычи песка, глины, механические мастерские, цехи металлоконструкций, электромонтажный. Проложены 10 километров железнодорожных путей и 15 – сланевых деревянных дорог, введена в строй железнодорожная ветка до станции Исакогорка. Автотранспортное хозяйство насчитывало 283 единицы автомашин и тракторов.

Для жителей было построено 193 деревянных дома, 17 котельных, три бани, прачечная и даже парники, в которых выращивались овощи. Действовали четыре школы, поликлиника, больница, 12 столовых, три хлебопекарни, шесть магазинов.

На стройку было завезено 20 тысяч тонн металлоконструкций, и на всей громадной территории площадью почти 500 га строились магистральные дороги, возводились промышленные объекты. Особое внимание уделялось корпусному, сталелитейному, инструментальному цехам, эллингу и ТЭЦ. Сегодня, даже при современных технологиях, с трудом верится, что за столь короткое время на болоте без подъездных дорог была развернута грандиозная стройка.

ГУЛАГ и арест начальника стройки

После того, как ушел из жизни нарком Орджоникидзе, стало заметно, что Наркомат внутренних дел стал набирать все больший вес на политической арене страны. Сказалось это и на строительстве завода.

В марте 1938 года на стройку нагрянула высокая комиссия под председательством замнаркома И.Т. Тевосяна и замкомандующего флота И.С. Исакова. Ее задачей была проверка правильности выбора площадки и объема строительства. Из состава завода был исключен ряд второстепенных объектов, но «Проектверфи» удалось сохранить без изменений генеральный план, что закладывало большие перспективы по развитию завода в будущем.

Через полгода неожиданно на стройку прибыла комиссия Рабоче-крестьянской инспекции во главе с Н.М. Анцеловичем. Результатом ее работы стала передача строительства ГУЛАГу НКВД и арест Кирилкина, которому было предъявлено обвинение во вредительстве и участии в заговоре.

По мнению свидетеля этих перемен, главного инженера проекта завода А.А. Борисова, великому делу был нанесен большой вред, а строительство задержалось как минимум на 1 год. И все же, благодаря огромному заделу работ, выполненных под руководством Кирилкина, закладка первого корабля – линкора

«Советская Белоруссия» была произведена в назначенный день – 21 декабря 1939 года. Этот дата стала днем основания предприятия.

Костенко и Кирилкин в застенках лагерей

Завод № 402 в судьбе талантливого инженера В.П. Костенко и выдающегося организатора строительства И.Т. Кирилкина стал не только яркой звездой, но и причиной личной трагедии и совсем неожиданных поворотов в жизни. 25 февраля 1941 года Владимира Полиевктовича Костенко арестовали и обвинили в преднамеренном выборе площадки для Архангельского судостроительного завода на болотистом месте, что якобы повлекло за собой большие перерасходы при выполнении гидротехнических работ.

Интересны некоторые подробности допросов.

Следователь: «Кто являлся инициатором проекта завода № 402?»

Костенко: «Моя инициатива в реализации данного проекта завода № 402 выразилась в следующем:

- предложил площадку для постройки завода на берегу Никольского устья и прилегающего к нему острова Ягры;

- составил первый эскизный генеральный план расположения завода на площадке;

- предложил заменить наклонные стапеля наливными облегченными доками и перекрыть их эллингами;

- предложил соединить цех корпусозаготовительный с секционно-сборочным;

- для погрузки башенных установок предложил применить стационарный молотковый кран грузоподъемностью 350 тонн;

- предложил расположить судоремонтную базу и судоремонтный док на острове Ягры со стороны завода.

Все предложения были реализованы в проекте. По моему мнению, когда завод будет выстроен и освоен, на сцену выступят все те преимущества его положения, которые пока не осознаются и не учитываются близорукими критикам. Заводу обеспечены: полная маскировка, перспектива неограниченного развития, простейшая связь с морем и безопасность проводки кораблей».

Следователь: «Какие именно изменения произошли в первоначальном проекте № 402, причины этих изменений и кто непосредственно в этом виноват?»

Костенко: «Непосредственных виновников изменений в проектах, возникших вследствие изменений заданий, я называть затрудняюсь...»

Следователь: «Вы преднамеренно выбрали площадку для Архангельского судостроительного завода на болоте – это вредительство».

Костенко: «Петр Великий был первым вредителем, ведь он построил город на болоте, а я только завод. Будущая война докажет, что стратегически мною выбрано место абсолютно правильно».

Следователь: «О какой войне вы говорите?»

Костенко: «Война с Германией неизбежна».

В.П. Костенко не согласился с обвинениями во вредительстве, к нему применили меры физического воздействия, которые описал сам Владимир Полиевктович: «Посадили в клетку, где нельзя было повернуть ни тело, ни голову, выставили на холод в одной рубашке и капали на темя холодной водой. Опасаясь переохлаждения сосудов головного мозга, я занялся дифференциальным исчислением, пока не потерял сознание».

Вскоре после начала войны Костенко перевезли из Ленинграда в Златоустовскую тюрьму, где он просидел в одиночной камере до освобождения 10 июня 1942 года. Затем его направили в госпиталь и через неделю назначили заместителем начальника «Проектверфи». В конце войны он был награжден орденом Трудового Красного Знамени за участие в создании судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре. В 1950 году Костенко стал лауреатом Сталинской премии за создание судостроительных заводов нового типа. В список лауреатов он был внесен по указанию Сталина.

В.П. Костенко умер 14 января 1956 года в Ленинграде, полностью был реабилитирован только в 1964 году.

Ивана Тарасовича Кирилкина тоже не миновала тяжелая участь заключения. Его арестовали 8 сентября 1938 года. Еще и месяца не прошло после того, как поселок Судострой, построенный под его руководством, стал городом Молотовском.

Следствие шло три года. Иван Тарасович неоднократно подвергался пыткам, избиваниям, вплоть до потери сознания. В 1941 году был осужден на 15 лет с последующим поражением в правах на 5 лет. 25 марта 1942 года умер от сердечной недостаточности в Вятском исправительно-трудовом лагере. Иван Тарасович был полностью реабилитирован в 1956 году.

Отмечая 80-летие Севмаша, мы отдаем дань уважения тем, кто начинал строить наш завод. Мечтам главного инженера «Проект-верфи» Владимира Полиевктовича Костенко и начальника строительства Ивана Тарасовича Кирилкина суждено было сбыться, хоть они и не увидели завод в период его расцвета.

КИРИЛКИН Иван Тарасович

Один из организаторов социалистической индустрии. Родился в городе Шахты Азово-Черноморского края. Родители умерли рано. Четырехлетний Иван воспитывался в среде беспризорников, как и два его брата. С 12 лет пошел работать в шахту, затем на электростанцию. В 1913 году вступил в партию большевиков. После революции в 1918 году стал председателем чрезвычайной комиссии по борьбе с контрреволюцией в городе Шахты. После Гражданской

войны работал в партийных и советских органах, руководил машиностроительным, металлургическим, горным заводами. Затем был направлен в Донецкий бассейн, где возглавил строительство крупнейшего в мире Новокраматорского машиностроительного завода (НКМЗ), стал его первым директором. До начала строительства предприятия на этом месте была просто степь. За создание НКМЗ И.Т. Кирилкина одним из первых в стране наградили орденом Ленина.

ДЕНЬ ЗАВТРАШНИЙ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ СЕГОДНЯ

СЕВМАШ РЕАЛИЗУЕТ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ЦЕЛЕВУЮ ПРОГРАММУ
«РЕФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ»



С 2011 года на Севмаше активно проводится реконструкция и техническое перевооружение производства. Финансирование осуществляется за счет средств федерального бюджета по Государственной программе Российской Федерации «Реформирование предприятий оборонно-промышленного комплекса», а также завод вкладывает собственные средства на условиях софинансирования. Что это за Программа и какие объекты вошли в нее?

*Об этом рассказывает заместитель генерального директора Севмаша по капитальному строительству
Сергей Мардаровский*

Государственная поддержка

– Для создания современной высокотехнологичной военной техники необходимо, чтобы производство постоянно совершенствовалось, оснащалось новым современным оборудованием и технологиями. Федеральная целевая программа, принятая Правительством Российской Федерации, направлена на то, чтобы предусмотреть решение поставленных задач путем финансирования и контроля исполнения этого процесса. Государственная программа «Реформирование и развитие предприятий оборонно-промышленного комплекса» рассчитана на 2011–2027 годы. Основной задачей Программы является развитие и реализация инновационного потенциала предприятий оборонного комплекса. Севмаш вошел в Программу, при этом каждое мероприятие на этапе ее формирования необходимо было обосновать, доказать требуемые объемы финансирования. Требовалось максимально учесть перспективы дальнейшего развития каждого направления при строительстве и испытании кораблей: это и стапельные цехи, корпусно-сварочное производство, цехи машиностроения и металлургии, транспортно-передаточный комплекс, объекты энергомеханического комплекса. Сегодня без учета законченных строительством объектов в реализации находятся девять мероприятий, которые должны быть завершены в 2020-2022 годах.

Кто разрабатывает проектную документацию?

– Проекты разрабатывает Центр технологии судостроения и судоремонта ПФ «Союзпроектверфь» (Санкт-Петербург), в его состав входит бывший ГСПИ № 1, который проектировал наш завод. Именно его специалисты в 1936 году определили место возведения завода, куда высадились с парохода «Иван Каляев» первые строители. Там сохранились все документы создания и реконструкции нашего предприятия. И мы считаем, что современное проектирование, осуществление прохождения всех необходимых экспертиз проектной документации по реконструкции и техническому перевооружению Севмаша должен выполнять тот, кто профессионально занимается проектированием судостроительных комплексов, кто обладает знаниями современных технологий и модернизации верфей. В этом случае мы достигнем того результата, который необходим для строительства кораблей.

Приоритет стапелю

– Очень важный объект – техническое перевооружение эллинга-1 стапельно-сдаточного производства. Он эксплуатируется длительное время, поэтому необходимо заменить прежде всего энергосистемы, обеспечивающие строительство кораблей в северном и южном доках. Работы в северном доке практически закончены. Смонтированы новые системы вентиляции и кондиционирования, заменены и реконструированы стапельные линии. Смонтированы два современных 200-тонных крана в северном доке. Для того чтобы их установить, нужно было укрепить стенки дока, выполнить облегчение строительных конструкций цеха: с северной и южной сторон здания заменить кирпичную кладку на сэндвич-панели. Аналогичная работа ведется и в южном доке. Наибольшую техническую и организационную сложность здесь представляет ремонт крыши эллинга, так как при выполнении строительно-монтажных работ необходимо обеспечить микроклиматические условия в цехе.



Проектанты за обсуждением технических вопросов

Новый транспортно-передаточный комплекс

– Выделю еще два направления, также связанные с выполнением гособоронзаказа. Первое – это реконструкция транспортно-передаточного комплекса в наливном бассейне и в районе корпусно-сварочного производства (КСП). Она даст возможность крупногабаритные секции из КСП транспортировать на стапель водным путем. Для этих целей построен понтон грузоподъемностью 5500 тонн. Предстоит удлинить на 10 метров в сторону акватории причальный комплекс, провести реконструкцию трансбордерной ямы в районе КСП, полностью заменив трансбордерные пути. И второе направление – техническое перевооружение гидротехнических сооружений и усовершенствование технологий спуска кораблей на воду. Сюда же входит приобретение плавкрана грузоподъемностью 700 тонн, который строит по заказу Севмаша Севастопольский морской завод.



Энергетика

– Следующее крупное мероприятие – реконструкция системы энергообеспечения предприятия. Она идет на восьми объектах. Основной из них – котельная высокого давления (КВД-2), которая обеспечивает паром высокого давления турбинные установки сдаточных заказов на достроечной набережной № 3. Там заменены котельные установки, системы водоподготовки. Впервые предприятие переходит на природный газ, что требует создания новых систем подачи газа, автоматического контроля работы комплекса и, естественно, подготовки персонала для обслуживания котельных установок. Объект имеет важное значение для выполнения сдаточной программы предприятия. В результате реконструкции мы получим практически новую современную КВД-2, что даст возможность значительно увеличить качество пара высокого давления, подаваемого на корабли, которые проходят швартовные испытания на набережной. Главная задача – обеспечить пуск котельной в установленные сроки в рамках сдаточной программы предприятия. Предусмотрена также реконструкция кислородной и компрессорной станций, всех трансформаторных подстанций предприятия. Одна цифра: при проведении реконструкции необходимо заменить и проложить вновь 85 километров кабельных трасс.



Достроечные набережные

– Большие работы ведутся по реконструкции всех заводских набережных. Особенно сложно это выполнить в условиях действующего производства. Надо не сорвать обеспечение энергосредами кораблей и при этом выполнить сроки реконструкции. Меняются все трубопроводы. Сложность в том, что магистрали проходят под землей, в каналах, которые необходимо вскрыть, демонтировать старые трубопроводы, смонтировать и испытывать новые системы. Их общая протяженность составляет более 15 километров. Приходится постоянно искать компромиссные решения по срокам выполнения работ между производством и подрядчиками, чтобы выполнять производственную программу и в то же время продолжать работы по техническому переоснащению.



Металлургический комплекс

– Предусмотрена мощнейшая реконструкция металлургического производства – цехов № 2, 3, 31. Меняется полностью система пылегазоочистки, будут установлены новые печи, меняется и система управления производственным оборудованием. Задача – перевести оборудование этих цехов на природный газ. Планом капитального строительства предприятия предусмотрено перевести на природный газ не только КВД-2, но металлургическое производство, печи цехов № 5, 11. Разработана проектная документация, она проходит государственную экспертизу для того, чтобы можно было подготовить рабочую документацию и по ней проводить реконструкцию системы газоснабжения. Трубопроводы природного газа на территории предприятия уже заведены.

Таким будет Севмаш

– Основной объем работ по реконструкции и техническому перевооружению предприятия придется на 2020 год. Очень сложно физически в условиях действующего производства, выполнения гособоронзаказа осуществлять крупномасштабную реконструкцию производства. Каким будет Севмаш после завершения всех работ? Конечно, обновленным. Еще более мощным, оснащенным современным высокоточным оборудованием, новыми технологиями, способным выполнять в течение ближайших десятилетий любые работы по строительству и ремонту кораблей, созданию любой сложной морской техники. В этом году Севмаш отметит 80-летие со дня образования, реконструкция и модернизация производства должны обеспечить ему еще столько же лет бесперебойной работы. И это будет новый этап в жизни завода, который продолжит строить современные подводные корабли для флота, для России.

Подготовили: Татьяна Зарецкая, Людмила Тельтевская

ПЕРВЫЕ ШАГИ

АТОМНОГО
ПОДВОДНОГО
КРЕЙСЕРА

«КНЯЗЬ ВЛАДИМИР»



30 ИЮЛЯ 2012 ГОДА
Торжественная церемония закладки корабля
в присутствии Президента РФ В.В. Путина

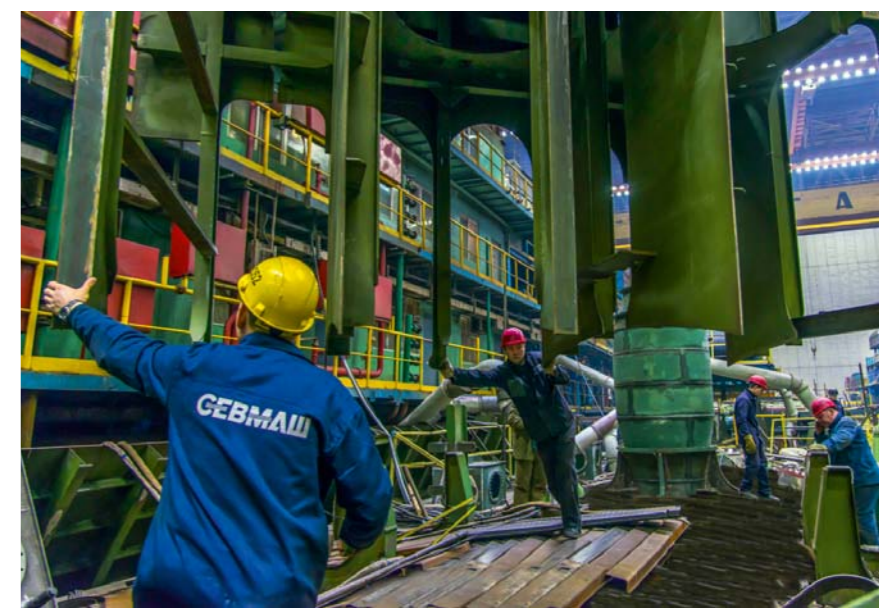
Текст: Максим Воркунов

Первый корабль проекта «Борей-А», подводный крейсер «Князь Владимир», готовится к подъему Военно-морского флага. На торжественной церемонии его закладки, 30 июля 2012 года, присутствовал Президент России Владимир Путин:

– Мы закладываем новый атомный подводный крейсер «Князь Владимир» в честь собирателя русских земель, одного из основателей современного централизованного Российского государства. Здесь, на Севмаше, очень много сделано для укрепления обороноспособности России. Здесь отлаженный, высококвалифицированный персонал. Над подобными крейсерами работают большие коллективы людей: и ученые, и конструкторы, и высококвалифицированные рабочие. Вы делом доказали, что способны решать самые амбициозные задачи. Уверен, вы справитесь и с этой. Я желаю вам успеха, а будущей атомной подводной лодке – славного служения России.

