

№ 8 (2023)

www.sevmash.ru

# ЗАВОД

ЖУРНАЛ  
АО «ПО «СЕВМАШ»



ГЛАВНАЯ ТЕМА:

+

**65 ЛЕТ СЕВМАШ СТРОИТ  
АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ СТРАНЫ**









## НОВЫЙ ФЛОТ: ИНТЕЛЛЕКТ И СИЛА

*Уважаемые читатели, коллеги, дорогие друзья!*

*Скоро мы перевернём очередную производственную страницу – 2023 год станет историей, в которой было главное – работа. Загрузка крупнейшей верфи – самый важный показатель того, что завод живёт и строит планы. Для нас этот год был особым – он проходил под знаком 65-летия атомного подводного флота России. Корабли, изменившие ход мировой истории, строились на наших стапелях. Севмаш – родина первого атомохода, родина первого поколения самых мощных ракетоносцев в отечественном Военно-Морском Флоте. За 10 последних лет на стапельных нитках Севмаша выросло 4-е поколение атомных подводных лодок и растёт поколение 4 плюс. В этом году наши корабли – «Юрий Долгорукий», «Александр Невский» – отметили 10 лет, как началась их военно-морская карьера. Следующий год будет юбилейным для «Северодвинска» и «Владимира Мономаха». Это счастье видеть, как на твоих глазах корабль рождается, поступает на службу, и потом наблюдать со стороны за его доблестной судьбой. Военные дают высокую оценку АПЛ, построенным руками корабелов предприятий Объединённой судостроительной корпорации – Севмаша, конструкторских бюро «Малахит», «Рубин», сотен контрагентских организаций. Новый атомный подводный флот – это интеллект и сила. И сила не только оружия и металла. Прежде всего, это сила нашего единства, крепкой кооперации, понимания миссии, цели и предназначения работы каждого из нас. Следующий год для Севмаша будет очень ответственным. Свои производственные достижения мы посвятим 85-летию предприятия, нашим отцам и дедам, нашим ветеранам, которые стояли у истоков его создания и развития. Будем достойными и благодарными их памяти. За работу!*

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»  
Михаил Будниченко



# + СОДЕРЖАНИЕ +

**6** СТР. КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2023 ГОДА  
*Новости Севмаша*

**14** СТР. ГЛАВНЫЙ ПО АТОМОХОДАМ  
*Почему Севмаш был выбран первой кузницей АПЛ?*

**16** СТР. СЕВМАШ НА ПИКЕ РАЗВИТИЯ  
*Генеральный директор Севмаша М.А. Будниченко об итогах 2023 года*

**22** СТР. НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ ПРОИЗВОДСТВА  
*Руководители ОСК и Минпромторга РФ о работе и загрузке верфи*

**23** СТР. ОТЛИЧНИК БОЕВОЙ СЛУЖБЫ  
*Тяжёлый атомный подводный крейсер ТК-20 проекта 941 отметит 35 лет*

**24** СТР. «ЯСОН». ИСПЫТАНИЕ ГЛУБИНОЙ  
*Интервью исполнительного директора Центра подводных исследований РГО С.Г. Фокина об участии в создании обитаемого подводного аппарата*

**28** СТР. КАК ПО НОТАМ, ИЛИ ЗВУКОВОЙ ПОРТРЕТ СЕВМАША  
*Для чего акустики Севмаша создают шумовые паспорта цехов?*

**30** СТР. «АЛЕКСАНДР НЕВСКИЙ». ПЕРВЕНЕЦ НОВОЙ РОССИИ  
*Фоторепортаж. Первый серийный АПК проекта «Борей» 10 лет в составе ВМФ*

**34** СТР. СТРАЖИ ПОДВОДНЫХ ГЛУБИН  
*Инфографика о самой скоростной АПЛ в мире проекта 661*

**36** СТР. ШЕДЕВРЫ ПОДВОДНОЙ АРХИТЕКТУРЫ  
*Как тактико-технические характеристики влияют на облик атомных подводных лодок*







## 38 СТР. «СТРЕЛЯЙ ДАЛЕКО. СТРЕЛЯЙ МЕТКО»

*10 лет назад Севмаш передал авианосец «Викрамадитья» военно-морским силам Индии*

## 42 СТР. ГОЛОСА ИСТОРИИ СЕВЕРОДВИНСКА

*Погрузитесь в звуковую палитру завода вместе с легендарными кораблями*

## 44 СТР. АНДРЕЙ МЕРЗЛИКИН: «Я НАДЕЮСЬ, МОЯ РОЛЬ ДАСТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗРИТЕЛЯМ УЗНАТЬ БОЛЬШЕ О ВЫДАЮЩИХСЯ ЛЮДЯХ НАШЕЙ СТРАНЫ»

*Репортаж со съёмочной площадки художественного фильма «Северный полюс»*

## 48 СТР. ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ МУЗЕЙ РОССИИ И КОРАБЕЛЫ СЕВЕРА

*Севмаш и Поморье в экспозициях Центрального военно-морского музея*

## 52 СТР. С РУССКИМИ ЛУЧШЕ НЕ ССОРИТЬСЯ...

*Воспоминания Ричарда Ченслера о прибытии в XVI веке к стенам Николо-Корельского монастыря и военном потенциале Московского государства*