Спустя пять лет, 17 ноября 2017, гостей и участников церемонии вывода корабля из цеха приветствовал Главком ВМФ России адмирал Владимир Королёв:

– Начало строительства атомных подводных ракетноносцев проекта «Борей-А» – доказательство того, что отечественная школа подводного кораблестроения сохранила и развивает свои лучшие традиции, фундаментом которых является блестящая работа и высокая ответственность ученых, конструкторов, судостроителей. Все это в комплексе позволяет идти в ногу с научно-техническим прогрессом, а зачастую и обгонять его на несколько шагов. Мы знаем, что нам нужно для успешного выполнения задач в море, а вы строите корабли, которые позволяют нам эффективно обеспечивать военно-морское присутствие в Мировом океане. Именно благодаря этому взаимопониманию морские стратегические ядерные силы ВМФ России оснащаются современными подводными лодками.

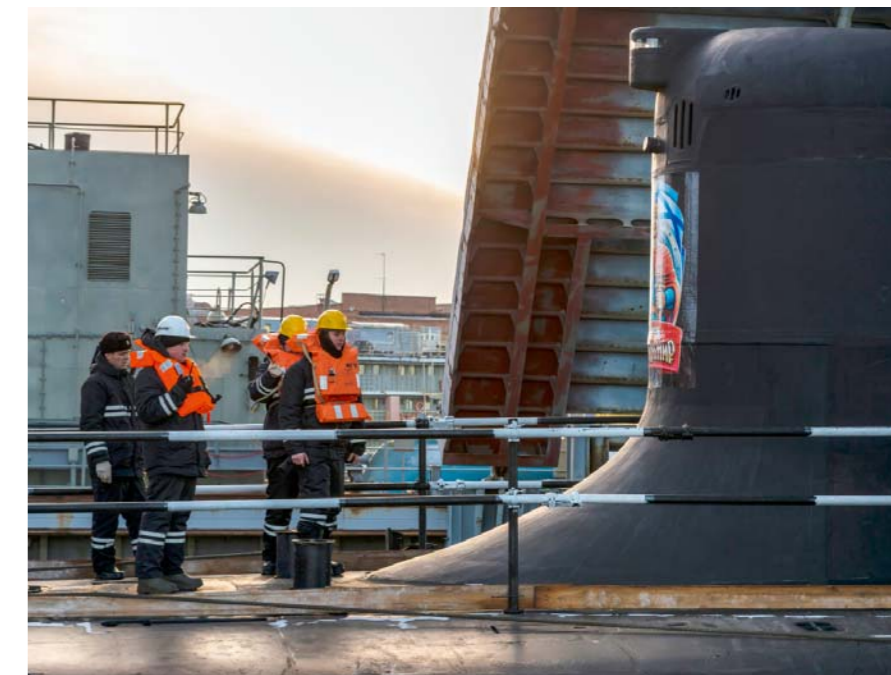




16 НОЯБРЯ 2017 ГОДА
Корабль готов покинуть стпель



Зарубежные СМИ внимательно следят за обновлением российского флота. По оценке американского издания The National Interest, ракетные подводные крейсера стратегического назначения (РПКСН) проекта 955 «Борей» являются самыми современными атомными субмаринами ВМФ России. «Основная цель РПКСН – оставаться незамеченными достаточно долго, чтобы раскрыть их ужасающую огневую мощь. Эта стратегия стала проще благодаря ядерным реакторам, которые позволяют им оставаться под водой на протяжении нескольких месяцев. Чтобы достичь этого, «Борей» разработан с учетом более высоких стандартов акустической незаметности, чем образцы советской эпохи, и в большей степени способен уклоняться от противников», – пишет обозреватель издания, магистр Джорджтаунского университета в области разрешения конфликтов Себастьян Роблин.



Каждый поход корабля, начиная с выхода из цеха, Русская православная церковь благословляет на защиту рубежей Отечества



Добрая традиция. Брызги шампанского – символ брызг морской волны, которой скоро коснется корабль



«Для Севмаша это не просто значимое, а выдающееся событие. Несмотря на то что Севмаш построил 132 атомные лодки, каждый корабль для нас уникален. Это наша жизнь – строить корабли для того, чтобы Военно-морской флот мог защищать границы нашей страны». М.А. Будниченко, 17 декабря 2017 года



Момент спуска на воду. Следующий шаг – швартовные испытания

КНЯЗЬ
Владимир



«Ракетный подводный крейсер стратегического назначения (РПКСН) «Князь Владимир» проекта «Борей-А» успешно выполнил испытательную торпедную стрельбу в полигонах боевой подготовки Северного флота в Белом море.

Стрельба производилась по судну-мишени из подводного положения. Ее выполнение обеспечили силы Беломорской военно-морской базы. 29 октября экипаж РПКСН «Князь Владимир» выполнил первый испытательный пуск межконтинентальной баллистической ракеты морского базирования «Булава» из акватории Белого моря по полигону Кура на Камчатке».

*По информации официального сайта МО РФ.
Октябрь 2019 г.*





КАЖДЫЙ КОРАБЛЬ СЕВМАША – УНИКАЛЕН

Командующий
Краснознамённым Северным флотом
Герой России вице-адмирал

АЛЕКСАНДР МОИСЕЕВ

Севмаш – крупнейшее судостроительное предприятие в России. В декабре ему исполняется 80 лет. На протяжении своей истории предприятие тесно связано с Северным флотом, для которого строило и ремонтировало боевые корабли и суда обеспечения. Это плодотворное сотрудничество прошло крещение лихолетьем 1941–1945 годов и закалилось в период холодной войны, когда реальное противостояние СССР и США было скрыто в океанских глубинах. Стремление опередить противника явило миру уникальные творения конструкторской мысли, воплощенные в стали и титане руками мастеров-корабелов. 108 боевых единиц от первой атомной подводной лодки – легендарной К-3 «Ленинский комсомол» – до усовершенствованных кораблей четвертого поколения проектов «Борей» и «Ясень» получил Северный флот от Севмаша. Многие их рекорды по глубине погружения, скорости подводного хода, размерам, живучести и т.п. остаются непревзойденными до сих пор.

Мне лично довелось командовать атомными ракетными крейсерами второго и третьего поколения и непосредственно принимать участие в испытаниях четвертого. Сегодня мы готовимся принять первый корабль проекта «Борей-А» «Князь Владимир», который успешно провел испытания главного комплекса вооружения в Белом море. В скором будущем на корабле будет поднят Андреевский флаг и он войдет в состав подводных сил Северного флота. По отзывам экипажа, крейсер «Князь Владимир» имеет не только усовершенствованные боевые характеристики, но и отличные показатели по обитаемости, эргономике и комфорту для личного

состава. При строительстве новых подводных лодок учтены многие пожелания подводников, что не может не радовать.

Каждый из кораблей, построенных на Севмаше, по-своему уникален. Но все они отличаются надежностью, большим запасом прочности, отличными эксплуатационными характеристиками.

За долгую историю судостроительного комплекса Севмаша здесь построено больше атомных подводных лодок, чем на любой другой верфи мира!

Самым главным достоянием производственного объединения являются люди – научно-технический персонал, рабочие и служащие предприятия. Это они своим самоотверженным трудом создавали и продолжают создавать славную историю завода. В настоящее время высококвалифицированный коллектив предприятия добросовестно трудится на благо Отечества, выполняет важные стратегические задачи по укреплению оборонного могущества нашей Родины.

От лица моряков Северного флота хочу выразить всем ветеранам и работникам Севмаша искреннюю признательность и благодарность за огромный вклад в повышение боевой готовности Северного флота, укрепление морских стратегических ядерных сил России! Уверен, что наше сотрудничество будет продолжать крепнуть и развиваться.

Поздравляю многотысячный высокопрофессиональный коллектив Севмаша с 80-летним юбилеем! Искренне желаю всем крепкого флотского здоровья, большого личного счастья, благополучия, жизненного оптимизма, процветания и дальнейшей плодотворной деятельности на благо Великой России и ее Военно-морского флота!

ПУТЬ ДЛИНОЙ В ЧЕТЫРЕ ПОКОЛЕНИЯ СУБМАРИН

Командующий
Краснознамённым Тихоокеанским флотом
адмирал

СЕРГЕЙ АВАКЯНЦ



Восьмидесятилетний юбилей Севмаша – это событие, без преувеличения, общевое, общероссийского масштаба. У нашей страны всегда был, есть и будет мощный морской щит, выкованный целыми поколениями неравнодушных сограждан, специалистов высочайшего уровня. Многие крепчайшие заклепки этого щита заботливо собраны и подогнаны именно руками коллектива крупнейшей верфи страны. Сложно сказать какой корабль не под силу построить вашим специалистам, ведь со стапелей предприятия сходили большие морские охотники, эскадренные миноносцы, легкие крейсера, дизельные подводные лодки, модернизированный до уровня авианосца тяжелый авианесущий крейсер «Адмирал Горшков», получает вторую жизнь тяжелый атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов». Но именно атомные подводные корабли, рожденные в цехах легендарного предприятия, – это, образно говоря, те самые гирьки из титана и стали, которые в непростые для нашей страны исторические моменты помогли уравновесить чаши весов военного могущества нашего Отечества и держав, ищущих повод для военного конфликта.

Роль вашего предприятия в истории развития Военно-морского флота России сложно переоценить. Благодаря стараниям рабочих Севмаша происходило становление подводного ракетно-ядерного флота, его рост и развитие. Путь длиной в четыре поколения субмарин – от первого атомохода «Ленинский комсомол» до современных «Бореев» – это уникальный маршрут, который под силу далеко не каждому. Вы идете по этому сложному пути достойно, с высоко поднятой головой!

Тихоокеанский флот очень дорожит многолетней дружбой с вашим предприятием. Мы знаем, что она крепка и взаимна! Для ТОФа на Северном машиностроительном предпри-

ятии в разные годы было построено 20 атомных подводных лодок. Эти прекрасные корабли составляли и составляют основу подводных сил нашего оперативно-стратегического объединения, выполняют сложнейшие задачи. Подводные крейсера с крылатыми ракетами проекта 949А неоднократно подтверждали свои высокие технические характеристики. Только свежие примеры: атомоходы «Томск» и «Омск» в 2018 и 2019 году в акваториях Охотского моря и Тихого океана выполнили стрельбу крылатыми ракетами по надводным целям на предельную дальность, и оба эти упражнения завершились успешным поражением судов-мишеней.

Свою надежность подтвердил атомный ракетный крейсер стратегического назначения проекта 667БДР «Рязань», который также построен на вашем предприятии. На протяжении двух последних лет он выполнял стрельбы баллистическими ракетами в ходе масштабных учений стратегических ядерных сил под руководством Верховного главнокомандующего Вооруженными Силами Российской Федерации.

Сегодня в подводных силах Тихоокеанского флота успешно эксплуатируются современные атомные подводные ракетные крейсера стратегического назначения проекта 955 «Александр Невский» и «Владимир Мономах». Это корабли, за которыми будущее российского подводного флота, и это будущее создается руками специалистов вашего прославленного предприятия!

От имени Военного совета Тихоокеанского флота, от себя лично поздравляю весь коллектив Севмаша, ветеранов предприятия и всех причастных к его славной истории и трудовым будням с юбилеем! Желаю удачи и процветания флагману российского кораблестроения! Будьте по-флотски здоровы и крепки! Пускай в ваших семьях царят тепло и взаимопонимание, а ваши дома наполняют мир!

СТРАЖИ

ПОДВОДНЫХ ГЛУБИН

АПЛ проекта «БОРЕЙ»

ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ
НАДВОДНОЕ
14 800 Т
ПОДВОДНОЕ
24 800 Т

Подводная лодка
СОСТОИТ ИЗ
1 млн
300 тысяч
УЗЛОВ и
МЕХАНИЗМОВ

«БУЛАВА»
по размерам
сравнима
с троллейбусом,
а по весу –
с двумя

СКОРОСТЬ
«БУЛАВЫ»
7 000 м/с
*Она летит в 7 раз
быстрее пули

АПЛ несет
16 РАКЕТ
КОМПЛЕКСА
«БУЛАВА»

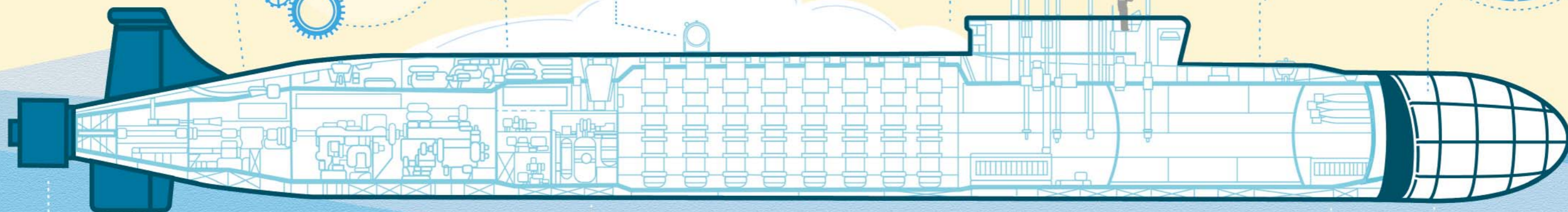
Для строительства
АПЛ требуется
17 000 ТОНН
МЕТАЛЛА
*Для сравнения: вес
металлических конструкций
Эйфелевой башни
в 1,5 раза меньше

ЭКИПАЖ
КОРАБЛЯ
составляет
130
человек

ОБЩАЯ
ПРОТЯЖЕННОСТЬ
КАБЕЛЯ **600** км
*Это в 35 раз
превышает длину
Крымского
моста

ВЕС ОДНОЙ
РЕЗИНОВОЙ
ПЛАСТИНЫ
80 кг

КОРПУС ЛОДКИ
ПОКРЫТ
РЕЗИНОВЫМИ
ПЛАСТИНАМИ
в количестве
10 000
ШТУК



СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ
надводная
28 км/ч
15 уз.
подводная
55 км/ч
30 уз.

МОЩНОСТЬ
ЯДЕРНОГО
РЕАКТОРА
45 000 л. с.
*Может обеспечить
небольшой город
электросилой

АПЛ
может быть
в эксплуатации
до **30** ЛЕТ
*Работает только
на энергии
атомного реактора

ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ
ТРУБОПРОВОДОВ
на подводной лодке **109** км
*Сравнима
с протяженностью
Московской кольцевой
автомагистральной
дороги (МКАД)

В строительстве АПЛ
используется
10 ВИДОВ
МЕТАЛЛА
*При их сварке
применяются до 10
ТИПОВ СВАРКИ

ОБЩИЙ ВЕС
СВАРНЫХ ШВОВ
3-7%
от веса корпусных
конструкций
корабля

В ПОХОДЕ
моряки-подводники
могут провести
до **3** МЕСЯЦЕВ
НА ГЛУБИНЕ БОЛЕЕ
450 МЕТРОВ

ДЛИНА АПЛ
160 МЕТРОВ



«Юрий Долгорукий»

«Александр Невский»

«Владимир Мономах»

«Няязь Владимир»

«Няязь Олег»

«Генералиссимус
Суворов»

«Император Александр III»

«Няязь Пожарский»*

* по информации МО РФ

«ВАРИТЬ» НАДО ГОЛОВОЙ...

Текст: Юлия Владимирова

Атомная подводная лодка – вершина конструкторской мысли. На многие дни автономного плавания она становится не просто местом работы и несения боевой службы для десятков подводников, но и домом. А он должен быть надежным, как крепость. Сотни тонн воды давят на корпус атомной субмарины при погружении. Это настоящая проверка на прочность всех сварных швов, а их общая длина на корабле может достигать десятков тысяч километров – это миллионы капель наплавленного металла, призванные обеспечивать надежность конструкции и живучесть корабля.

Сварка – это целый мир, удивительный и многогранный. Одних только видов сварки на Севмаше применяется около десятка, причем некоторые из них уникальные и больше нигде в мире не используются. Таковой, к примеру, является вертикальная электрогазовая автоматическая сварка в среде защитных газов при помощи установок «Север-С» и «Север-Н». Они работают в дуэте, и если первая обеспечивает сварку по щелевому зазору, то вторая нужна для усиления уже готового шва, чтобы обеспечить еще большую прочность конструкций. Скорость формирования шва может достигать до 60 мм в минуту. Установки работают на базе современного компьютера и заменяют сразу несколько сварщиков.

И снова мы употребим слово «уникальный», говоря о ручной аргонодуговой сварке в среде защитных газов трубопроводов из спецметаллов в сборочно-стапельном цехе Севмаша. Здесь сварщики особой квалификации в специальных защитных скафандрах сваривают трубопроводы из титана в установке «Атмосфера-2». Камера заполнена инертным газом – аргоном, в среде которого капризный металл сохраняет свои свойства. Сварщики работают с изделиями сложной конфигурации, которые на открытом пространстве не заварить.