## 54 СТР. ОДИН ГОД ИЗ ЖИЗНИ СЕМЬИ ПИКУЛЕЙ

*Известный писатель Валентин Пикуль «заболел» историей и морем в Молотовске*

## 56 СТР. КРЕСТНЫЙ ПУТЬ ИВАНА ТАРАСОВИЧА КИРИЛКИНА

*Исследовательская миссия специалистов Севмаша по сохранению памяти о начальнике строительства города и завода*

## 60 СТР. БЕЛОМОРСКИЙ БОГАТЫРЬ

*О создании документальной драмы по мотивам первой книги Северодвинска*

## 62 СТР. ПЕРВЫЕ ШАГИ СЕВЕРОДВИНСКА

*Истории людей, основавших Севмаш и Северодвинск*

## 63 СТР. ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

*Национальности, образование, профессии первостроителей Севмаша в инфографике*

## 64 СТР. ВМЕСТЕ ВЕСЕЛО ШАГАТЬ

*Десятилитровая кастрюля супа на обед и семейный оркестр: журналисты побывали в многодетных семьях работников Севмаша*



Генеральный директор АО «ПО «Севмаш» (входит в ОСК),  
председатель АРО Союза машиностроителей России  
**Михаил Будниченко**

Главный редактор  
**Екатерина Пиликина**

Ответственный секретарь  
**Элина Никулина**

**Дизайн и вёрстка**  
**бюро дизайна АО «ПО «Севмаш»:**

Алексей Гладких

Лариса Давидович

Игорь Косарев

Наталья Борисова

**Корректора:**

Людмила Старовая

**Фотографии:**

Максим Воркунков, Эльчин Мансимов, Ирина Огородникова,  
Сергей Кундывус, Сергей Поздеев, Станислав Зелянин,  
Олег Перов, Борис Сердюк, Руслан Босенко, Юрий Лавров,  
Ирина Веселова

Фото из архива АО «ПО «Севмаш», музейно-исторического  
парка «Остров фортов», Центрального военно-морского музея,  
Центра подводных исследований Русского географического  
общества, пресс-службы Тихоокеанского флота, кинокомпании  
«Русский Север», с личной страницы Андрея Мерззликина  
в социальной сети «ВКонтакте», сети Интернет

Обложка: токарь механического цеха №16 работает за станком  
В публикациях использована информация с официального  
сайта и фотографии МО РФ. Издание прошло оценку  
ПДЭК АО «ПО «Севмаш» от 08.12.2023 № 81.2077

*Отпечатано в типографии*

*АО «ПО «Севмаш»*

*Выход в свет: декабрь 2023 года*

*Тираж 999 экз.*

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

*Архангельское шоссе, д. 58*

*www.sevmash.ru*

© АО «ПО «СЕВМАШ», 2023



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





46646  
565465465



# ВЕСТИ

»» С Е В М А Ш А

*В объективе -  
корабли*

ПРОИЗВОДСТВО, ЛЮДИ, СУДЬБЫ

FOS

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



# КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2023 ГОДА

Текст: Татьяна Кабанцева  
Елена Воронцова  
Элина Никулина



## ЯНВАРЬ

### «ГЕНЕРАЛИССИМУС СУВОРОВ» СОВЕРШИЛ ПЕРЕХОД НА СЕВЕРНЫЙ ФЛОТ

Новейший атомный ракетный подводный крейсер стратегического назначения «Генералиссимус Суворов», построенный на Севмаше, совершил переход из Белого в Баренцево море.

На Северном флоте экипаж подводного крейсера пройдёт цикл боевой подготовки и сдаст необходимые курсовые задачи. После завершения курса подготовки корабль отправится к месту постоянного базирования на Тихоокеанском флоте.



### ВЫПОЛНЯЕМ СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ АПЛ

Севмаш выполняет сервисное обслуживание атомных подводных лодок 4-го поколения. По контракту с Министерством обороны РФ предприятие является единственным исполнителем этих работ.

Речь идёт о подводных ракетноносцах, построенных на верфи по проектам «Борей», «Борей-А», «Ясень» и «Ясень-М». На пяти АПЛ предприятие несёт пятилетние гарантийные обязательства. В 2022 году был заключён один новый трёхгодичный государственный контракт на сервисное обслуживание АПЛ проекта «Ясень-М». Специалисты ведут непрерывную работу по гарантийному надзору подводных крейсеров, а также техническому обслуживанию оборудования, систем и комплексов вооружения. В пунктах базирования современных кораблей на Северном и Тихоокеанском флотах функционируют филиалы завода.

## ФЕВРАЛЬ

### СЕВМАШ – ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫСОКОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Севмаш признан победителем всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности» за 2022 год. Предприятие стало лидером в номинации «За создание и развитие новых мест в организациях производственной сферы». Торжественная церемония награждения состоялась в рамках заседания Российской трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений в зале наград Дома Правительства Российской Федерации.

В 2022 году в конкурсе, организованном Министерством труда и социальной защиты РФ, приняло участие 1027 организаций. Победителями и призёрами признаны 46 организаций из 29 регионов страны в 15 номинациях.

### РАБОТНИКИ СЕВМАША УДОСТОЕНЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НАГРАД

По решению Верховного Главнокомандующего Вооружёнными силами Российской Федерации – Президента России Владимира Путина десять работников Севмаша награждены в Москве государственными наградами. Корабелы предприятия отмечены за заслуги в создании современной техники. Высшим знаком отличия – орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени – награждён первый заместитель главного инженера Юрий Моногаров. Орден Александра Невского вручён начальнику отдела гарантии и сервиса по ВТС и заказов гражданского назначения Валерию Бородину, орден Мужества – заместителю начальника отдела управления подводного кораблестроения Алексею Терентьеву. Орденом «За

морские заслуги» отмечены слесарь-монтажник судовой стапельно-сдаточного производства (ССП) Вячеслав Сидоров и главный конструктор – начальник проектно-конструкторского бюро Юрий Спиридонов. Орденом Почёта награждены электросварщик ССП Алексей Беляев и начальник производственно-диспетчерского отдела Евгений Ордин, орденом Дружбы удостоены советник генерального директора Владимир Сыродубов, начальник цеха № 8 Андрей Клягин и фрезеровщик цеха № 5 Николай Медянов.

За большой вклад в разработку и создание новой специальной техники и многолетний добросовестный труд награды вручены ещё 57 работникам завода.



## ВОСПИТЫВАЕМ ЮНЫХ КОРАБЕЛОВ

Севмаш провёл профориентационный форум «Образование – Севмаш – Карьера» для школьников Архангельска. Мероприятие посетили более двух тысяч человек из 49 школ города. В столице Поморья форум прошёл впервые.

В Молодёжном центре для ребят работали шесть интерактивных площадок, посвящённых деятельности одного из ведущих предприятий региона и судостроительным профессиям. Учащиеся прошли по специальным маршрутам, пространство объединила одна тематика – «Город по имени Севмаш».

Важность мероприятия подчеркнула руководитель Департамента образования администрации Архангельска Светлана Базанова. Она отметила, что проект необходим именно в таком формате на муниципальном и региональном уровнях.

## АПРЕЛЬ

### БЛАГОДАРНОСТЬ МИНИСТРА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РФ – ЗА ДОНОРСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Благодарность «За активное содействие донорскому движению» была вручена генеральному директору Севмаша, председателю Архангельского регионального отделения Союза машиностроителей России Михаилу Будниченко в Государственной думе. Мероприятие прошло в рамках совместного заседания экспертных советов по развитию судостроительной промышленности. Награду вручил председатель Комитета Госдумы по промышленности и торговле, первый заместитель председателя ООО «СоюзМаш России» Владимир Гутенёв.

### СЕВМАШ ПРЕДСТАВИЛ ИННОВАЦИОННОЕ ИЗОБРЕТЕНИЕ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК 4-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Начальник сектора проектно-конструкторского бюро «Севмаш» Игорь Калеминцев в МГУ имени Н.Э. Баумана выступил с докладом «Современные технологии монтажа оборудования и конструкций в судостроении с применением полимерных материалов». Новый способ крепления механизмов на АПЛ с использованием полимеров даёт возможность сократить сроки и трудоёмкость монтажных работ при строительстве современных ракетно-субмарин. Эффективность этого решения уже подтверждена многолетним опытом его применения на АПЛ проектов «Ясень-М» и «Борей-А», строящихся на Севмаше. Новый способ крепления механизмов на фундаменте с использованием жидкотекучей пластмассы зарегистрирован Федеральной службой по интеллектуальной собственности (Роспатент) как изобретение, и на него получен патент. Общий экономический эффект от применения при строительстве АПЛ новых узлов креплений и технологии составляет более 80 млн рублей.

## ВЕРФЬ ПОСЕТИЛ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВМФ

Главкомандующий Военно-Морским Флотом России адмирал Николай Евменов совершил рабочую поездку в Северодвинск. По сообщению Министерства обороны, главком провёл встречу с руководством судостроительных и судоремонтных предприятий, а также представителями конструкторских бюро. Адмирал Николай Евменов проконтролировал ход строительства, ремонта и модернизации атомных подводных лодок и внедрения новых систем вооружения.



## СЕВМАШ ОТКРЫЛ СУДОСТРОИТЕЛЬНУЮ ЛАБОРАТОРИЮ В «ОРЛЁНКЕ»

Во Всероссийском детском центре «Орлёнок» открылась «Судостроительная лаборатория Севмаша». Мероприятие прошло в рамках начала тематической смены «Корабелы будущего», реализуемой предприятием и филиалом САФУ в городе Северодвинске. В честь открытия судостроительной лаборатории на детской судовой верфи «Орлёнка» в лагере «Штормовой» был выполнен торжественный пуск лазерного станка мощностью 130 Вт, подаренного ВДЦ Севмашем. На новом оборудовании изготовили памятную табличку. Лабораторию и специальную технику первыми опробовали участники программы «Корабелы будущего» для создания своих проектов. Во Дворце культуры и спорта был дан старт началу реализации профильной судостроительной программы «Корабелы будущего».





## СЕВМАШ – «ЛУЧШАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА»

Севмаш стал победителем смотра-конкурса в номинации «Лучшая организация работы по охране труда среди организаций производственной сферы (более 2500 работников)».

По итогу 2022 года Севмаш продемонстрировал хорошие показатели: проводились регулярные проверки соблюдения правил охраны труда в цехах и подразделениях предприятия, разработано и выполнено более тысячи мероприятий, направленных на улучшение состояния охраны труда. Внесены предложения по совершенствованию условий и снижению профессиональных рисков, проведена специальная оценка условий труда.