Еще одним достижением предприятия стало внедрение инновационного, универсального, мобильного сварочного автомата «Флагман», который был изготовлен специально для Севмаша по техническому заданию предприятия, то есть другого такого больше ни на одном производстве страны нет. По словам начальника научно-исследовательской лаборатории сварки научно-технологического управления Владимира Сычёва, в процессе изготовления автомата учитывались пожелания самих сварщиков, поэтому он получился легким, удобным в работе, а главное, более производительным. Электронное табло позволяет четко видеть и контролировать все параметры сварки. Новый сварочный автомат сваривает крупные полотна металла и цилиндрические секции под флюсом, и для работы на таком оборудовании допускаются только сварщики с высокими разрядами, хотя участие самого рабочего в процессе кажется минимальным. Но даже если применять самую современную технику, без опытного сварщика-профессионала ни один шов не ляжет, как надо, и не будет прочным. Поэтому к квалификации рабочих этой специальности требования предъявляются самые жесткие. Будь то самая простая, на первый взгляд, ручная дуговая сварка покрытыми электродами или электронно-лучевая сварка, сварщик всегда играет в процессе «первую скрипку».

Сварщики, а их на Севмаше работает без малого 2000 человек, проходят обучение и аттестацию в соответствии с требованиями надзорных органов – военного представительства 1059, Российского морского регистра судоходства, Речного регистра судоходства, Ростехнадзора. А дальше ежедневная работа и повышение квалификации на производстве. Не случайно, главный сварщик Севмаша Юрий Аввакумов говорит, что сварщикам необходимо знать работу как свои пять пальцев, работать засучив рукава и уметь «варить», особенно головой. Сварщик-профессионал должен читать чертежи, знать электротехнику, технологии плавения металлов, правильно выбирать параметры тока, напряжения, скорости сварки, знать свойства газов, методы и принципы работы оборудования. Большое значение имеет соблюдение техники безопасности, ведь температура в зоне сварки может достигать 4000 градусов – это практически температура поверхности Солнца. И конечно, сваривать нужно медленно

и аккуратно, потому что спешка может привести к непроварам и другим дефектам, которые определяются при помощи различных видов контроля сварных швов. А их на Севмаше немало. Это визуально-измерительный, капиллярный, ультразвуковой, радиографический контроль и еще ряд других не менее важных. Все виды контроля должны подтвердить, что шов сможет обеспечить равнопрочность конструкции.

– Как правило, прочностные характеристики сварного шва несколько ниже, чем у свариваемого металла. Поэтому в зависимости от марки применяемого металла и выбирают сварочные материалы, назначаются необходимые габариты сварного шва, которые и обеспечивают равнопрочность, – отметил Владимир Сычёв. – Если же в сварном шве обнаружены дефекты, то их квалифицируют и оценивают как годные или негодные в зависимости от критериев оценки, в свою очередь зависящих от факторов, в которых это сварное соединение будет работать. В основном это давление, температура и среда.

Одну из самых серьезных проверок сварные швы крупных конструкций проходят в камере панорамного гаммаграфирования. Здесь выявляют недопустимые потенциально опасные дефекты на деталях, узлах и сварных соединениях конструкций. Эта камера уникальна и есть только на Севмаше. В ней, как на рентгене, можно проверить швы секций диаметром до 13 м и весом до 300 т.

Сегодня наука и технологии развиваются огромными темпами, главное, что называется, следить за процессом и быть в курсе последних инноваций, чтобы вовремя ими воспользоваться. Поэтому Севмаш поддерживает контакты с ведущими профильными институтами страны, такими как ЦНИИ КМ «Прометей», чтобы перенимать современные технологии сварки. Не менее важно повышать престиж профессии сварщика. Не случайно на предприятии регулярно проводятся конкурсы профессионального мастерства, лучшие сварщики Севмаша достойно представляют завод на чемпионатах по стандартам WorldSkills. Электросварщик ручной аргонодуговой сварки Евгений Ховрин в 2017 году принимал участие во Всероссийском конкурсе профессионального мастерства «Лучший сварщик», организованном НАКС при поддержке Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации в городе Москве, где занял второе место. По результатам конкурса Евгений был включен в национальную команду для участия в международном конкурсе сварщиков «2017 Shanghai «Arc Cup» Competition», который проводился в Китае, и занял четвертое место. Электросварщик ручной сварки Дмитрий Акишин стал победителем в третьем корпоративном чемпионате рабочих профессий по стандартам WorldSkills в компетенции «Сварочные технологии» среди работников групп ОСК. В этом году электросварщик Севмаша Александр Попов занял второе место в номинации «Ручная аргонодуговая сварка» на международном конкурсе сварщиков «2019 Arc Cup International Welding Competition», который проходил в Китае.

А значит, сварочная дуга Севмаша в руках профессионалов, которые умеют работать на результат, чтобы подводные атомоходы стали надежным тылом не только для экипажа, но и для всей страны.

«ЕЖЕМЕСЯЧНО ОБЪЕМ НАВАРЕННОГО МАЛЕНЬКИМИ КАПЕЛЬКАМИ МЕТАЛЛА СОСТАВЛЯЕТ ДВА 60-ТОННЫХ ВАГОНА».

Юрий Аввакумов,
главный сварщик АО «ПО «Севмаш»



«ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ СЕВМАША НИ ОДНОЙ ПРЕТЕНЗИИ ПО КАЧЕСТВУ СВАРКИ ЗАВОД НЕ ПОЛУЧАЛ. ЭТО ЛУЧШАЯ ОЦЕНКА».

М.А. Будниченко,
генеральный директор АО «ПО «Севмаш»

Под знаменем Ленина, под руководством Коммунистической партии
вперед, к новым победам в коммунистическом строительстве!



«Работа там была прекрасная, – говорил Просьянкин. – Я не замечал дней, так стремительно они летели. Таких заводов в стране больше не было. И я горжусь тем, что имел возможность там трудиться».



К 100-летию

ГРИГОРИЯ
ПРОСЯНКИНА

СЕМЬ ИНТЕРЕСНЫХ ФАКТОР из жизни созидателя



Текст: Юлия Владимирова

Григорий Лазаревич Просьянкин, легендарный директор Севмаша, в свое время говорил, что все люди хорошие, но они делятся на две категории – на созидателей и не созидателей. Григорий Просьянкин принадлежал к числу первых. Уникальный случай в судостроительной практике: Григорий Лазаревич в течение трех десятилетий возглавлял два крупных промышленных предприятия, градообразующие заводы Северодвинска – Севмаш и «Звездочку». Всю свою жизнь он посвятил развитию судостроительной отрасли, созданию и ремонту атомных подводных лодок.

«Оформили меня помощником мастера. Еще когда получил назначение, многие спрашивали, куда едешь? Говорю: «В Молотовск». А это где, спрашивают. Отвечаю: «В Архангельской области». Там же на оленях ездят, восклицали друзья! Мое первое впечатление от Молотовска, честно скажем, было не из лучших. Приехал в марте, а у нас, сами знаете, по утрам морозы – днем все развезет. На мне был такой кожух белый из дубленой кожи, который от работы с металлом быстро стал черным».

Из воспоминаний Г.Л. Просьянкина

ФАКТ 1

Не как отец

Григорий Лазаревич родился 6 января 1920 года в селе Нижнее Луганской области. Его отец был шахтером. Но он не хотел, чтобы сын пошел по его стопам. Г.Л. Просьянкин решил стать корабелом. Однако его учебу в Николаевском кораблестроительном институте прервала война. Григорий Просьянкин участвовал в боях за оборону Украины и юга СССР. После окончания института в 1942 году по распределению он попал в Молотовск на завод № 402 (сейчас Севмаш) в пятый цех.

ФАКТ 2

Из начальника цеха – в директора

Через 10 лет Просьянкин был назначен начальником самого крупного стапельного цеха предприятия. А в 1956 году его талант руководителя заметил заместитель министра судостроения СССР Борис Бутома и предложил кандидатуру Просьянкина на должность директора молодого судоремонтного завода «Звездочка». Тогда будущий флагман отечественного судоремонта был далек от своего современного облика. Г.Л. Просьянкин буквально запустил двигатель молодого завода. При нем «Звездочка» приступила к ремонту первых дизельных, а позже и атомных подводных лодок. Судьбоносным испытанием как для молодого предприятия, так и для его руководителя стал ремонт первого в мире атомного ледокола «Ленин». Григорий Лазаревич был назначен ответственным сдатчиком заказа, то есть нес личную ответственность за результат работы. За выполнение этого задания Григорию Лазаревичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

ФАКТ 3

Богатое наследство

Прошло 16 лет со дня судьбоносного назначения на должность директора судоремонтного завода, и вновь в жизни Г.Л. Просьянкина новая вершина. В 1972 году он возглавил Севмаш. Григорий Лазаревич получил от своего предшественника – Евгения Павловича Егорова – богатое наследство: прочно стоящее на ногах предприятие, способное строить уникальные и серийные атомные ракетноносцы. Коллектив завода воспри-

нял назначение на должность директора Севмаша Григория Просьянкина настороженно. Все ждали возможных перемен, но как мудрый руководитель Григорий Лазаревич не сделал ни одной кадровой перестановки. Во многом благодаря незаурядной личности Просьянкина, его умению нацелить на результат, отменив все второстепенное, Севмаш сделал новый виток в своем развитии. Не случайно 70–80-е годы прошлого века и по сей день называют золотым веком атомного подводного кораблестроения. В этот период на Севмаше были построены серия ракетных подводных крейсеров стратегического назначения 667Б, 667БДРМ проектов, АПЛ из титановых сплавов, самые большие в мире атомные подводные лодки проекта «Акула». За успешное выполнение задач государственной важности Севмаш получил два ордена Ленина.

ФАКТ 4

Чистота и порядок в головах и на рабочих местах

Просьянкин был тружеником. Его рабочий день начинался в семь утра плановым посещением цехов и зачастую заканчивался за полночь. Благодаря отменной памяти Григорий Лазаревич держал в голове массу информации. Он во всем любил порядок, болезненно реагировал на видимые недостатки. При Просьянке чистота в цехах стала важным критерием оценки работы, курить разрешалось только в строго отведенных местах. Что еще отличало Григория Лазаревича как руководителя, так это умение видеть перспективу. Он уделял большое внимание внедрению новых технологий. Сотрудников службы главного инженера Григорий Лазаревич обязал следить за развитием научной мысли в стране. На предприятии постоянно проводились различные смотры по экономике, охране труда. Руководители цехов проводили конкурсы по внедрению рационализаторских предложений.

ФАКТ 5

Директор-депутат

Г.Л. Просьянкин успевал не только на производственном фронте, но и на общественном. Он был членом бюро горкома, членом обкома партии, депутатом областного Совета и Верхов-

ного Совета СССР, делегатом XXV и XXVI съездов КПСС. Как вспоминал первый секретарь Северодвинского горкома КПСС Анатолий Громогласов, Просьянкин всегда обстоятельно готовился к совещаниям. Его выступления были конкретными, деловыми, содержали важные проблемные вопросы, требующие решения на государственном уровне. Аргументы Григория Лазаревича помогали убеждать в своей правоте, позволяли принимать решения в пользу Севмаша.

Просьянкин уделял много внимания социальному развитию Северодвинска и предприятия. В период его руководства было завершено строительство заводского пансионата «Северный» в Крыму, построен двенадцатипятиэтажный медицинский комплекс ЦМСЧ-58, возводились жилые дома для корабелов.

ФАКТ 6

Отдых в труде

Несмотря на занятость Григорий Лазаревич был хорошим семьянином. Редкие часы отдыха Просьянкин со своей женой и двумя сыновьями проводил на даче, где, как и полагается, Григорий Лазаревич сам сажал картошку. В отпуск же семья выезжала в Севастополь. Кроме того, Просьянкин занимался спортом, имел первый разряд по боксу, по утрам делал зарядку и по молодости даже прыгал с парашютом. Особой страстью Григория Лазаревича были автомобили. Он получал большое удовольствие от вождения.

ФАКТ 7

Любить свое дело. Вся жизнь

Г.Л. Просьянкин был предан кораблестроению, любил свое дело и заводы, которым посвятил всю свою жизнь. Будучи уже на заслуженном отдыхе и живя в Севастополе, Григорий Лазаревич получил серьезную травму. Лечение было долгим, но как только ему сняли гипс, Просьянкин буквально через день сел в самолет и прилетел в Северодвинск на празднование 60-летия города. Здесь встретился с коллегами-кораблестроителями и с удовольствием слушал их рассказы о том, как живет его родной Севмаш.

БОЛЬШОЕ СЧАСТЬЕ – СТРОИТЬ КОРАБЛИ

27
ДЕКАБРЯ
2019
ГОДА
ИСПОЛНИТСЯ
100 ЛЕТ

ПАВЛУ ВАСИЛЬЕВИЧУ ЛАПШИНОВУ



Воспоминания ответственного сдатчика

Юнга с Воробьевых гор

Ответственный сдатчик трех дизель-электрических и девяти атомных подлодок, построенных на Севмаше, знаменитый ветеран, почетный гражданин города Северодвинска. Знает ли судостроение других таких корабелов-долгожителей? За его плечами – служба во время Финской и Великой Отечественной войн на эсминце «Гремящий», затем – руководство строительством подводных лодок, партийная и общественная работа. О заводских буднях Павел Васильевич вспоминает с любовью, продолжает держать руку на пульсе жизни родного завода.

Родился я 27 декабря 1919 года в Москве, на Воробьевых горах, которые в то время представляли из себя обыкновенное крестьянское село. В начале 30-х здесь был создан колхоз имени 12-й годовщины Октября. Большая заслуга сельчан в том, что они приложили немало сил и не дали сломать и уничтожить церковь, которая и по сей день действует. Мне она также дорога, так как рядом на кладбище захоронены мои отец и мать. На Воробьевых горах была очень большая и красивая березовая роща, почти рядом с нашим домом на Рублевском шоссе. А если спуститься под гору, к Москве-реке, можно было увидеть замечательный парк культуры, где проходили всевозможные увеселительные мероприятия, концерты. А на самой горе «свисал» большой, построенный из дерева летний ресторан. Москвичи очень любили Воробьевы горы, и в выходные и в праздничные дни тысячами приезжали

к нам отдыхать. В зимнее время любили покататься с гор на лыжах и санках.

В Москве я закончил семилетку № 29, после чего поступил в школу ФЗУ при автозаводе им. Сталина (ныне – Лихачёва). Через два года, получив специальность модельщика по дереву, работал на том же заводе до призыва в армию в 1939 году.

Я и попал на эскадренный миноносец «Гремящий», который был построен на заводе им. Жданова в городе Ленинграде. После завершения государственных испытаний и тщательной подготовки «Гремящий», эсминец «Сокрушительный» совершили сложнейший переход по Беломорско-Балтийскому каналу и пополнили молодой Северный флот.

На «Гремящем» я прослужил восемь лет, участвовал сначала в Финской, а потом и в Великой Отечественной (до самой победы) войнах.

За время войны корабль провел 90 боевых операций. Я был награжден медалями «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За Победу над фашистской Германией», орденом «Отечественной войны» II степени, а также именной английской медалью короля Георга VI «За боевые заслуги». В 1943 году нашему кораблю было присвоено высокое звание «Гвардейский». За время военных действий «Гремящий» получил множество повреждений, и по приказу командования в самом конце 1944 года пришел в город Молотовск, на завод № 402 на капитальный ремонт. Экипаж «Гремящего» разместился прямо на территории завода, в пристройке цеха № 50.

На «Гремящем» побывал командующий Северным флотом А.Г. Головкин. Молодой вице-адмирал прибыл на корабль, чтобы вручить от имени британского монарха Павлу Лапшинову необычную награду. На лицевой стороне медали написано: «Корабль Великобритании и Индии «Георг VI». По окружности – слова на английском: «Рядовой Красного Военно-морского флота Лапшинов Павел Васильевич». Точки над «и» расставляет удостоверение к медали: «За боевые заслуги при выполнении заданий в совместной борьбе с общим врагом».

Союзников радовали успешные боевые действия «Гремящего». Английский адмирал Барроу позднее направит командиру эсминца письмо: «Я горжусь тем, что имел советский корабль в составе моей 10-й крейсерской эскадры». Известно, что героические действия экипажа прославленного эсминца вдохновили на стихи и песни не одного поэта и композитора.



Строитель кораблей Севмаша

После Победы, которую встретили в Молотовске, нам пришлось прослужить еще два года. За это время несколько моряков из нашего экипажа обзавелись семьями и впоследствии связали свою судьбу с этим молодым городом. Демобилизовался я в начале 1947 года и до поступления на завод № 402 работал при горкоме ВЛКСМ, затем заместителем начальника артели «Искра», которая занималась легкой промышленностью.

21 сентября 1949 года поступил на завод № 402 в 3-й отдел, который обеспечивал оборудованием строящиеся корабли, затем был назначен в 10-й отдел инженером, занимающимся внешними поставками вооружения.

В 1951 году поступил на вечернее отделение Молотовского судостроительного техникума, которое закончил по специальности «судокорпусостроение». В 1954 году директор завода Е.П. Егоров назначил меня строителем вновь созданного отдела № 2, который начал заниматься строительством подводных лодок. В дальнейшем 2-й отдел стал называться отдел 5. Проработал я в отделе 5 в должности старшего строителя – ответственного сдатчика до ухода на заслуженный отдых в июле 1984 года. Моя задача была снабжать стапельный цех № 50 готовыми для стыковки блок-секциями подлодки проекта 611. Последний корабль проекта 611 (зав. № 515) начали строить как проект АВ 611. В январе 1957 года директор завода назначил меня руководителем строительства и испытаниями этого заказа.

Первые блок-секции ракетноосца поступили на стапель 2 февраля 1957 года, и в этом же году он полностью

готовым был передан флоту. После этого я был старшим строителем – ответственным сдатчиком на следующих сдаточных заказах проекта 629, 658, 675, 667А, 667Б, головной АПЛ проекта 667БД.

В 1977 году директор назначил меня строителем уникального плавучего дока «Сухона». После сдачи дока «Сухона» в 1984 году я ушел на пенсию.

Мне очень повезло, что 35 лет проработал на Северном машиностроительном предприятии с незабываемыми рабочими, ИТР, военпредами, которые мне помогали в самые трудные моменты строительства и сдачи кораблей. Работал не за страх, а за совесть. В моей трудовой книжке есть десятки записей о внедрении поданных мною рацпредложений, о поощрении меня грамотами, дипломами и денежными премиями за создание новой техники. Неоднократно мой портрет заносился и на доску Почета завода и города.

Я почетный ветеран предприятия. В 1960 году министр судостроительной промышленности наградил меня знаком «Победитель соцсоревнования Министерства судостроительной промышленности». В 1963 году лично министр судостроительной промышленности Б.Е. Бутома вручил мне высокую правительственную награду – орден В.И. Ленина. В феврале 1984 года был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а в 1975 – медалью «Ветеран труда». Кроме этого, имею 12 юбилейных медалей. Каждый построенный и испытанный под моим руководством корабль был для меня большим счастьем. Каждый раз мы эту скромную производственную победу отмечали с душевной радостью.

Случай на стапеле

Очень мне запомнился один момент на стапеле. После испытания носового блока мы полным ходом проводили монтажные работы. Блок-секции кормового блока подходили позднее, в том числе четвертая, закладная. Вдруг нам поступила команда от директора завода, что официальная закладка корабля будет в торжественной обстановке с участием министра судостроительной промышленности А.М. Редькина. На подошве дока подготовили радиоаппаратуру для митинга. Назначили выступающих. Объявили, что митинг состоится в пятницу. Ждали, ждали, а министр приехал в воскресенье, когда в доке была лишь одна дежурная служба и несколько рабочих.

Я получил указание: как только министр спустится на подошву дока, рабочие должны кувалдой стучать по корпусу, имитируя работы по стыковке закладных блок-секций. Так мы и сделали. Били по корпусу ребята, пока им не скомандовали «Хватит!». Министр Редькин был очень скромный, к микрофону не подошел, а пошел по подошве дока вдоль всего корабля. Как только вся эта большая свита поравнялась с носовой частью корабля, внезапно на деревянную тумбу падает якорь с якорной цепью. Это слесарь-монтажник цеха № 50 Миша Вешняков производил наладку якорного устройства. Конечно, сразу забегала охрана министра, работники госбезопасности. Разрядил обстановку директор завода Е.П. Егоров: он министру пояснил, что мы, не дожидаясь вывода корабля из цеха, по отдельным устройствам, системам и механизмам проводим швартовные испытания прямо в доке. После этого все успокоилось и уехали в другие цехи завода.

Подготовила к публикации: Элина Никулина



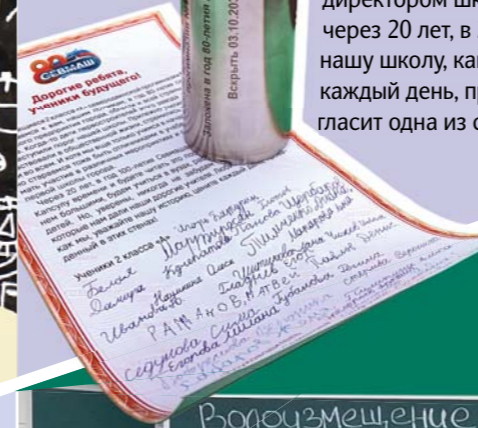
ПОСЛАНИЕ В БУДУЩЕЕ

На территории северодвинской прогимназии №1 школьники заложили Капсулу времени, приуроченную к юбилею Севмаша, с посланием потомкам.

Истории Севмаша и школы №1 неразрывно связаны. Именно в это учебное заведение в далеком 1938 году привели своих детей первые строители завода №402 и города.

Многие выпускники школы трудились и трудятся на предприятии. Сегодня здесь учатся дети и внуки заводчан.

Ребята из 2-го класса «А» написали послание в будущее. «В нашей школе училось много знаменитых людей Севмаша, и мы будем стараться хорошо учиться», – сказала Вероника Бобрешова, которой выпала честь заложить Капсулу времени вместе с директором школы Д.Ю. Тюряпиным. Послание потомкам вскроют через 20 лет, в 2039 году, в год столетия Севмаша. «Любите нашу школу, как мы, уважайте нашу историю, цените каждый день, проведенный в этих стенах», – гласит одна из строчек текста.



СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ГОЛОВОЛОМКИ

Состязания бывают разными: спортивными, творческими и даже... профориентационными. 7 декабря 2019 года школьники Архангельской области приняли участие в пятой судостроительной олимпиаде, которую проводил Севмаш.

В мероприятии впервые участвовали ребята из всех школ Северодвинска, а также школьники Новодвинска, Вельска и поселка Заостровье. За звание быть лучшими боролись 289 школьников с 3-го по 11-й классы.

Олимпиада прошла одновременно в подшефном учебном заведении предприятия – северодвинской школе №9 и школе №1 Вельска. Библиотеки города, Севмаша и Северного (Арктического) федерального университета (САФУ) подобрали литературу по кораблестроению для детей и подростков. В краеведческом музее для ребят провели экскурсии. В САФУ развернули настоящую школу профессий. А предприятие предложило уникальную информационную базу для подготовки к вопросам о кораблях в виде сайта «Севмаш – родина первого атомохода». Задания олимпиады были разнообразны: младшие школьники клеили кораблики из бумаги и проходили тест, старшие классы – чертили геометрические фигуры, решали задачи, отгадывали кроссворды, участвовали в квестах. «Олимпиада – это соревнование, которое в случае победы подтверждает наши знания, а в случае проигрыша подсказывает, что надо работать над собой дальше», – уверен ученик 3 «А» класса школы №12 Тимофей Долгих.

Победителей назовут 21 декабря, в день рождения предприятия. Им будут вручены подарки.



ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ЕЗДЯТ ПО ГОРОДУ

По городским и междугородным маршрутам Северодвинска и Архангельска были запущены три тематических автобуса.

Впервые в рамках проекта «Севмаш глазами детей» общественный транспорт украсили рисунки юных северодвинцев – детей и внуков корабелов.

Инициатор проекта – служба информации предприятия. В течение четырех месяцев на бортах автобусов «ездили» могучие цехи, высотные краны, подводные лодки, крупнейший в мире крытый эллинг для строительства атомоходов, а также первый в русской истории морской порт – Никольский собор. Рисунки ребят школьного и дошкольного возраста были отобраны по результатам творческого конкурса, который проводился на Севмаше. Из 80 детских произведений наиболее интересные фрагменты выбирали дизайнеры предприятия. Они же создавали и общую панорамную картину для нанесения на автобусы. При помощи специальных меток – QR-кодов, размещенных на бортах общественного транспорта, жители города могли узнать об истории Севмаша.



ЗВЕЗДЫ СТАПЕЛЯ ГЛАЗАМИ ЮНЫХ ХУДОЖНИКОВ

200 юных художников приняли участие в открытом конкурсе детского и юношеского творчества «Севмаш – достояние России», организованного предприятием.

Пастель, цветные карандаши, акварель, гуашь, линогравюра, тушь, перо, коллаж, декоративно-прикладное творчество – разнообразие жанров и техник, в которых выполнены работы, поражает. Участники от 4 до 17 лет представили свои конкурсные работы в пяти номинациях: «История завода – история города», «Мои родители работают на Севмаше», «Романтика мужских и женских профессий», «Гордость Севмаша», «Военно-морской флот и Севмаш». «Судя по картинам, рисовали будущие корабли!» – восхищается рисунками старший строитель 5-го отдела Виктор Сорокин, отмечая точность в передаче характеров слесарей, сборщиков, инженеров завода. Кстати, для ребят из художественной школы была организована выездная сессия: ветераны и работники Севмаша приходили в школу для того, чтобы позировать юным художникам по 3-4 часа. «Рисуя, старалась передать не просто внешнее сходство, а заглянуть во внутренний мир человека», – отмечает победитель одной из номинаций конкурса Анжелика Савская.

Текст: Елена Воронцова



Самира Лисицына / 13 лет



Дарина Першина / 9 лет



Мария Платонова / 16 лет



Анжелика Савская / 14 лет

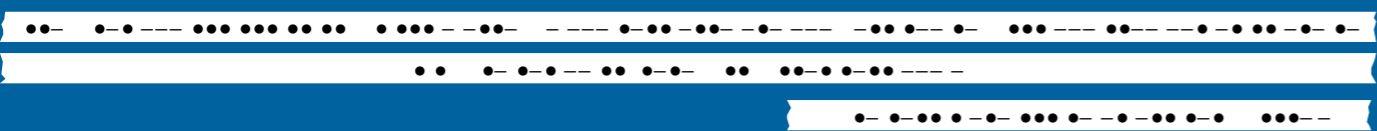


Азбука Морзе

- А ••
- Б ••••
- В •••
- Г •••
- Д •••
- Е •
- Ж ••••
- З •••
- И ••
- Й •••••
- К •••
- Л ••••
- М ••
- Н ••
- О ••••
- П •••••
- Р •••
- С •••
- Т •
- У •••
- Ф ••••
- Х ••••
- Ц •••••
- Ч •••••
- Ш •••••
- Щ •••••
- Ъ ••••••
- Ь ••••
- Ы ••••
- Э •••••
- Ю ••••
- Я ••••
- 1 •••••
- 2 •••••
- 3 •••••
- 4 •••••
- 5 •••••
- 6 •••••
- 7 •••••
- 8 •••••
- 9 •••••
- 0 •••••

РАСШИФРУЙ

Чтобы зашифровать секретную информацию и послать адресату, ее записывают при помощи азбуки Морзе. Этот «тайный язык» используют и на подводных лодках. Если шифровку перехватит тот, кто не знает ключа шифра, послание ему не прочитать. А вы сможете узнать, что мы здесь написали? Так и быть, ключ к шифру приложили.



ПРОСТЫЕ ВОПРОСЫ

Может ли АПЛ обеспечить электроэнергией целый город?

Теоретически это возможно. К примеру, энергетическая установка АПЛ проекта 949А «Антей» состоит из двух ядерных реакторов и двух паровых турбин. Их мощность составляет около 100 тыс. л. с., или 73 МВт электроэнергии. Этого достаточно, чтобы питать город средних размеров. Практическая реализация этой идеи затруднена из-за того, что реактор АПЛ работает больше напрямую на вращение турбины и винтов корабля, а не на генератор электроэнергии.

Где и как делают хлеб для подводников?

Хлеб на подводной лодке – особенный. Его сначала выпекают на хлебозаводе, потом обезвоживают парами спирта в специальных камерах и упаковывают вакуумом в целлофановые упаковки. Из обычных нарезных батончиков и «кирпичиков» черного получают отдающие спиртом «поленца». Перед подачей хлеб пилят, смачивают водой и греют в духовке. Спирт испаряется, хлеб получается вкусным. Иногда его выпекают и на корабельном камбузе.

Бывает ли на АПЛ холодно?

Температура океана, окружающего подводную лодку, обычно составляет около 4 °С. Металл субмарины хорошо проводит внутреннее тепло к окружающей воде. Для поддержания комфортной температуры внутри лодки используют электрические нагреватели. Электричество для нагревателей получают от ядерного реактора.

Может ли подводник позвонить домой по мобильнику?

Ответ однозначен – нет. Радиоволны сотовой связи высокой частоты очень хорошо поглощаются соленой морской водой, поэтому не проникают в глубину, где обычно находится подводная лодка. Но даже если субмарина всплывет, матросы на ее палубе вряд ли смогут поговорить по телефону – если только подводная лодка не будет находиться близко от берега. Дело в том, что высокочастотная сотовая связь с длиной волны от 0,1 до 1 м работает стабильно только при наличии поблизости сотовых вышек или станций связи, передающих сигналы. Но даже в таком случае разговоры по мобильному телефону, как правило, запрещены из соображений секретности.

Чем дышат подводники?

Любая атомная подводная лодка похожа на гигантскую рыбу, которая впитывает кислород из воды. Внутренние насосы подлодки закачивают воду в объеме 20 тыс. л в сутки в резервуары, где она дистиллируется – избавляется от примесей металлов и солей. Затем вода перекачивается в отсек очистки, в котором находятся два электролизера. Здесь дистиллированная вода разделяется на элементы – водород и кислород. Это решает проблему кислорода, которым дышит команда субмарины. Но подводники выдыхают также углекислый газ, что делать с ним? Для этого воздух прогоняется через два химических поглотителя газа. Эти установки впитывают углекислый газ в жидкость, которую затем можно слить в океан.

Как определяют расстояние между подводной лодкой и целью?

Чтобы найти цель, на подводной лодке используется активный и пассивный гидролокаторы. Активный гидролокатор испускает импульсы звуковых волн, которые проходят через воду, отражаются от цели и возвращаются на корабль. Зная скорость звука в воде и время перемещения звуковой волны к цели и обратно, компьютеры могут быстро рассчитать расстояние между подводной лодкой и мишенью. Киты, дельфины и летучие мыши используют ту же технику для обнаружения добычи (эхолокация). Пассивный гидролокатор включает в себя прослушивающие звуков, излучаемых мишенью. Он состоит из комплекта микрофонов, которые «слушают» подводные звуки. Недостаток пассивного способа – невозможность прямо определить дистанцию до цели: он дает скорее направление.

Подготовил: Владимир Поршнев
Художник: Мария Епанина



ТИТАНОВЫЙ РЕКОРДСМЕН СЕВМАША

РЕКОРДЫ АПЛ К-162

1 САМАЯ БЫСТРАЯ
Атомная подводная лодка К-162 достигла под водой скорости 44,7 узла, что примерно равно 83 километрам в час. Этот рекорд не превзойден ни одним флотом мира.

2 ПОИСТИНЕ ЗЛОТАЯ
По данным некоторых источников, стоимость проектирования и строительства проекта 661 – 240 миллионов рублей (по официальному курсу того времени – чуть больше 200 миллионов долларов). Однако оптимисты говорят, что сказочное имя, данное АПЛ, означало возможность корабля выполнить любое желание своей команды.

3 ОБЛАДАЮЩАЯ НЕОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ
АПЛ К-162 могла решить любую поставленную задачу: догнать и преследовать военный корабль, а при необходимости его уничтожить не составляло труда. Например, в дальнем походе в Атлантику атомоход «висел на хвосте» авианосца США «Саратога». Несмотря на то что американский корабль развивал и удерживал скорость в 30 узлов, оторваться он так и не смог.

4 ЕДИНСТВЕННАЯ В СВОЕМ РОДЕ
По проекту 661 была построена всего одна лодка. Причиной этого, кроме дороговизны, явились тактико-технические характеристики, которые быстро устарели. Однако на АПЛ К-162 отработали большое количество нововведений, которые в улучшенном виде реализовали на подводных кораблях других проектов.

Водородная бомба в 100 мегатонн, лидерство в космосе... Для абсолютного подтверждения колоссального потенциала советской промышленности в 1960-е годы не хватало лишь одного – полной защиты от американских авианосцев и военных баз вокруг границ. Большие надежды на опережение противника и победу в борьбе за господство в Мировом океане возлагали на отечественный подводный флот. Гарантом безопасности стало строительство уникальной атомной подводной лодки проекта 661 на заводе № 402 (сейчас Севмаш).

Подводная лодка будущего

В 1958 году было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о создании новой скоростной подводной лодки. Стране нужен был атомоход, способный не только догнать любой корабль, но и в считанные минуты уничтожить его. Правительственное задание выполняли всей страной – над принципиально новым кораблем трудилось более 400 организаций. Руководителем проекта назначили

начальника центрального конструкторского бюро-16 (ныне СПМБМ «Малахит») Николая Исанина, а главным конструктором реакторной установки нового типа – директора научно-исследовательского института-8 Николая Доллежаля (сейчас Научно-исследовательский и конструкторский институт энерготехники).

АПЛ проекта 661 должна была стать атомной подводной лодкой будущего. Конструкторам официально запретили использовать «традиционные» технические решения, отработанные на других кораблях. Такой задачи история судостроения еще не знала. В этом проекте были реализованы сотни революционных идей, главная из которых – строительство атомохода из титанового сплава, одного из самых передовых материалов космического века. Он не подвержен коррозии, не намагничивается, а по весу почти вдвое легче стали. Новый металл позволял будущим подводным лодкам освоить новые, значительно большие глубины.

«Серебряный кит»

Задачу по строительству поручили заводу № 402, к тому времени успешно сдавшему Военно-морскому флоту первую отечественную атомную подводную лодку «Ленинский комсомол». 28 декабря 1963 года подводный корабль проекта 661 заложили в сборочно-стапельном цехе № 42. Зрелище получилось необычное: в свете прожекторов перед участниками торжественного события предстала секция серебристого цвета. Впоследствии этот цвет в сочетании с обтекаемыми обводами сформированного корабля дал повод называть АПЛ «серебряным китом».