## ЛУЧШИЙ МУЛЬТФИЛЬМ ОБ ИСТОРИИ СУДОСТРОЕНИЯ

Проект информационной службы Севмаша стал серебряным призёром международного конкурса «Пресс-служба года-2022». Культурно-просветительский проект «Пластиновый мультипликационный фильм «Как Пётр Первый на Севере флот строил» занял второе место в номинации «Лучший PR-проект в промышленности» в профессиональном конкурсе для пиарщиков.

Проект, посвящённый судостроению на Севере России в конце XVII века, был реализован совместно с воспитанниками детской киностудии «Перспектива» северодвинского Детско-юношеского центра и приурочен к 350-летию со дня рождения императора, создателя регулярного военного флота. Мультфильм состоит из пяти коротких серий. Изготовление пластиновых героев, озвучивание и монтаж выполняли 8 школьников 1-4-х классов.

## СТРОИТЕЛЮ ПЕРВОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ» ИСПОЛНИЛОСЬ 100 ЛЕТ

100-летний юбилей отметил ветеран Севмаша, участник ВОВ и строительства первой отечественной атомной подводной лодки «Ленинский комсомол» Василий Воронцов. В день рождения руководство предприятия вручило ему копию исторического документа – приёмного акта первого в стране атомохода. Во дворе дома юбиляра прошёл уличный концерт, а школьники подарили сто самодельных открыток.

Дома Василия Васильевича поздравили губернатор Архангельской области Александр Цыбульский, глава Северодвинска Игорь Арсентьев, заместитель генерального директора по управлению персоналом Севмаша Андрей Моногаров. Они поблагодарили ветерана за труд, за неуёмную тягу к жизни, пожелали так же бодро держаться ещё много лет и поздравили с наступающим Днём Победы.



## СЕВМАШ И ПСБ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

29 июня, в День кораблестроителя, на Севмаше состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между ПСБ и предприятием в сфере комплексного банковского обслуживания и зарплатного проекта. В этот же день на предприятии был открыт офис ПСБ для сотрудников завода.

Подписи под соглашением поставили генеральный директор предприятия Михаил Будниченко и первый заместитель председателя ПСБ Олег Минаев. Документ предполагает взаимодействие в сфере комплексного банковского обслуживания и зарплатного проекта, предоставление сотрудникам предприятия банковских продуктов на льготных условиях, а также закрепляет принципы взаимодействия сторон в рамках проекта по обеспечению работников предприятия жильём.



## ВОЕННОСЛУЖАЩИЕ ДЕВЯТОГО ПРИЗЫВА НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ РОТЫ ЗАВЕРШИЛИ СЛУЖБУ НА СЕВМАШЕ

На Севмаше завершили военную службу по призыву 69 военнослужащих девятого призыва научно-производственной роты, сформированной в интересах предприятия. Они зачислены в запас Вооружённых сил РФ.

В Объединённом учебном центре Северодвинска состоялось торжественное построение и вручение особо отличившимся военнослужащим грамот и благодарностей. Заместитель начальника управления кадров Севмаша Владислав Селивоник выразил уверенность в том, что, демобилизовавшись, ребята вернутся на завод. По статистике после службы в НПР на предприятие возвращаются около 80 процентов молодых людей.



## ПРЕДПРИЯТИЕ ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ДЕПАРТАМЕНТОМ ОБРАЗОВАНИЯ АРХАНГЕЛЬСКА

Севмаш и Департамент образования администрации Архангельска заключили соглашение о сотрудничестве в сфере профориентации. Представители предприятия и администрации областного центра подписали документ о социальном и стратегическом партнёрстве в области научно-технического творчества, технического и естественно-научного обучения детей и молодёжи в интересах верфи.

Подписи под соглашением поставили заместитель генерального директора по управлению персоналом Севмаша Андрей Моногаров и директор Департамента образования администрации Архангельска Светлана Базанова. В рамках сотрудничества будет вестись активная профориентационная работа с детьми и молодёжью Архангельска и Северодвинска.



## СЕВМАШ ПЕРЕДАЛ ЦЕНТРАЛЬНОМУ ВОЕННО-МОРСКОМУ МУЗЕЮ 17 КОПИЙ ЗАКЛАДНЫХ ДОСОК АПЛ

В Центральном военно-морском музее (г. Санкт-Петербург) состоялась церемония передачи закладных досок современных атомных подводных лодок. Мероприятие проведено при поддержке главного командования ВМФ и лично главкома Военно-Морского Флота России адмирала Николая Евменова. Впервые Севмаш передал в коллекцию ЦВММ 17 точных копий «паспортов» (закладных досок) атомных подводных крейсеров 4-го поколения.

«Событие символизирует огромный вклад крупнейшего в России предприятия Севмаш в развитие атомной составляющей подводных сил нашего Военно-Морского Флота. Атомные подводные лодки, созданные северодвинскими корабелями, не имеют себе равных. Ими по праву гордится каждый подводник, которому выпала честь на них служить», – отметил главком ВМФ адмирал Николай Евменов накануне мероприятия.

Советник генерального директора АО «ПО «Севмаш» Владимир Сыродубов вручил закладные доски АПЛ проектов «Ясень», «Ясень-М», «Борей» и «Борей-А» директору Центрального военно-морского музея Руслану Нехаю.

Севмаш также передал в фонды ЦВММ собрание документальных фильмов о легендарных кораблях, построенных на верфи в разные годы.