Корабелям, подобно тому, как в XIX веке от деревянных судов переходили к железным, теперь предстояло освоить

вместо привычной стали новый сплав из титана. Это был научный прорыв. Характер нового для судостроения металла был известен лишь приблизительно, и на первых порах он принес значительно больше трудностей и проблем, чем преимуществ. Но шаг за шагом кораблестроители познавали особенности нового материала. Малейшие посторонние примеси делали его хрупким, а от удара или трения титан загорался даже при комнатной температуре.

Сборочно-стапельный цех превратился в настоящую опытную лабораторию, сварочные работы требовали ювелирной точности, беспрекословной чистоты. Все стены и строительные конструкции цеха были очищены от пыли и грязи, окрашены масляной краской светлых тонов, рабочие носили белую робу. Возникали большие проблемы в антикоррозийной защите при контакте разнородных металлов.

Работали на износ: до поздней ночи горел свет в кабинетах, где трудились инженерные кадры от главного конструктора до рядового технолога, в цехе люди работали сутками, пока не добивались необходимых результатов. На всех промежуточных операциях осуществлялся строжайший контроль, на заводе появилась новая специальность – рабочий по защите (в народе – «поддувальщик»), который работал в паре со сварщиком и обеспечивал защиту разогретого металла с обратной стороны сварного шва.

Трудно приходилось не только корпусникам. На разных стадиях приходилось дорабатывать и совершенствовать оборудование корабля буквально «на ходу». Все было новым: применялась телемеханика, которая значительно сократила протяженность кабельных линий и число отверстий в водонепроницаемых переборках, использовались телекамеры для наблюдения за работой систем в опасных для человека местах, было задействовано уникальное оборудование. В итоге стоимость лодки оказалась очень высокой. Атомная подводная лодка проекта 661 получила прозвище «золотая рыбка».

Голубая лента скорости

По своему совершенству первый подводный корабль из титана ни в чем не уступал кораблю космическому. На испытаниях был установлен абсолютный рекорд скорости, не превзойденный до сих пор ни одним флотом мира.

Контр-адмирал Николай Мормуль писал: «Представьте себе металлический цилиндр весом шесть тысяч тонн, несущийся под водой со скоростью 42 узла (примерно 78 километров в час). При такой скорости на глубине 100 метров появлялся шум, напоминающий гул самолета. Эта скорость была достигнута при 80 % мощности главной энергетической установки».

В Москву была отправлена шифровка: «Докладываем: «Голубая лента скорости» в руках советских подводников». Настроение экипажа и сдаточной команды было приподнятым, однако после испытаний на заводе АПЛ узнали лишь по обводам: сошла краска, загладились сварные швы, потоком воды сорвало дверь ограждения рубки, три лючка в надстройке и обтекатель бую.

31 декабря 1969 года был подписан приемный акт. Выполнив на полной мощности энергетической установки проверку скорости хода на мерной миле, атомная подводная лодка установила абсолютный рекорд подводной скорости – 44,7 узла. Уникальные боевые качества атомохода позволили длительное время преследовать ударный авианосец США в Атлантике.

Строительство и передача Военно-морскому флоту атомной подводной лодки проекта 661 открыли новую эпоху в судостроении. Корабеля Севмаша получили гордое звание «укротителей титана», а сам атомоход с бортовым номером К-162 стал символом научно-технического величия страны в то время. Сейчас на защите морских границ стоят новые подлодки, высокотехнологичные атомоходы четвертого поколения. И для них, как и для их титанового предшественника, нет невыполнимых задач.

Текст: Элина Никулина

11 ФАКТОВ О САМОМ СЕКРЕТНОМ ЦЕХЕ СЕВМАША

Сборочно-стапельный цех № 42 – один из самых секретных цехов предприятия. В нем строились экспериментальные атомные подводные лодки, которым принадлежат мировые рекорды глубины и скорости, создавались атомоходы несерийного производства. Это своего рода эксклюзивные корабли для Военно-морского флота. В 2019 году цеху исполнилось 65 лет.

3. СОЗДАЮТ МУЗЕЙ

Стапельный цех переоборудовал дизельную подводную лодку Б-396 проекта 641Б в лодку-музей. В 2003 году она была спущена на воду и транспортирована к месту базирования в Москву. ДПЛ теперь является экспонатом московского Музея развития подводного флота и открыта для посетителей.

6. «БЬЮТСЯ» ЗА ТИТАН

Впервые в стране здесь было освоено титановое производство, новые виды сварки, создан и внедрен автомат для сварки в среде инертных газов. Цех стал первопроходцем в освоении и внедрении новых видов контроля качества сварных швов – капиллярной и ультразвуковой дефектоскопии, просвечивании гамма-лучами.

1. ЦЕХ ПОСТРОЕН В 1954 ГОДУ

для создания первой отечественной АПЛ «Ленинский комсомол», хотя проектировался он как механический цех по производству артиллерийских башенных установок для крупных надводных кораблей.

4. ВАРЯТ В СКАФАНДРАХ

Уникальная камера «Атмосфера-2» – единственная установка в России объемом 300 м³, где производится высококачественная сварка труб и конструкций в среде аргона. Сварщики работают внутри установки в специальных скафандрах. Аналоги такого оборудования в России есть, но с меньшими габаритами и рядом отличающихся технических характеристик.

5. ВЫПУСКАЮТ ТРЕНАЖЕРЫ ДЛЯ СПОРТА

Помимо постройки подводных кораблей в цехе № 42 производились товары народного потребления. У северодвинцев был очень популярен семейный спортивный комплекс «Аист». Кроме того, цех изготавливал петли для гаражных дверей.

2. СОБИРАЮТ «СЕРДЦЕ КОРАБЛЯ»

Один из уникальных объектов цеха № 42 – стенд сборки активных зон реакторов. Именно здесь создается атомное «сердце» всех построенных на Севмаше кораблей, а также формируется система управления защиты энергетической установки корабля.

7. ВСЕ ПОД ОДНОЙ КРЫШЕЙ

Цех № 42 – это единственный цех в России, где можно построить атомную подводную лодку от начала до конца. Сварка корпуса, монтаж труб и оборудования, пусконаладочные работы, испытания систем – все под одной крышей. Нужны лишь заготовки металла для сборки корпуса и оборудование для монтажа.

8. ЕСТЬ КРАСНАЯ ПЛОЩАДЬ

Под строительство первой в мире АПЛ с титановым корпусом цех был выкрашен краской светлых тонов, полы всех пролетов были покрыты мраморной крошкой и отполированы. Именно поэтому рабочие называли пересечение главного и поперечного пролетов цеха «Красная площадь». Название прижилось и используется до сих пор.

9. ИЗ ЦЕХА В КАРИБСКОЕ МОРЕ

В цехе был построен первый советский экскурсионный подводный аппарат «Нептун». Он вмещал 42 человека и погружался на глубину до 40 метров. Первый рейс был совершен 23 ноября 1992 года в Карибское море. В 2013 году в цехе впервые были изготовлены две океанские мегаяхты проекта А1331. Они предназначены для отдыха и морских прогулок.

10. СВАРКА – ПРОСТО КОСМОС

В цехе № 42 установлена камера электронно-лучевой сварки УЛ-214М объемом 900 м³. Она может вмещать в себя гигантские детали весом до 150 тонн. Высота камеры сравнима с четырехэтажным домом. Применение электронно-лучевых технологий позволяет проводить работы по сварке уникальных толстостенных конструкций из титановых сплавов. Достоинство комплекса в отсутствии предварительной механической обработки металла, при сварке не используются сварочные материалы и газовая защита, так как сварка выполняется в вакуумной среде. В камере работают 10 насосов, которые полностью выкачивают воздух из установки до уровня космического вакуума. Скорость сварки колоссальная: в час в камере варят до 18 метров идеального шва.

11. СОЗДАЮТ РЕКОРДСМЕНОВ

Построено пять уникальных АПЛ, совершивших переворот в атомном подводном кораблестроении.

Со стапеля цеха сошли:

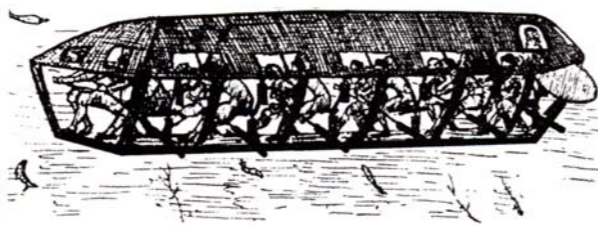
- ПЕРВАЯ В СТРАНЕ атомная подводная лодка «Ленинский комсомол» (1958).
- ПЕРВАЯ В МИРЕ титановая атомная подводная лодка проекта 661, так называемая «золотая рыбка» (1969), она является САМОЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ АПЛ. Атомоход мог развивать скорость до 44,7 узла (примерно 83 км/ч). До настоящего времени этот рекорд не превзойден ни одной страной мира.
- ПЕРВАЯ АПЛ проекта 645 с ЖИДКОМЕТАЛЛИЧЕСКИМ теплоносителем реактора.
- САМАЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННАЯ АПЛ проекта 705К. Ее называли подводной лодкой-истребителем. Небольшие высокоскоростные однореальные лодки с титановым корпусом не имели аналогов по скорости и маневренности и были предназначены для уничтожения субмарин противника. За счет внедрения систем комплексной автоматизации численность экипажа составляла 32 человека.
- САМАЯ ГЛУБОКОВОДНАЯ АПЛ «Комсомолец». Эта первая в мире АПЛ, которая поставила рекорд глубины погружения – 1027 м. Этот рекорд не превзойден до сих пор ни одним флотом мира. АПЛ могла стрелять торпедами и была недосягаема для оружия противника.

Подготовила: Татьяна Кабанцева

Первая в России подводная лодка была построена еще при Петре I – это общеизвестный факт. А знаете ли вы, что субмарина с именем «Наутилус» появилась еще до написания Жюль Верном своего знаменитого романа или с помощью чего передвигались подлодки до изобретения господина Дизеля? Мы нашли для вас любопытные ответы на вопросы об истории подплава. Итак, начнем. Где и когда появилась самая первая подводная лодка? Сразу условимся, что подводная лодка – это аппарат, который может самостоятельно существовать и передвигаться под водой.

Легенды и мифы

Согласно устоявшемуся мнению, аппарат, способный передвигаться под водой, впервые описал Леонардо да Винчи. Однако это не так. Самое первое упоминание о подводной лодке (не колоколе и не батискафе) встречается в 1190 году в древнегерманском эпосе «Салман и Моролф». Главный герой Моролф прячется от царя язычников в кожаной лодке на дне моря в течение 2-х недель. Затем упоминание о подводной лодке находим в рукописи францисканского монаха, философа и естествоиспытателя Роджера Бэкона «Послание брата Рогериса Бакониса о тайных действиях искусства и природы и ничтожестве магии». Автор предполагает, что «могут быть сделаны машины для передвижения в морях и реках и даже по дну без всякой опасности». В 1465 году немецкий изобретатель Кейзер утверждал, что изобрел лодку, способную погружаться в реку или озеро и плавать на некоторой глубине. Ее заостряющийся с двух концов корпус имел форму цилиндра и делился на три отсека. Движение лодки осуществлялось с помощью 2-х четырехлопастных гребков. Увы, это были лишь утверждения без схем и чертежей. И только в 1502 году великий Леонардо создает эскиз подводной лодки, имеющей заострения с концов, а также небольшую рубку с входным люком.



«Подводная галера»

Первым, кто построил и испытал судно, способное погружаться, передвигаться под водой и всплывать, стал Корнелис ван Дреббель. Он служил при дворе английского короля Якова I. Первую свою подлодку ван Дреббель построил в 1620 году. Его опыты продолжались пять лет, до смерти короля. Преемник Якова I король Карл отверг все разработки ван Дреббеля как «недостойные рыцарского сословия». Изобретатель умер, не оставив ни чертежей, ни описаний своего корабля. Скорее всего лодка или, как ее называли, «подводная галера», представляла из себя разновидность водолазного колокола. «Та часть судна, где сидели гребцы не имела дна, так что они все время видели воду», – так описывал современник конструкцию «галеры». Передвигался аппарат, как и положено галере, при помощи весел.

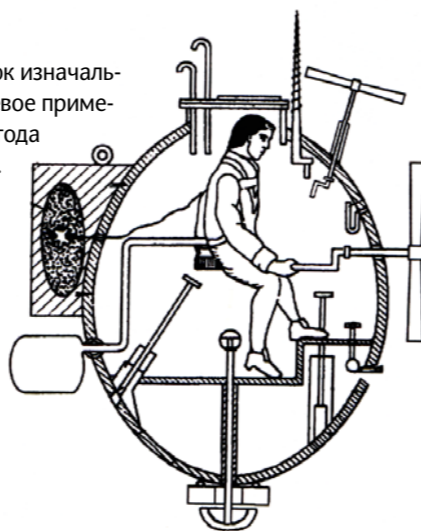
«Морель»

Ефима Никонова

В России также проводились эксперименты с подводными судами. Плотник Ефим Никонов из подмосковного села Покровское предложил свой проект «потаенного судна». В 1718 году он подал царю Петру I прошение, где утверждал, что «сделает он к военному случаю на неприятелей угодное судно, которым на море в тихую погоду будет из снаряду разбивать корабли хотя бы 10 или 20, и для пробы тому судну учинить образец под потеряннем живота, ежели будет негодно». Ответа не было, и тогда изобретатель продиктовал писцу (сам был неграмотен) второе письмо. В ответ на это Петр I приказал доставить Никонова ко двору, дабы, «таясь от чужого глазу», построить для начала действующую модель подводного судна. Через год все было готово, но испытания закончились неудачей, однако царь велел начать строительство «потаенного огненного судна большого корпуса». Описаний «Морели», так называлось судно, не сохранилось. Известно лишь, что оно было похоже на деревянную бочку длиной 6 метров с выпуклой крышей и обито медными обручами. В качестве оружия должны были использоваться «огненные трубы» (некое подобие одноразового огнемета). Однако работы также закончились неудачей. Позже Петр I умер, а изобретатель-самоучка был отправлен на Астраханскую верфь.

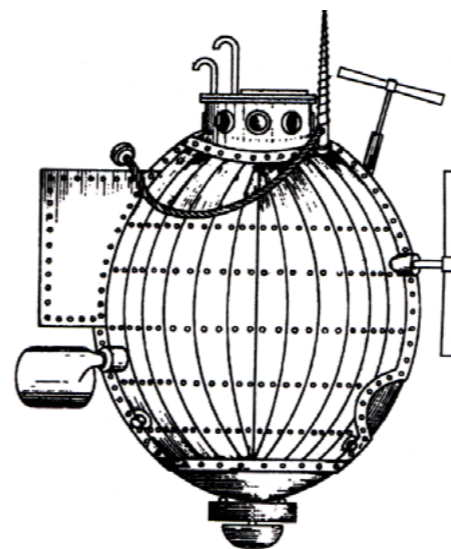
«Черепаша» атакует

Как мы видим, все проекты подводных лодок изначально имели военное направление. Первое же боевое применение субмарины состоялось 5 сентября 1776 года в ходе войны США с Англией за независимость. Интересно, что автор проекта, Дэвид Бушнелл, являлся членом масонской ложи. Масоном также был и главнокомандующий армией колонистов Дж. Вашингтон, так что денег на строительство Бушнеллу хватало. Кроме того, колонисты не имели военного флота, и англичане блокировали их порты. Надежды на чудо-оружие возлагались большие.



«Черепаша», так назывался корабль, представляла из себя крохотное деревянное суденышко, напоминающее яйцо. Разместиться там мог только один человек. Вооружение состояло из пороховой мины с часовым механизмом. Предполагалось, что «Черепаша» незаметно подплывет под днище вражеского корабля, закрепит там с помощью бура мину и уйдет. Мина взорвется, корабль погибнет. Итак, 5 сентября 1776 года подводная лодка «Черепаша» под управлением сержанта Ли отправилась на первое боевое задание. Ее целью был фрегат «Орел» – флагман английской эскадры, стоявшей на якорях на внешнем рейде Нью-Йорка. Все шло хорошо. «Черепаша» закрепилась под английским кораблем. Но бур потаенного судна не стал ввинчиваться в корпус английского фрегата. Днище оказалось обито металлом. После нескольких безуспешных попыток Ли решил возвращаться. Таким образом, несмотря на неудачу, впервые в истории состоялось боевое применение подводной лодки.

При кажущейся простоте и примитивности, «Черепаша» была передовым кораблем для своего времени. Подлодка впервые была оснащена балластными цистернами, насосами для откачки воды из этих цистерн, отделяющимся балластом для аварийного всплытия, плоским двухлопастным винтом для движения, средствами управления по курсу и глубине, приборами подводной навигации, подводным освещением, устройством для дыхания под водой воздухом с поверхности, подводным оружием (миной), приспособлением для крепления мины к корпусу вражеского корабля. Все это позже будет использовано на «настоящих» подводных лодках. И поэтому именно Дэвида Бушнелла многие считают отцом подводного плавания, а «Черепашу» – первой полноценной боевой подводной лодкой.