## НА СЕВМАШЕ ПОДПИСАН НОВЫЙ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

Генеральный директор предприятия Михаил Будниченко и председатель профсоюзного комитета завода Андрей Гичко подписали коллективный договор на 2023-2026 годы. В новой редакции сохранены все гарантии и льготы, увеличен ряд социальных выплат, таких, как поощрение при сдаче норм ГТО, материальная помощь при подготовке ребёнка в первый класс и т.д, а для ветеранов, имеющих статус «дети войны», введена выплата ко Дню Победы.

## СЕРЕБРЯНЫЙ ПРИЗЁР СПАРТАКИАДЫ ОСК

Команда Севмаша заняла второе место в Спартакиаде ОСК, которая проходила в Санкт-Петербурге с 4 по 5 августа. Спортивное состязание было посвящено 320-летию города. В масштабном мероприятии приняло участие более 640 спортсменов из 32 предприятий Объединённой судостроительной корпорации.

В общекомандном зачёте места распределились следующим образом: на первом месте спортсмены предприятия «Янтарь», на втором – Севмаша, третье место разделили между собой сборные команды Балтийского завода, Адмиралтейских верфей и ЦС «Звёздочка». Девятая спартакиада обществ группы ОСК состоится в 2024 году в Северодвинске.



## МОДЕРНИЗИРУЕМ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АПЛ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

На Севмаше завершена модернизация плавильного участка сталелитейного цеха. Этот процесс является частью программы технического перевооружения и реконструкции металлургического производства завода для строительства атомных подводных лодок нового поколения.

Работы проводились в рамках реализации государственной программы развития оборонно-промышленного комплекса. Итогом мероприятия программы, работы по которой велись более трёх лет, стал монтаж оборудования для внепечной обработки стали: агрегата ковш-печь и установки вакуумно-кислородного рафинирования.

В рамках модернизации плавильного участка была построена новая силовая электроподстанция, установлены новые дуговые сталеплавильные печи, смонтированы современные системы пылегазоочистки печных выбросов и замкнутого водооборотного охлаждения.

## ПОСВЯТИЛИ ШКОЛЬНИКОВ В ЮНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ-СУДОСТРОИТЕЛИ

На Севмаше состоялась торжественная церемония посвящения в юные инженеры-судостроители школьников северодвинской школы № 20.

74 обучающихся седьмых классов пополнили инженерные классы судостроительной направленности, созданные в сентябре 2022 года в школе № 20. Участие в церемонии приняли генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко, заместитель главы Северодвинска по социальным вопросам Ирина Сахарова, начальник Управления образования

Елена Комарова, директор филиала САФУ в Северодвинске Наталья Никулина, директор, обучающиеся и педагоги школы № 20, родители юных инженеров.

На мероприятии ребята произнесли торжественную клятву: «Мы, юные инженеры-судостроители, обещаем упорно и настойчиво овладевать знаниями! Быть честными и дисциплинированными! Укреплять дружбу и товарищество в коллективе! Дорожить званием юного инженера-судостроителя!»



## ОТКРЫЛАСЬ САМАЯ БОЛЬШАЯ ЗАВОДСКАЯ СТОЛОВАЯ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

На Севмаше после модернизации открылась самая крупная в Архангельской области столовая для работников предприятия. Современный пункт общественного питания сможет обслуживать до 2500 человек в день.

Символическую красную ленточку перерезали генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко, генеральный директор ООО «СКП «Северная жемчужина» Валерий Мостович, и.о. председателя профсоюзной организации предприятия Андрей Воробьев.

Столовая размещена на четырёх этажах, оснащена современным оборудованием и рассчитана на 472 места. Пункт общественного питания оборудован в том числе и выпечным цехом, который позволит обеспечивать продукцией все столовые и буфеты предприятия. Новая столовая обслуживает работников двух основных эллингов Севмаша, где ведётся строительство АПЛ.

## ОКТАБРЬ

## РАБОТНИКИ СЕВМАША СТАЛИ ПОБЕДИТЕЛЯМИ И ПРИЗЁРАМИ В КОРПОРАТИВНОМ ЧЕМПИОНАТЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА

Специалисты и рабочие Севмаша стали победителями и призёрами в пяти компетенциях корпоративного чемпионата профессионального мастерства работников обществ группы Объединённой судостроительной корпорации. По итогам состязания предприятие завоевало максимальное количество призовых мест.

Чемпионат проходил в Мурманске. Более 250 участников и экспертов из 24 предприятий, проектно-конструкторских бюро и учебных заведений из различных городов России боролись за звание лучших в девяти компетенциях.

Победители представят Объединённую судостроительную корпорацию на Международном чемпионате сквозных рабочих профессий высокотехнологичных отраслей промышленности, который пройдёт в Екатеринбурге в ноябре.



## ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ МЕЖДУ СОЮЗМАШЕМ И АДМИНИСТРАЦИЕЙ СЕВЕРОДВИНСКА

На Севмаше состоялось подписание соглашения о взаимодействии и сотрудничестве Архангельского отделения Союза машиностроителей России и администрации Северодвинска. Документ подписали генеральный директор Севмаша, председатель местного отделения Союзмаша, доктор технических наук Михаил

Будниченко и глава города Игорь Арсентьев. В рамках сотрудничества предприятия, входящие в состав местного отделения Союзмаша, и город усилят работу в профориентационном направлении. Кроме того, документ придаст импульс дальнейшему развитию научно-технической деятельности и патриотического воспитания.



## РУКОВОДСТВО ОСК И МИНПРОМТОРГА РФ ОЗНАКОМИЛОСЬ С ХОДОМ СТРОИТЕЛЬСТВА АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА СЕВМАШЕ

В рамках рабочего визита в Северодвинск председатель Совета директоров АО «ОСК» Андрей Костин, генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков и статс-секретарь – заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов проверили на Севмаше ход строительства современных атомных подводных лодок и темпы модернизации производственных мощностей.

В сопровождении генерального директора Севмаша Михаила Будниченко делегация посетила основные цехи предприятия, задействованные в создании двух линеек атомных подводных лодок 4-го поколения проектов «Ясень-М» и «Борей-А». Особое внимание руководители ОСК и Минпромторга уделили строительству АПЛ «Император Александр III» и «Красноярск», модернизации производства. (Подробнее – на стр. 23)



## НОЯБРЬ



### АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ СЕВМАША СТАЛ ЛАУРЕАТОМ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОМОНОСОВСКОЙ ПРЕМИИ

Престижной областной награды за особый вклад в развитие технологий, науки и культуры удостоен авторский коллектив управления делами Севмаша за создание художественно-документального фильма «Беломорский богатырь».

На рассмотрение комиссии по присуждению Ломоносовской премии было представлено 26 работ. Главным критерием их оценки стал научный, общественный и практический эффект. Художественно-документальный фильм «Беломорский богатырь», созданный службой информации управления делами Севмаша, – это экранизация первой книги Северодвинска, написанной начальником строительства будущей крупнейшей верфи России и города Северодвинска И.Т. Кирилкиным в 1937 году. Лента передана в 23 школы города для показа школьникам на внеклассных и краеведческих занятиях, а также рекомендована главнокомандующим ВМФ для демонстрации в военно-морских училищах страны.

Отметим, что летом в кинозале «Российской газеты» состоялась премьера ещё одного документального фильма Севмаша – «Дмитрий Донской»: спасибо за мечты». Лента рассказывает о судьбе самой большой АПЛ в мире.

В ноябре ещё один авторский коллектив работников Севмаша стал лауреатом муниципальной премии имени М.В. Ломоносова в номинации «В области технических наук». Специалисты проектно-конструкторского бюро и отдела строительства, ремонта и модернизации надводных кораблей отмечены за разработку и применение метода обратного проектирования на этапах жизненного цикла изделий военного и гражданского назначения.

### АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ КРЕЙСЕР «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III» УСПЕШНО ВЫПОЛНИЛ ПУСК РАКЕТЫ «БУЛАВА»

Атомный подводный крейсер «Император Александр III», построенный на Севмаше, в рамках завершающего этапа программы государственных испытаний успешно выполнил пуск межконтинентальной баллистической ракеты морского базирования «Булава». Стрельба была произведена из акватории Белого моря по боевому полю Кура на полуострове Камчатка.

Как сообщает пресс-служба Министерства обороны РФ, ракетная стрельба прошла в штатном режиме из подводного положения. Головные части ракеты в назначенное время прибыли в заданный район. Стрельба баллистической ракетой является завершающим элементом государственных испытаний, после которого будет принято решение о приёме крейсера в состав Военно-Морского Флота.



## АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ КРЕЙСЕР «АРХАНГЕЛЬСК» ВЫВЕДЕН ИЗ ЭЛЛИНГА

29 ноября на Севмаше состоялась торжественная церемония вывода из эллинга третьего серийного атомного подводного крейсера «Архангельск» проекта «Ясень-М». Мероприятие прошло под руководством главкома ВМФ Николая Евменова. Это завершение значимого стапельного этапа в строительстве атомной подводной лодки.

В мероприятии приняли участие руководство Архангельской области, городов Архангельска и Северодвинска, предприятий ОСК, органов власти, промышленности и ВМФ.

В строительстве АПЛ задействовано более 400 компаний и организаций со всей России. Главкомандующий ВМФ Николай Евменов отметил вклад работников Севмаша и СПМБМ «Малахит» в формирование нового облика атомного подводного флота России. В АПЛ «Архангельск» воплощены передовые научные разработки. Генеральный директор Севмаша



Михаил Будниченко поблагодарил работников предприятий ОСК – Севмаша и Санкт-Петербургского конструкторского бюро «Малахит», а также военных и представителей контрагентских организаций за труд.

По традиции командир корабля капитан 1 ранга Александр Гладков разбил бутылку шампанского о корпус ракетноносца. После вывода АПЛ пройдёт достройку и цикл испытаний.

## ДЕКАБРЬ

## ВЫПУЩЕНА КНИГА-КОМИКС О ПЕРВОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

Севмаш выпустил книгу-комикс о первой отечественной атомной подводной лодке К-3 проекта 627. Издание под названием «К-3. Корабль с атомным сердцем» было презентовано читателям 18 декабря.

Идея создания комикса принадлежит коллективу информационно-технологического профориентационного центра «Погружение» Севмаша, к реализации проекта они привлекли воспитанников и педагогов детской художественной школы № 2 Северодвинска. В создании комикса участвовало 16 детей в возрасте от 12 до 15 лет. Книга ориентирована на детскую и молодёжную аудиторию, она рассказывает о героическом труде кораблестроителей в простой и понятной форме.

Первая отечественная АПЛ К-3 была построена на Севмаше в 1958 году. Ввод корабля в строй стал отправной точкой для всего атомного подводного флота страны.