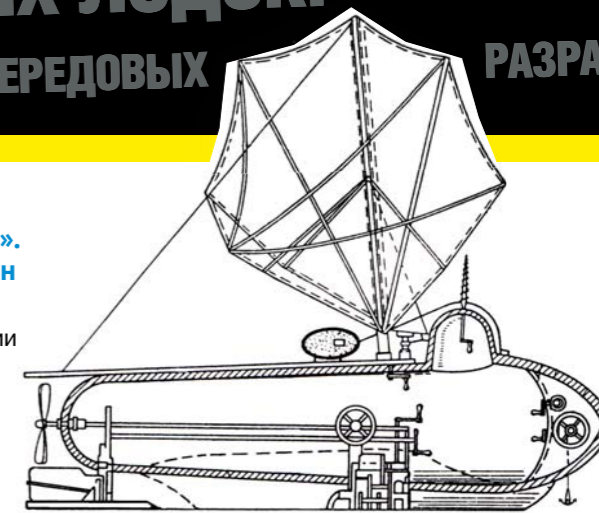


«Наутилус». Не Жюль Верн

Следующим этапом в развитии подводного кораблестроения стал проект американского изобретателя Роберта Фултона.

Американец по происхождению, он работал во Франции. Свою подводную лодку Роберт называл «Наутилус». Что интересно, о «Наутилусе» Жюль Верна публика узнала только в 1869 году, когда был опубликован роман «Двадцать тысяч лье под водой». Знал ли великий писатель об изобретении Фултона неизвестно, но «Наутилус» капитана Немо точно был не первым кораблем, носящим это имя.

Подводный корабль изобретателя Фултона внешне напоминал нынешнюю торпеду. Американец много экспериментировал с различными телами, погруженными в воду, с целью выяснения оптимальной формы для передвижения под водой. Округлый корпус длиной 6,48 метра и шириной 1,94 метра был изготовлен из дерева. Балластная цистерна заполнялась и осушалась двумя ручными насосами. Для создания дифферента члены экипажа перемещались либо в нос для погружения, либо в корму для всплытия. Экипаж состоял из трех человек и мог находиться под водой 2-3 часа. Для движения под водой матросы вручную вращали четырехлопастный винт. На поверхности воды на складной мачте поднимался парус, либо команда садилась за весла. Спуск на воду состоялся в мае 1800 года. Испытания показали необходимость доработки проекта. В частности, при погружении в воды реки Сены



выяснилось, что движение против течения реки невозможно – не хватало мощности мускульного привода. Скорости не хватило и для атаки английского фрегата, патрулировавшего побережье Франции. Но несмотря на все эти недостатки, проектом заинтересовался Наполеон Бонапарт. Состоялась аудиенция, в результате которой изобретатель получил 10 тысяч франков на строительство новой субмарины и согласие правительства платить за каждый потопленный корабль англичан. Новая лодка была сделана уже из листовой меди. Кроме того, Фултон снабдил корабль емкостью со сжатым воздухом, что служило дополнительным источником для дыхания экипажа. Оружием также стала буксируемая мина конструкции Фултона под названием «Торпедо». Специальная комиссия произвела оценку боевых качеств «Наутилуса-2». В качестве мишени был использован старый шлюп. Примерно в 200 метрах от мишени «Наутилус» погрузился и пошел в атаку. Шлюп разлетелся на куски. Интересна реакция членов комиссии на успех испытаний. «Наутилус» признали пригодным для использования в военных целях, но также было заявлено, что «подводное оружие в самом деле не дает противнику никаких шансов уцелеть, поэтому такой способ ведения морской войны нельзя назвать рыцарским». Проект был закрыт. Фултон уехал в Англию, где построил третий вариант своего «Наутилуса». Лодка имела уже двухкорпусную архитектуру. В прочном металлическом корпусе находился экипаж, а внешний деревянный обеспечивал мореходность на поверхности воды. Мины можно было ставить на якоря. Но и англичане посчитали подводное оружие слишком варварским и «не рыцарским». Убедившись, что в Европе его проект никому не нужен, в 1806 году Фултон уехал в США, где занялся строительством пароходов.

Текст: Максим Воркунов

Продолжение следует



ПОДЛОДКИ ШТУРМУЮТ ПОЛЮС



С тех пор, как стало известно о существовании полярных областей, внимание всех ученых было приковано к этой части планеты. И не только ученых. Едва ли не с большим воодушевлением смотрели туда и все военные мира. Особенно те, кто занимался подводным флотом.

Это и понятно. Подо льдом подводный корабль становится практически неуязвим для средств обнаружения противника. А если на борту находятся еще и баллистические ракеты, то можно поразить любую цель. И, как только субмарины из экспериментально-развлекательной категории начали переходить в категорию реального боевого применения, сразу же появился вопрос, а сможет ли подводная лодка плавать подо льдом? Возникли различные проекты кораблей для подлёдного плавания. Так, великий русский ученый Д.И. Менделеев предлагал проект лодки, способной передвигаться по нижней поверхности льда на колесах. Для нашей страны господство в Арктике и, в частности, подлёдное плавание вообще всегда было стратегической задачей. И неудивительно, что плавание подо льдом первой в мире осуществила именно наша подлодка.

Это случилось 19 декабря 1908 года в районе островов Скрыплёв и Русский (Тихоокеанское побережье). Подводная лодка Сибирской флотилии «Кефаль» под командованием мичмана В. Меркушева впервые в мире прошла под сплошным ледовым покровом.

Первое в мире подлёдное плавание длилось 1 час 32 минуты. «Кефаль» прошла 4 мили.

Первые подлёдные 4 мили в истории человечества. Возможно сейчас, когда подлодки месяцами дежурят в приполюсных районах, стреляют ракетами из квазиметрических широт, это достижение выглядит смешным. Но в то время это был подвиг. Впервые была доказана на практике возможность движения корабля под сплошным ледяным покровом. А дальше началось стремительное освоение арктических широт подводными кораблями. И это были прежде всего корабли двух великих держав: США и СССР.

Если говорить о первом длительном подлёдном плавании, то здесь пальма первенства принадлежит американцам. В 1931 году дизель-электрическая подлодка «Nautilus» ВМС США прошла подо льдами севернее архипелага Шпицберген. А первое в истории всплытие подлодки в географической точке Северного полюса состоялось 17 марта 1959 года. Это была американская подводная лодка «Skate». моряки, высадившись на лед, провели богослужение в память о руководителе первой арктической подводной экспедиции и развеяли его прах надо льдом.

Дальше приведем небольшую хронологию подлёдного покорения вершины планеты.

Текст: Максим Воркунков

1962 2 августа

АПЛ «Skate» вторично всплыла на полюс. Но уже в паре с другой американской АПЛ «Seadragon».

1962 17 июля

Первой из наших лодок, достигших Северного полюса, стала первая отечественная АПЛ К-3 (пр. 627). Правда, в подводном положении. К сожалению, в точке полюса найти полынью не удалось, и атомоход всплыл немного в стороне. А вот первой советской АПЛ, всплывшей в географической точке Северного полюса, стала К-181 (пр. 627А). Это случилось 29 сентября 1963 года.

1972 21 октября

АПЛ К-245 (пр. 667А) всплыла в точке Северного полюса в условиях полярной ночи и осуществила ракетную стрельбу.

1980 24 марта

В условиях полярной ночи в точке Северного полюса всплыла К-524 (пр. 671РТМ).

1982 апрель

АПЛ К-92 (пр. 667 БД) впервые в мире выполнила стрельбу двумя ракетами из полыньи, проделанной торпедами.

1985-1986 декабрь – июнь

АПЛ ТК-12 (пр. 941) в декабре 1985 – июне 1986 года в течение 180 суток патрулировала арктические воды подо льдом.

1987 15 сентября

АПЛ К-51 «Верхотурье» первой в линейке атомоходов проекта 667 БДРМ в ходе арктического похода осуществила всплытие на Северном полюсе.

1994 июль – август

АПЛ К-18 (пр. 667 БДРМ) и АПЛ Б-414 (пр. 671 РТМК) совершили арктический поход, посвященный 300-летию Российского флота, и всплыли в точке Северного полюса.

1995 25 августа

АПЛ ТК-20 (пр. 941) выполнила учебный пуск баллистической ракеты из района Северного полюса.

ВСЕГО НАШИ ПОДВОДНИКИ СОВЕРШИЛИ БОЛЕЕ 300 АРКТИЧЕСКИХ ПОХОДОВ И 50 РАЗ ПОБЫВАЛИ В ТОЧКЕ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА. ТАКИЕ ПОХОДЫ ПОДО ЛЬДАМИ АРКТИКИ СРОДНИ ПОДВИГУ. КАКАЯ СТРАНА УМЕЕТ ЭТО ДЕЛАТЬ, ТА ВЛАДЕЕТ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ИНИЦИАТИВОЙ. И ЭТА ИНИЦИАТИВА В РУКАХ НАШИХ ПОДВОДНИКОВ.



РУССКИЙ КРЕСТ

Обладатель двух Золотых пальмовых ветвей Каннского кинофестиваля и наград почти всех других известных кинофестивалей, сербский режиссер Эмир Кустурица – искренний и открытый русофил. Именно он на приеме в русском посольстве предложил Владимиру Путину разместить ракеты «Искандер» в Сербии – во дворе своего дома, а его нелицеприятная и едкая критика госсекретаря США Хилари Клинтон (после того, как она оскорбила главу России) трижды облетела земной шар на лентах мировых информационных агентств.

Автор: Дмитрий Карачуков,
литературный редактор книги З. Шапонича

Стоит ли удивляться, что его друг и соратник, главный редактор патриотической газеты «Искра» Зоран Шапонич – столь же влюбленный в Россию журналист? Зоран написал о нашей стране книгу «Русский крест» – путешествие по России, этот военный, повидавший многое, балканский журналист всеми силами старался попасть на «край света» (как ему казалось) – в «самый тайный» русский город – в Северодвинск. Благодаря профессионализму пресс-службы Севмаша и прогрессивности его руководства мечта балканского репортера сбылась. Что увидел, понял и оценил южный славянин Зоран Шапонич, оказавшись на «полярном краю света»? Сопровождая Зорана на каждом его шагу в путешествии по России, я видел, что люди Русского Севера покорили серба с первых минут общения. Любящий Россию беззаветно (я бы сказал – любовью ребенка) Зоран Шапонич именно здесь поставил перед собой нелегкую задачу – попытаться разгадать природу своего чувства, разложить на атомы рассуждения загадку русской души. Он сам честно признается в своей книге, что, конечно, ему не удалось препарировать свою любовь и проникнуть в глубины противоречивой русской души. Но с тех пор, как он пишет, Русский Север навсегда стал частью его души.

Книга Зорана стала на Балканах заметным событием – читатели (и русофилы, и «балканские европейцы») с жадностью выискивают на ее страницах признаки происходящих в России перемен – одни с надеждой,

другие с разочарованием. Тот же Эмир Кустурица в предисловии к книге «Русский крест» сказал: «Мне дорого, что пишу эти строки о его путевых заметках из России – талант и слог Зорана попадают в такт с ритмом его путешествия и открывают русский характер, скрытый в духовном пейзаже нашей братской земли». Надеюсь, и жителям Северодвинска будет небезынтересно ознакомиться с небольшими фрагментами книги, в которых Зоран описывает впечатления иностранца, впервые попавшего под магию Русского Севера, впервые взглянувшего в глаза северодвинцам-корабелам. Предлагаю вашему вниманию некоторые выдержки из книги.

Из главы «Секретный город» – родина русских АПЛ»

Признаюсь, я по-другому рисовал себе Северодвинск. «Тайный русский город», «закрытый русский город», «запретный город на крайнем севере России», побережье Белого моря – все это представлялось картиной, в которой русские в форме, окруженные проволокой, куют атомные подводные лодки. Тот факт, что я должен был получить специальное разрешение от российских спецслужб на посещение Северодвинска, также был интригующим.

Первое, что удивило меня тем утром, когда я и мой бессменный спутник русский журналист Дмитрий Карачуков поехали на микроавтобусе Севмаша из Архангельска в Северодвинск, было то, что дорога из одного города в другой была широкой и новой, в некоторых местах освещалась и не было никакой секретности, и что на въезде в город не было никакого контрольно-пропускного пункта, а лишь лимузины и джипы известных западных марок катили в обоих направлениях и были довольно новыми и довольно дорогими.

Я был обеспокоен предупреждением о том, что по прибытии в город мне придется пройти краткую проверку у сотрудников службы безопасности, поэтому еще накануне ночью я начал задавать вопросом: «Не найдут ли в моей военной репортерской биографии какие-нибудь щекотливые эпизоды, чтобы не пустить меня в «секретный город»?

Всю ночь я волновался, сам отыскивал в себе подозрительные черты и сам же опровергал их в этом вымышленном ночном «допросе». Однако, одновременно, я также надеялся, что моя просьба посетить корпуса Севмаша, известной российской компании по производству атомных подводных лодок, в которой мне было отказано, будет пересмотрена, и мне будет дано разрешение увидеть, как они делаются – атомные исполины, несущие 16 ядерных ракет, перед которыми трепещут «старые друзья» Сербии – США.

Объявленная проверка сотрудника службы безопасности закончилась со мной перед зданием администрации Севмаша – высокий молодой человек

в штатском пару минут поизучал мой сербский паспорт и бумаги, вежливо поприветствовал меня и ушел. В тот же момент две милые феи из пресс-службы и протокольной службы Севмаша приветствовали меня, сообщив, что мое пребывание в Северодвинске распланировано «от и до»: я поговорю с главным советником генерального директора Севмаша, также с мужчиной, который участвовал в строительстве 16 АПЛ, но увидеть, как их строят, я не смогу.

Встречающие нас девушки были столь гостеприимны и милы, что я еще целый дня надеялся, что они пошутят и что в какой-то момент они все же скажут: ну, а теперь, извольте, – на Севмаш!

Когда полярный утренний туман, наконец, сдался, я увидел, что Северодвинск большой город, полный широких бульваров, больших жилых кварталов, просторных «сталинских» площадей. Пробок, как правило, не было, на улице было много людей, с учетом (на мой взгляд) полярного холода, дети беспечно и неторопливо шли в школу. Только нигде я не увидел ни одного полицейского или патруля, или проходной капсулы для досмотра граждан. Я фотографировал во многих местах города, я также фотогра-

фировал городские улицы и площади, людей, и никто не спросил меня почему и на кого я работаю. Но может быть поэтому, что меня опекали милые профессионалы из пресс-службы завода?

Из главы «Кто умирает от ностальгии по Северодвинску?»

Вид с моста через реку Северная Двина на мощь Севмаша впечатляет иностранца! Панорама заполнена огромными корпусами, самый большой из которых имеет площадь в шесть футбольных полей, обрамленную дымовой трубой электростанции высотой 200 метров. И, что удивительно, посреди производственных помещений, пространство, переполненное цехами, пронзает крестами Николо-Корельский монастырь, который стоял здесь на протяжении сотен лет до того, как пришли сюда строители кораблей и подводных лодок!

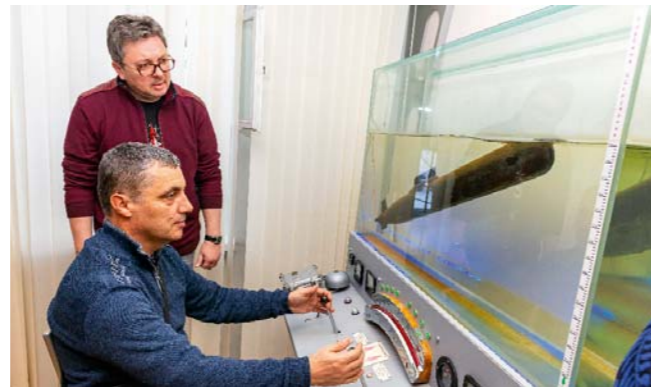
Эдуард Борисов, легенда предприятия, который в настоящее время является главным советником генерального директора, не был слишком разговорчивым, когда я спросил его, сколько подводных лодок в настоящее время строится на Севмаше и когда они выйдут в море.



Сербский писатель Зоран Шапонич

В 2019 году в Сербии вышла книга «Русский крест» военного репортера и писателя Зорана Шапонича. Издание было выпущено под патронажем известного кинорежиссера Эмира Кустурицы. В книге описывается Север, Севмаш и его люди.





– Мы сейчас делаем подводные лодки двух серий проектов «Ясень» и «Борей». Это четвертое поколение. Идет ремонт крейсера проекта 11442М. Задача ближайшего будущего – проектирование и строительство атомных подводных лодок пятого поколения.

По мне так внешне Борисов – настоящий русский в общении с окружающими. Сердечный, непредубежденный собеседник. Лишь, когда он на мгновение повышает голос, едва не трескаются стекла в окнах офиса, где мы говорим. Он часто смеется и, даже, чуть балагурит с экзотическим иностранцем, но снова, как только мы говорим о подводных лодках, каждое его слово измеряется и контролируется. В его голове, пожалуй, самые большие военные и государственные секреты Северодвинска и Севмаша. Мне нравится этот человек и как он себя ведет с «приятным чужаком» – со мной – это добрый, но очень сильного характера мужчина.