## АПК «КРАСНОЯРСК» И «ИМПЕРАТОР АЛЕКСАНДР III» ВОШЛИ В СОСТАВ ФЛОТА

11 декабря на Севмаше состоялась торжественная церемония подъёма Военно-морских флагов на атомных подводных лодках «Красноярск» (проект «Ясень-М») и «Император Александр III» (проект «Борей-А»). Современные корабли 4-го поколения вошли в состав ВМФ. Церемония проходила под руководством Президента РФ Верховного Главнокомандующего Вооружёнными силами Владимира Путина.

В мероприятии также приняли участие главкомандующий Военно-Морским Флотом Николай Евменов, министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров, замминистра обороны РФ Алексей Криворучко, губернатор Архангельской области Александр Цыбульский, генеральный директор ОСК Андрей Пучков, генеральный директор АО «ПО «Севмаш» Михаил Будниченко.

«Приветствую вас в этот знаменательный день, в день, когда на атомных подводных крейсерах «Император Александр III» и «Красноярск» поднимаются Военно-морские флаги, и эти грозные, не имеющие равных в своём классе ракетноносцы начинают службу в составе нашего Военно-Морского Флота, – обратился к участникам церемонии Президент России В.В. Путин. – Уже в скором времени подводные ракетноносцы «Император Александр III» и «Красноярск» начнут нести вахту на Тихоокеанском флоте. Работа по

повышению военно-морской мощи России, безусловно, будет продолжена. В ближайшие годы в рамках государственной программы вооружения только со стапелей легендарного Севмаша должны быть спущены на воду и переданы Военно-Морскому Флоту ещё три стратегических ракетноносца класса «Борей-А». Одновременно строятся пять подводных лодок класса «Ясень-М», в том числе на завершающем этапе находится атомный крейсер «Архангельск». Мы обязательно реализуем все наши планы по строительству подводных и надводных кораблей. Хочу поздравить военных моряков, корабелов Севмаша с сегодняшним большим, важным событием, поблагодарить трудовой коллектив предприятия за профессионализм и самоотдачу, а экипажам подводных ракетноносцев пожелать успешной службы в интересах нашего народа и нашего государства!»





# ГЛАВНЫЙ ПО АТОМОХОДАМ

*Севмаш в представлении не нуждается. За годы существования предприятие обрело и укрепило собственное имя в стране и далеко за её пределами. Здесь хотят работать, сюда приезжают из множества других регионов России. И дело не только в стабильности. Севмаш – единственный в стране – создаёт самые наукоёмкие, самые совершенные и современные атомные подводные лодки. Корабли продолжают дело, доверенное им шесть с половиной десятилетий назад. Но почему именно Севмаш, почему Белое море? Чем руководствовались власти, когда давали добро на строительство завода, а затем на создание атомного подводного флота на нашей верфи? На этот выбор повлияло несколько причин, и сегодня с уверенностью можно сказать: доверие, оказанное первыми лицами государства, Севмаш оправдал сполна.*

## 65 ЛЕТ СЕВМАШ СТРОИТ АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ СТРАНЫ

Текст: Элина Никулина



### КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

В 1936 году Иосиф Сталин одобрил строительство крупнейшей верфи в СССР. По мощностям она превосходила все судостроительные заводы Ленинграда. Будущий Севмаш вырос на заболоченной площадке в устье Северной Двины.

Предприятие создавалось под конкретные задачи: пятилетняя программа на строительство мощнейших в мире линкоров и тяжёлых крейсеров должна была решить вопрос морской обороноспособности страны. Свои коррективы в эти планы внесла Великая Отечест-

венная война, во время которой на молодом заводе ремонтировали суда союзников, военные корабли и подводные лодки.

В 1952 году в Соединённых Штатах Америки была заложена первая в мире атомная подводная лодка, получившая название «Наутилус». Она стала своего рода катализатором, ускорившим реакцию Советского Союза. В том же году Совет министров оценил угрозу, нависшую над страной в связи со спешным созданием в США атомного подводного флота. 9 сентября 1952 года было при-

нято постановление о развёртывании строительства первой в СССР опытной атомной подводной лодки. С этого момента и начинается своя атомная подводную одиссею Севмаш.

Верфью, на стапелях которой должен был появиться атомоход-первенец, стал совсем молодой завод – предприятию тогда исполнилось 13 лет. Это определило дальнейшую судьбу и успех Севмаша. Создание К-3 должно было поставить Советский Союз на один уровень с Соединёнными Штатами Америки.

## НА ВЫБОР ПОВЛИЯЛА РАДИАЦИЯ

Так почему именно наш завод стал родиной атомного подводного флота? Как такому молодому предприятию фактически доверили авторитет страны на мировом уровне? Причин несколько: опыт, современное оборудование и технологии, коллектив, а также расположение предприятия и его удалённость от центра страны.

За полтора десятка лет работы – к началу строительства первой атомной ПЛ – со стапелей Севмаша сошли большие охотники, эсминцы, крейсера и дизельные подводные лодки нескольких проектов. Корабелы осваивали и применяли передовые технологии постройки заказов, постоянно внедряли достижения отечественного научно-технического прогресса.

Кроме того, для завода было выбрано место на берегу «внутреннего» Белого моря: глубоководного, свободного ото льда около восьми месяцев в году, обладающего оборудованными ВМФ полигонами для испытаний.