Один из ведущих людей гиганта северного кораблестроения говорит, что он недавно проанализировал элементы проекта США «Вирджиния», сравнил их с российскими подводными лодками четвертого поколения «Ясень» и «Борей» и пришел к выводу, что и русские, и американцы строят подводные лодки, примерно, в один и тот же срок. Качество вооружения в настоящее время сопоставимо, но российские подводные лодки стоят в два раза дешевле.

– Когда вы спрашиваете меня, в чем тайна нашей продукции – я думаю, что в людях. Здесь, на севере, на протяжении всей истории крестьяне не были слугами хозяев, здесь не было крепостного права, сюда не дошел Чингисхан. Люди Русского Севера жили в особых условиях, здесь крестьяне были уже и столетия назад, на нынешнем языке – самостоятель-

ные менеджеры, они должны были управлять, производить, продавать, сеять, пожинать... Они должны были взять на себя ответственность за выживание семьи и им требовалось много знаний... Во-вторых, здесь, на севере, женщина очень независима. Поскольку мужчины не могли прокормить свои семьи с суши, они вынуждены были охотиться в море, рыбачить, а женщины оставались дома месяцами одни и должны были брать на себя ответственность за хозяйство, за безопасность. В такой самобытной патриархальной системе женщины должны были быть грамотными, ответственными, самостоятельными. Сегодня на Севмаше из 30 000 рабочих треть составляют женщины, и многие из них работают на очень ответственных проектах и рабочих местах, – говорит Борисов.

Высокопоставленный эксперт, руководитель экстра-категории, с многочисленными государственными наградами, вспоминает через грустный анекдот и некоторые невероятные события времен 90-х годов, непостижимые для остального мира:

– Это был последний день 1993 года, 31 декабря. Я работал на Севмаше, и в тот день, утром, нам сказали, что было куплено мясо в Холмогорском районе для работников... Вечером мясо действительно прибыло, но это были несколько телят, которых зарезали из-за того, что в совхозе не было отопления для обогрева коровников. И каждому работнику в моем отделе, все из которых являются ведущими специалистами, досталось по одной полутуше. Пришел автобус, но водитель не пустил нас в салон с мясом. И что нам оставалось делать в новогодний вечер? Воздузили туши на плечи и пошли через весь город по домам пешком. Какая же это была удача – принести домой мясо на Новый год! – вспоминает Борисов.

Когда его спрашиваю, почему он не покинул Севмаш в то время (с его квалификацией он мог выбрать работу и зарплату на Западе) русский корабел ответил просто:

– Не зывайте к логике! Это чистая метафизика... Кто умирает от ностальгии? Русские, сербы и японцы! Остальные живут как-то, а мы «как-то» не можем и не хотим...

Из главы «Северное сияние Северодвинска и атомный рэп»

В конце января Северодвинск окутан льдом! Сравнить его со снегом и льдом в наших горных районах Балкан невозможно – здесь страшный полярный холод: когда вы снимаете перчатки, то руки замерзают за десять секунд, а затем вы чувствуете всю боль от льда в своих сосудах.

Это коварный и опасный враг – полярный мороз, которого вы боитесь; холод, с которым невозможно совладать никак и от которого (по моему мнению) вам просто нужно бежать внутрь, в отапливаемое пространство. Это единственная команда, которую ваш мозг усиленно посылает окоченевшим конечностям.

Снег на улицах, тротуарах, крышах автомобилей, на окнах, деревьях, жуткий холод здесь извергается из каждого прохода, улицы гонят северный ветер прямо в вас, чтобы застудить кровь в ваших венах. Это Север и с ним не шути! Приезжие иностранцы, не привыкшие к таким условиям, не могут выдержать на улице и 10 минут.

Температура, вроде, и не так уж низка – утром до минус 30 градусов, но из-за высокой влажности воздуха и ветра, который часто дует с севера, кажется, что минус 40 или 50 градусов. Мороз преследует вас каждую минуту и не думает ослабевать. Александр Кавунов – наш

водитель из Северодвинска, сказал, что и не помнит, когда в последний раз температура поднималась выше нуля, возможно, в октябре... Между тем, все дни наш Александр разгуливал у автобуса в какой-то цветастой, по-детски несерьезной, курточке, и я не разу не видел, чтобы он ее застегнул – без шапки и (как говорят русские) «нараспашку»!

– Привыкает человек, – пожимает плечами он в ответ на мое изумление.

В конце города находится Белое море. На самом деле, зимой никакого моря и нет – это просто непрерывная ледяная белизна, которая простирается так далеко, как может видеть глаз, и в конечном итоге сливается с белизной неба. Мы шли по Белому морю, по самой кромке, и несколько раз рыбаки на снегоходах проезжали мимо, чтобы сделать лунки и ловить рыбу. Говорят, что удовольствие неопишное.

Даже при минус 30 градусах, когда дерево замерзает и лед рвет его изнутри, вечером Северодвинск живет полным ходом. Одним из центров этой жизни является Дом корабела Севмаша. Прошлым вечером он был полон детей – они готовили концерт к важному юбилею, в других залах ребята тренировались, репетировали, занимались творчеством, словом...

В тот вечер я здесь также встретил композитора и автора текстов Виктора Николаевича Сорокина. В течение дня он работает на Севмаше, где строит атомные подводные лодки. Вечером в свободное время Сорокин пишет авторские песни о любви, кораблях, подводных лодках, Севмаше... В большом зале Дома корабела мы слушали его песню «Чайка» о женщинах подводников, ждущих своих моряков на кромке Белого моря, и в ней было много грусти... В голосе Татьяны, девушки особой красоты, которая пела песню, звучали тайна Севера и Белого моря.

Помимо традиционных песен Виктор Николаевич также занимается рэпом! Его новая песня о парнях и девушках, работающих на Севмаше, звучит совершенно как рэп. Я сказал ему, что я ожидал от Северодвинска многого, но что найду здесь строителя атомной подводной лодки, который сочиняет рэп – никак не ждал.

– Это город талантливых людей. Подводные лодки – это не только технологии, им тоже нужны песни! АПЛ

– это еще и творчество. Сюда приехали люди из разных уголков России, каждый привнес часть своей культуры, эти культуры и традиции смешались здесь, и мы получили что-то особенное, интересное, незаурядное и ценное, – говорит Виктор.

У входа в дом, где живет один из ветеранов, которого мы посещали, есть граффити «Улыбнитесь, люди!». Некоторые многоквартирные здания полны ярких красок, разноцветные, чуть дальше – серые дома, называемые «хрущевки» или «брежневки», в зависимости от времени построения. Вокруг просторные парки по-настоящему промерзли. Широкие бульвары, чуть дальше – большие торговые центры с огромной освещенной рекламой, большие современные больницы, детские сады, школы. И все это создает впечатление живого, молодого города.

Если бы не полярный холод, долгие темные ночи, снежная белизна, Северодвинск ничем не отличался бы от любого другого европейского города. Разница лишь в том, что Северодвинск – такой молодой город, что у него вообще нет «старого центра». В пригороде есть дома-особняки, а на некоторых улицах до сих пор сохранились деревянные дома, построенные в северных традициях, с красиво вырезанными наличниками разных узоров.

Мой русский друг Дмитрий Кабралчук сказал мне об этом городе мысль, которую я теперь не стану повторять всем и всюду:

– Звучит парадоксально, но строитель самого грозного оружия на планете – Северодвинск – это самый божественный город Земли. Представь, что случилось бы с человечеством, если бы не Северодвинск, не эти люди и подводные лодки, которые они делают. Нет более внятного фактора за мирную жизнь, чем атомные подводные лодки Севмаша. Местные корабли тратят свои жизни, чтобы создавать атомоходы, способные уничтожить планету, но, в итоге, – это ангельский город, который хранит Земле мировую гармонию, – так сказал русский Дмитрий...

Строители атомных «Гепардов», «Акул», «Бореев» и «Ясеней», этих технологических чудес, жители Северодвинска – удивительные люди. Вы можете встретить их в магазине, торговом центре, на улице города, в концертном зале Дома корабела, с детьми, возвращающимися из школы... Обычные, веселые и сердечные люди... Скромные, сосредоточенные на работе и обязанностях, хорошие родители. Они не просыпаются ежедневно с мыслью о том, что живут в «ангельском городе» и хранят баланс сил, гармонии мира. Что касается их работы, они говорят, что это просто – работа, просто – профессия... Ну разве что, чуть более того – выполнение долга перед своей Родиной. И перед миром. Дмитрий прав – уж я-то хорошо знаю, что случается с свободными народами и странами, в которых нет города Северодвинска...

Я ночевал в той же гостинице, где жил великий конструктор АПЛ – Сергей Ковалёв. Я смотрел из другого окна, но на ту же площадь, что и он – отец мировой гармонии... Я провел так, по крайней мере, полночи, чтобы не пропустить полярное сияние, если оно появится. В городе мне сказали, что нужно объединить три условия: чистое небо, очень холодные ночи, минус 30, и – удачу. Два условия совпали, третье – нет.

Насколько красивы полярные сияния в Северодвинске? Не всякому дано...





КАК ПОЯВИЛСЯ «Белокаменный Николо»

Текст: Юлия Владимирова

В 2019 году исполнилось 600 лет с момента первого упоминания в письменных источниках Николо-Корельского монастыря, который располагается на территории Севмаша. Круглая дата послужила толчком для новых исследований истории одной из древнейших северных обителей.

Гибель монахов Николо-Корельского монастыря и пожар, оставивший на месте деревянного храма пепелище. Такая картина разворачивается на страницах «Двинского летописца» 1889 года, скрупулезно собранного из нескольких списков (вариантов) ростовским исследователем А.А. Титовым. Это трагическое событие произошло на южном берегу Белого моря в 1419 году. На обитель, которая вела тихую размеренную монашескую жизнь, совершили набег иноземные захватчики. «Пришедши Мурмане войною в 500 человек с моря, в бусах и в шнеках» сожгли Никольскую обитель и «посекли» ее насельников, разорили множество соседних поселений. Чьими силами и молитвами монастырь смог восстановиться, а со временем стать одним из крупнейших на архангельском Севере и одним из первых положивших начало массовому строительству каменных храмовых строений?

В этом вопросе нам помогли разобраться архангельские историки Сергей Шаляпин и Василий Абрамовский.

Каменный храм построил ссыльный игумен

Весной 2019 года ученые посетили Севмаш, занимаясь изучением истории обители. Сверяя описание монастыря в архивных источниках, фотографии, датированные концом XIX – началом XX веков, с современным обликом храма, они обнаружили, что в помещении, которое находилось под крыльцом с северной стороны Никольского собора, в XVII веке был захоронен игумен Козьма. Этот священник сыграл в истории монастыря и даже всего православия на Севере России значимую роль. О месте его упокоения говорят документы, сохранившиеся в Государственном архиве Архангельской области и других источниках. Известно, что игумен Козьма управлял монастырем более 20 лет и умер в глубокой старости. По завещанию погребен около воздвигнутого им собора на северной стороне. Исследователь истории Николо-Корельского монастыря Василий Абрамовский утверждает,

– Игумен Козьма не просто управлял монастырем. Он стал своего рода идейным вдохновителем, проектировщиком, организатором и администратором работ по строительству каменного здания храма. Игумен смог привлечь, а главное использовать, колоссальные средства для возведения каменного комплекса Николо-Корельского монастыря на окраине России. В итоге, буквально за два десятилетия на пустынном берегу Белого моря, где не было поблизости ни большого количества строительных материалов, ни заводов по производству кирпича, ни квалифицированных трудовых ресурсов, была создана система, которая позволила возвести это действительно значительнейшее в архитектурном, инженерном и духовном смысле сооружение.

Каменный комплекс игумен Козьма воздвиг на месте деревянных строений, возведенных заново новгородской боярыней Марфой после пожара и разорения начала XV столетия. Необходимость строительства нового каменного комплекса обители объяснялась просто: братия монастыря увеличилась, поэтому потребовались новые здания с большой трапезной, келейными корпусами, помещениями для хранения продуктов и имущества. Как утверждают историки, кирпич привозили с завода, который специально для этого был построен в районе реки Мечка, находящейся в окрестностях нынешнего города Новодвинска. Сначала была возведена Успенская церковь, затем огромный Никольский собор, трапезная, колокольня, каменные переходы, связавшие храмовый ансамбль воедино. Всего за 30 лет на болотистой местности, удаленной от крупных промышленных центров и дорог, был построен огромный комплекс! Игумен Козьма смог так выстроить логику, что работа кипела, поступал материал, быстро росли стены монастыря. Это был воистину трудовой подвиг насельников и строителей монастыря! Архангельские ученые утверждают,

что в истории строительства храмовых зданий этот случай уникальный.

Биография самого настоятеля, игумена Козьмы, представляет не меньший интерес, чем история строительства храма. – В монастыре против Козьмы произошел бунт, – рассказывает историк Сергей Шаляпин. – Некоторые монахи захотели отобрать у игумена власть, обвинили его в злоупотреблениях и отправили донос новгородскому епископу. В результате, Козьму отослали в Новгород, где он несколько лет находился под следствием, и позже сослали в Соловецкий монастырь. Спустя годы опального Козьму вернули в Николо-Корельский монастырь, но обвинения не сняли, поэтому возведение каменной обители он продолжил уже в чине строителя, выполняющего для монастыря хозяйственные обязанности.

Знаете ли вы, что:

1. Николо-Корельский монастырь – морские ворота Русского государства. В XVI веке через него пролегал путь русских послов и купцов в Европу.
2. Через порт Святого Николы (находился рядом с монастырем) в XVI веке, во времена активной русско-английской торговли, не только провозили товары, являвшиеся предметом торга с заморскими партнерами, но и совершали тонкие дипломатические ходы. Так, в 1557 году через порт в устье Северной Двины в Москву привезли двух живых львов («лютых зверей») – щедрый подарок английской королевской семье Ивану Грозному.
3. В обозе Николо-Корельского монастыря Михайло Ломоносов в декабре 1730 года отправился учиться в Москву. У обители имелись свои многочисленные места для ловли рыбы. Проданный в Москве товар приносил монахам хорошую прибыль. В одном из рыбных обозов и отправился в столицу юный Михайло, стремившийся за знаниями.
4. Поморский кормщик Иван Рябов, герой сражения у Новодвинской крепости (1701), который считается одним из спасителей Архангельска в начале Северной войны, был трудником Николо-Корельского монастыря. Образ этого помора воплотил Б. Невзоров в фильме «Россия молодая».



Предположительно в этом месте находится захоронение игумена Козьмы, строителя каменного здания Николо-Корельского монастыря



«Белая лебедь» в произведениях и изобразительном искусстве

Не только летописи сохранили до наших дней описание древней обители. В конце XIX – начале XX веков упоминание о Николо-Корельском монастыре можно найти в художественных произведениях. Монастырь с давних времен был объектом творческого интереса многих исследователей, художников, писателей. Например, до недавнего времени, широкой публике не были знакомы многие художественные произведения, изображающие Никольский монастырь, принадлежащие таким авторам как А.В. Маковский, В.Г. Постников, С.Г. Писахов и ряду других. Историк Василий Абрамовский исследовал образ монастыря в произведениях этих авторов.

«Гениальный зодчий замыслил эту белокаменную «сказку»! Величественный соборный храм, как лебедь крылья, простирает на север, на юг и на запад торжественные входы и выходы. С какой бы стороны не подходили к монастырю, с моря или протоками, меж островами, всегда казалось, что белая лебедь, вышедши из волн морских, отрывает свои крылья на все страны света. При этом кружится, опираясь на аркады подкрылий...» На такие строки вдохновил Никольский собор Борис Шергина – мыслителя, фольклориста, творца художественного слова, автора многочисленных сказок и рассказов («Мартышко», «Волшебное кольцо», «Ваня Датский») и прочих литературных и мультипликационных радостей нашего детства.) Шергин знал, о чем говорил: он с юности неоднократно бывал в Никольской обители. Как художник, знаток старины, любитель седой древности, Борис Шергин описывал собор художественным словом в своих произведениях и кистью на картинах. Эти источники позволяют сегодня более полно представить, каким был «Белокаменный Никола» в то время. И еще одно интересное совпадение в судьбе известного писателя и монастыря. Архангельский историк пишет:

«Перебираясь случайными заработками, в поисках былин, произведений народной устной и живописной культуры, Шергин трудится то регистратором Северного краеведческого общества, то в кустарно-кооперативном отделе Архангельского губернского Совнархоза, то в секции ИЗО Архангельского отдела народного образования. Известно, что он был одним из участников комиссии, направленной губернским карательным отделом в детскую трудовую колонию для "для учета, зарисовывания, фотографирования и выемки предметов старины художественного и археологического значения в бывшем Николо-Корельском монастыре". В состав комиссии, помимо Шергина, входил целый ряд ведущих деятелей культуры региона того времени. Результатом поездки комиссии в превратившийся к тому времени в детскую колонию для "дефективных детей" бывший Никольский монастырь стало разрешение забрать в Архангельский музей ряд предметов, представляющих художественную ценность, а также рисунки, сделанные входящими в состав комиссии художниками. Буквально через считанные дни после этого все имущество бывшей обители было передано из губернского карательного отдела в ведение Отдела народного образования. Возможно, экспертное мнение, в том числе и Бориса Шергина, послужило причиной перевода колонии в другое место и спасения архитектурного комплекса Никольского монастыря».

Исследователь Василий Абрамовский много внимания уделил изучению наследия Бориса Шергина и увидел в его рисунках Николо-Корельского монастыря сказочный пушкинский остров Буян с золотистыми куполами и белой гладью стен царства славного Салтана. Историк пишет: «Удивительно, но шергинский дар предвидения города-богатыря, увиденного им в новгородском прошлом, скользнул по страницам, во многом фантазийной по жанру, книги строителя завода № 402 (сейчас Севмаш) Ивана Кирилкина «Беломорский богатырь» и опустился на берега Никольского устья громадами севмашевских цехов!»

Благодарим за помощь в подготовке материала С. Шаляпина и В. Абрамовского



Такая наша работа

ПОСВЯЩАЮ
СВОИМ РОДИТЕЛЯМ

Текст: Юрий Анциферов,
старший строитель кораблей

Выбрав тему «Моя трудовая династия», я задумался. Как ее лучше изложить? Конечно, это может быть обычное повествование с художественным изложением хронологии дат и событий, раскрывающих преемственность трудовой династии. А может – рассказ о жизни сестры моей бабушки, которая во время войны работала в главном механическом цехе? Вот она – настоящая династия судостроителей в третьем поколении. Красиво!

И все-таки нет. На мой взгляд, здесь должно быть другое. В моем понимании, это что-то духовное и глубоко личное. Прежде всего, это – мои воспоминания.

В основе моего рассказа воспоминания из далекого детства.

Мне лет шесть или семь. Родительская квартира. На исходе дня последние часы уходящего старого года. Все готовится встретить наступающий новый год за семейным столом. Мама на кухне заканчивает последние приготовления. В холодильнике ждет оливье, а из комнаты пахнет выложенными в большую вазу мандаринами. Пройдет много лет, а их запах еще долго будет запахом того новогоднего вечера.

Несмотря на праздничное настроение, у всех легкая тревога. Дома до сих пор нет отца. Дело в том, что сегодня, после испытаний в море, на завод должна вернуться подводная лодка. В ее экипаже отец. Он член сдаточной команды. Его заведование – воздух высокого давления (ВВД), где он главный специалист.

О, это заветное слово – ВВД! Знаю его с раннего детства. ВВД – это же почти как ВДВ! Только про воздушно-десантные войска в нашем дворе знали все пацаны, а про воздух высокого давления, кроме меня, никто. Уже в семь лет мне было

известно, что с помощью ВВД подводная лодка всплывает из подводного положения.

Надо сказать, что в те годы, когда работали мои родители, завод трудился очень напряженно. Заказы сдавались почти каждый год. Поэтому загрузка завода всегда была полной. О простоях не слышали. Соответственно, работа многих цехов была организована в три смены. И сколько себя помню, с работы родители всегда приходили усталыми.

Так было всегда.

Отец

Почти каждый год, когда на сдаточном заказе начинались ходовые испытания с выходом в море, отец доставал с полки свой бывалый маленький чемоданчик из старой кожи, собирав в него самое необходимое и отправлялся на завод, откуда уже в составе сдаточной команды уходил на ходовые испытания.

Обычно из дома он выходил поздно вечером. Эти ночные уходы отца мама называла загадочным для меня словом «командировка». Я этого слова не понимал, но всегда знал – если он ушел с чемоданчиком, значит, ушел в море. Такие командировки продолжались несколько месяцев и заканчивались, как правило, в декабре, перед самым новым годом. На следующий год, закончив ходовые испытания на одном заказе, отец переходил работать на другой, где все повторялось вновь. Так продолжалось много лет. В детстве казалось, что так было всю жизнь.

Однако в этот раз отца не было слишком долго. Уже совсем скоро по телевизору пробьют кремлевские куранты, но его все нет. А Новый год без отца – это не праздник. Наконец, долгожданный звонок! Хорошо помню этот звонкий и нарочито протяжный отцовский звонок в дверь. В этот вечер он показался необыкновенно громким и по-настоящему новогодним. На пороге дверей стоял усталый, небритый и очень счастливый отец. Лицо мамы просветлело, тревога исчезла, а в квартиру, как по касанию волшебной палочки, сразу пришел праздник. С этого момента для меня начался Новый год.

Цепкая детская память хранит много воспоминаний, связанных с ночными отцовскими командировками, с моим восприятием далекого завода, на который каждый день уходили родители, и, конечно, с таинственными подводными лодками, к которым они имели какое-то загадочное отношение.

Особенно запомнился хмурый дождливый вечер, когда после очередных морей, неожиданно для всех, отец вернулся домой. Он был явно не в себе. Выражение его лица выдавало пережитое волнение. Закрыв на кухне дверь, он маме что-то долго рассказывал. Голос отца был необычным. Ничего не спрашивая, мама молча слушала. Этот кухонный разговор был явно не таким, каким был всегда. По встревоженным маминим глазам стало понятно – на работе у отца что-то произошло.



Вскоре выяснилось, что при нахождении лодки в море в одном из ее отсеков случился пожар. Ситуация была сложной. На корабле была объявлена аварийная тревога и включены необходимые спасательные системы. По команде из центрального поста отец ввел в действие систему ВВД, необходимую для всплытия лодки.

Только через много лет, когда я уже сам пришел на завод, он рассказал мне подробности того происшествия. В тот трудный момент на него действительно свалилась огромная ответственность. Кроме проверки оборудования, это был экзамен на самообладание, выдержку и профессионализм. К счастью, все технические средства лодки, а также персонал сдаточной команды сработали четко. Продув с помощью ВВД цистерны главного балласта, лодка вырвалась на поверхность. Все закончилось хорошо.

«Такая наша работа!» – сказал тогда отец.

Тогда я еще многого не понимал, но именно в тот самый день моего далекого детства я вдруг впервые осознал чрезвычайно важную для себя вещь. Именно тогда до меня внезапно дошла неожиданная и страшная мысль: оказывается, кроме всего того загадочного и непонятного, что связывало моих родителей с неведомым мне заводом, тайна на этом не заканчивалась. Наоборот! Их работа еще как-то связана с реальными опасностями и рисками для жизни. От их знаний, умения и практических действий зависела их жизнь. Более того – жизнь других! Вот это да! Круто! Для детского сознания это было настоящим потрясением. После этого вечера мой интерес к заводу с его подводными лодками, а также авторитет отцовской профессии выросли еще больше.



Вобла

Хочется рассказать еще об одном, на мой взгляд, не менее ярком, чистом и удивительном детском воспоминании. Оно также связано с моими представлениями о множестве тайн и загадок, связанных с заводом, подводными лодками и профессией родителей. Конечно, это было еще по-детски наивное, но по-настоящему искреннее и сильное впечатление. Именно с ним моя юная душа ждала встречи наиболее обостренно.

Возможно, покажется странным, но это воспоминание связано всего лишь с обыкновенным, но таким незабываемым запахом, который каждый раз врывается в наш дом, когда отец с чемоданчиком в руке возвращается с «морей». Боже, какой это был запах! Вся квартира сразу наполнялась удивительным «букетом», настоящим на смешанном «аромате» запаха морской соли, корабельного трюма и работающего в нем оборудования. Богатое детское воображение сразу рисовало мне множество ярких картин. Как они будоражили мои детские фантазии! Я отчетливо представлял суровое северное море, огромные волны и морские глубины, в которых прячется одинокая подводная лодка, где несет вахту отец. Каким-то удивительным образом этот запах проецировал в моей юной голове образы мужественных людей, находящихся на своих постах в отсеках и пультах управления, большое разнообразие работающих судовых систем и механизмов и... даже вспотевшую рубашку отца. И среди всей этой палитры волнующих запахов я сразу безошибочно узнавал один – наиболее пронзительный, утонченный и такой манящий! Он выделялся сразу.

Вы будете смеяться, но это был запах вяленой рыбы, завернутой в обычную газету. Да-да, обыкновенной вяленой рыбы. На заводе многие знают, что во время нахождения лодки в море всем членам экипажа ежедневно выдавали вяленую рыбу, имеющую, как мне казалось, по-настоящему морское название – вобла.

Вобла! Это слово было для меня заветным и притягательным. Ее волшебный «аромат» был несравним ни с чем! Когда, вернувшись из морской командировки, отец открывал свой старый чемоданчик, я буквально замираю, жадно вбирая ноздрями воздух. Казалось, в этот момент я слышал биение сердца. Мне казалось, что эта небольшая, завернутая в газету рыба вобрала в себя всю суровость морских будней. И я сразу представлял: вот грозная подлодка идет на погружение, прячась в морской глубине. Вдруг – учебная тревога с громким звуком корабельного ревуна. А вот – центральный пост управления и, наконец, – долгожданное всплытие.

Именно с тех пор, с моего далекого беззаботного детства, слово «вобла» еще много лет было для меня символом нелегкого мужского труда, высокого профессионализма и огромной ответственности корабеля-подводника.

Сегодня я с полной уверенностью могу сказать, что наряду с запахом новогодних мандаринов, запах вяленой воблы стал одним из главных запахов моего детства, проведенного в Северодвинске.

С тех пор, где бы я ни находился, всякий раз, увидев любую вяленую рыбу, память сразу возвращала меня в те далекие дни. Вспоминаю тот самый предновогодний вечер с тревожным ожиданием отца, протяжный звонок в дверь, его провалившиеся от усталости глаза и, конечно, волшебный чемоданчик, из которого, как из сказочной шкатулки, доставалась «Ее Величество Вобла».

Увы, сейчас этот незабываемый запах детства постепенно гаснет и исчезает. Жаль.



Мама

Мама тоже работала на заводе. Была аппаратчиком в цехе № 12. Всю жизнь наполняла баллоны газом, который был крайне необходим для проведения сварочных работ, выполняемых по всему заводу. Мама часто говорила, что без ее кислорода и ацетилена все производство на заводе остановится сразу, а любой сбой в ее работе приведет к срыву графиков выполнения работ на всех заказах. Поэтому о высокой ответственности за порученную работу ей напоминать было лишне. Это понятие было с ней всегда. Естественно, от важности маминой работы я был в полном восторге.

В отличие от сегодняшнего дня, в то время на заводе еще не было магистрального газоснабжения, поэтому использовали огромное число баллонов, которые постоянно развозили по цехам на специальных автомобилях. Работы было много всегда. Понятно, что такой маленький, но крайне важный для производства цех просто обязан работать круглосуточно. Мама называла это спецификой профессии и никогда не жаловалась. «Такая работа!» – говорила она. В цехе «на баллонах» работали, в основном, женщины, что меня всегда впечатляло.

Как и отец, на завод мама часто уходила в ночь. Долгие годы работы в таком режиме хорошо приспособили ее организм. За пару часов до ночной смены, она научилась почти мгновенно засыпать, а поспав около часа, «автоматически» просыпаться. В такие минуты в квартире была полная тишина. Все ходило на цыпочках. Внезапно проснувшись, мама сползала с дивана и, какое-то время стоя на коленках на полу, еще продолжала держать голову на подушке. Так она умудрялась «урвать» последние сладкие минуты сна перед тяжелой ночной сменой.

К этому времени я уже лежал в постели в своей комнате и, постепенно отходя ко сну, слушал, как она, стараясь никого не разбудить, тихо собирается на работу. После щелчка закрытой мамой двери я уже представлял, как она выходит в холодную, темную ночь и спешит на дежурный автобус. От ощущения ночного холода по моему телу пробежали знакомые мурашки, отчего я плотнее закутылся в одеяло и сразу засыпал.

Сейчас, когда по прошествии времени, я вспоминаю те дни, моя душа наполняется по-особому светлой, щемящей сердце радостью. Ко мне внезапно пришло понимание, что рядом со мной, какой-то напряженной, но всегда размеренной и совершенно незаметной для меня жизнью жили мои родители. Они всю жизнь трудились на том заводе, где сейчас работаю сам. Здесь они находили друзей, ежедневно решали какие-то вопросы и проблемы, радовались успехам и переживали неудачи. Здесь, на этом заводе, прошла самая большая и, вероятно, самая важная и интересная

часть их жизни. И мне вдруг неожиданно и как-то пронзительно сильно захотелось вспомнить о своих родителях, мысленно полистав некоторые страницы их трудовой жизни.

Их многолетний честный труд я не буду называть трудовым подвигом. Отец с мамой этого бы не одобрили. Никакого пафоса по отношению к себе они не любили. Многочисленные грамоты и благодарности ими никому не показывались. Даже повесить медали на грудь – их было не заставить. Поэтому будет гораздо лучше и правильнее, если скажу о них скромно и просто. Это была обычная, внешне ничем не отличающаяся от быта других, жизнь рабочей семьи в далеком городе Северодвинске, которая своим честным трудом ежедневно укрепляла обороноспособность нашей Родины.

Работая на заводе сначала наладчиком, а потом строителем, мне тоже пришлось часто бывать в многочисленных, порой длительных командировках. И каждый раз, возвращаясь домой, я точно так же был счастлив от предстоящей встречи со своей семьей, где абсолютно так же, с тревогой и радостью, меня ждали мои дети. Надеюсь, что они, теперь уже совсем взрослые, тоже хранят о тех встречах свои светлые детские воспоминания.

Такова жизнь многих семей нашего города – города корабелов, судостроителей и моряков-подводников.

«Такая наша работа!»

Художник: Мария Епанина

РОЖДЕННЫЕ В 39-м

Они родились в один год с заводом. Пока молодое предприятие делало первые шаги, они получали профессию, чтобы потом создавать подводные корабли. Герои портретов – сварщики, токари, сборщики, инженеры, технологи. Солидный возраст для них – лишь цифра. Они по-прежнему активны и жизнерадостны. На этих фотографиях – ровесники Севмаша, портрет целого поколения: искренний, открытый и настоящий.



Крестьянинова Нина Никифоровна / токарь / цех №9
Шульгина Галина Николаевна / электросварщик / цех №9



Новичков Валерий Иванович / ведущий инженер / научно-технологическое управление

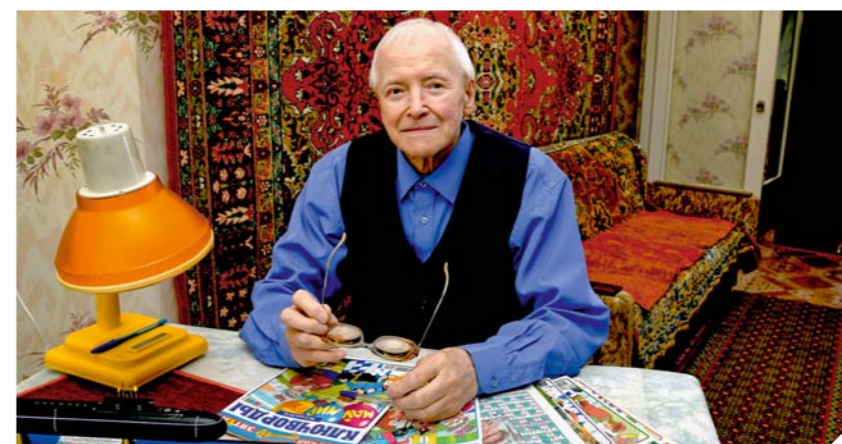


Беднарский Дмитрий Георгиевич / заместитель начальника / отдел технического контроля

Ямутеев Илья Яметович / трубопроводчик / цех №9



Яйцев Евгений Степанович / начальник участка / цех №50



Хрущёв Владимир Ильич / слесарь-монтажник судовой / цех №50



Кузнецова Зоя Степановна / инженер-конструктор / конструкторский отдел



Красникова Гертруда Степановна / инженер-технолог / управление технологической подготовки производства



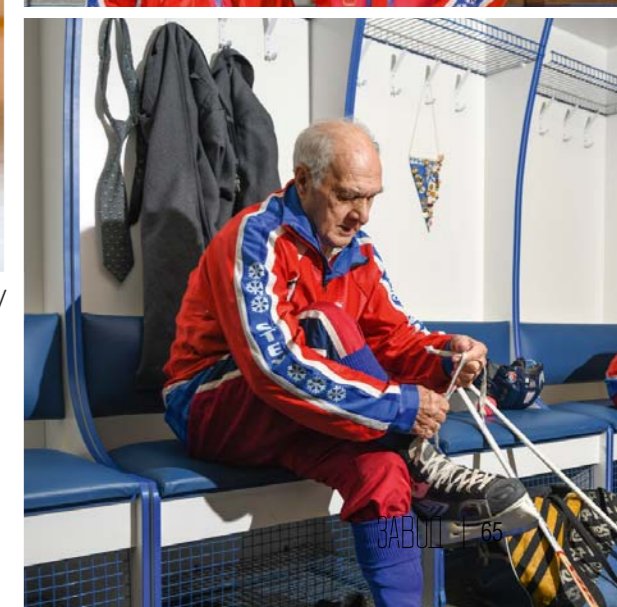
Денисов Валентин Васильевич / электросварщик / корпусно-сварочное производство

Ильин Анатолий Николаевич / начальник бюро / цех №5



Пермиловский Валерий Павлович / заместитель начальника / цех №16

Лилин Валентин Григорьевич / инженер-технолог / научно-технологическое управление



В подготовке проекта участвовали: Татьяна Кабанцева, Елена Воронцова, Анна Макурова. Идея проекта: Екатерина Пиликина



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



СЕВМАШ. НАДЕЖНЕЕ СТАЛИ



ИЩИТЕ НОВОСТИ СЕВМАША В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ
И НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ sevmash.ru