На выбор также повлияли удалённость и малолюдность небольшого городка. По мнению краеведов, в случае ядерной технологической аварии расстояние должно было стать спасительным для крупных промышленных и культурных центров страны. Малолюдность также играла на руку в вопросах обеспечения секретности строительства кораблей с атомной энергетикой.

Большая роль отводилась людям, возглавлявшим в то время коллектив Севмаша, – с богатым опытом работы на крупных судостроительных предприятиях. Начальство понимало, что для коллектива верфи нужны были глобальные окрыляющие задачи, чтобы в полной мере развернулись таланты и способности людей. Перед крепкими, закалёнными севером мужчинами и женщинами была поставлена задача федерального уровня. Не выполнить её было нельзя. А потому на результат работали круглые сутки, без выходных и праздников, вместе с более чем 130-ю крупнейшими предприятиями Советского Союза. 17 декабря 1958 года был рождён атомный первенец Севмаша и всей страны: АПЛ К-3 вступила в строй.

## СОХРАНЯЕМ ТРАДИЦИИ, СМОТРИМ В БУДУЩЕЕ

Имела ли продолжение та грандиозная работа, сделанная более полувека назад? Ответ однозначный – да. За 84 года работы Севмаш передал Военно-Морскому Флоту 140 атомных подводных лодок и 40 дизельных. Показательно и то, что атомное подводное кораблестроение, которое поначалу велось не только в Северодвинске, но и в Комсомольске-на-Амуре, Ленинграде и Нижнем Новгороде, в 90-е годы прошлого века полностью сконцентрировалось на берегу Белого моря и успешно развивается.

Сегодня на верфи строятся две группировки атомных проектов «Борей-А» и «Ясень-М». Двенадцать современных ракетноносцев стоят на защите морских рубежей России, вызывая у потенциальных противников страх и трепет. В их арсенале – высокие тактико-технические характеристики, интеллектуализация боевых действий, улучшенная скрытность и манёвренность.

Пройден долгий путь от 1-го поколения до 4-го,



АПЛ К-3 в музейном комплексе «Остров фортов», г. Кронштадт

Севмаш постепенно готовится к строительству АПЛ 5-го поколения, модернизируются производственные мощности, продолжается сотрудничество с другими предприятиями по всей России. Проведя историческую параллель, с уверенностью можно сказать, что так же, как и в прошлые годы, на Севмаше продолжают осваивать самые передовые технологии под руководством опытных корабелов. И так же, как и почти 85 лет подряд, перед заводом стоит глобальная задача. Сегодня она не сводится к созданию одной – пусть и знаковой – подлодки. На предприятии строятся подводные ракетноносцы, которые в последние годы колоссально укрепили обороноспособность северного и тихоокеанского морских рубежей России. Выполнение государственного оборонного заказа – на контроле у высшего руководства страны. В непростых мировых условиях крайне важно сохранять ритмичный темп работы.

Вместе с этим вторую жизнь, но уже не на Северном флоте, а в Кронштадте, получил наш атомный первенец – подлодка К-3 «Ленинский комсомол». Корабль, построенный на Севмаше и фактически заявивший миру о мощи отечественного атомного подводного флота страны, будет сохранён в качестве главного экспоната в музейном комплексе «Остров фортов». И это та самая невидимая, но весьма осязаемая нить, которая связывает воедино прошлое, настоящее и будущее и вселяет уверенность в то, что тогда, 65 лет назад, выбор, сделанный в пользу молодой верфи, был верным и что любая поставленная перед Севмашем задача будет выполнена в срок и с должным качеством.



МИХАИЛ БУДНИЧЕНКО:

# «СЕВМАШ НА ПИКЕ РАЗВИТИЯ

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш» (входит в ОСК)  
доктор технических наук М.А. Будниченко подводит итоги работы  
верфи за 2023 год и рассказывает о перспективах предприятия

## ГОЗ – В РОСТ!

Уважаемые друзья, коллеги!

21 декабря мы с вами отметим 84-ю годовщину Севмаша. С какими результатами подходим к этой дате? Прежде всего подведу итоги нашей основной деятельности – выполнения гособоронзаказа. Объем работ в этом направлении за два десятилетия значительно вырос и в последние годы стал стабильно высоким. С 2004 года мы получали заказы от Минобороны, закладывая от одного до трёх кораблей в год. Таким образом, на предприятии было запущено в строительство 19 современных ракетносцев. До 2023 года мы передали Военно-Морскому Флоту 10 АПЛ. 11 декабря этого года в состав ВМФ вошли ещё два подводных крейсера. На предприятии под руководством Президента России В.В. Путина прошли торжественные церемонии подъёма Андреевских флагов на АПК «Император Александр III» и «Красноярск». Они станут 139-й и 140-й АПЛ, построенными на предприятии. Верховный Главнокомандующий ставит в приоритет создание атомных подводных лодок 4-го поколения, формирование доли современных вооружений в морских стратегических ядерных силах до 100 процентов. «Император Александр III» и «Красноярск» – серийные корабли проектов «Борей-А» и «Ясень-М». Ввод сразу двух АПЛ в состав ВМФ подтверждает: Севмаш набрал высокие темпы строительства кораблей и передачи их флоту. В 2021 году мы также в один день поднимали Андреевские флаги на двух боевых единицах – АПЛ «Новосибирск» и «Князь Олег». Современные корабли – это технически сложные атомоходы с внедрением передовых информационных технологий и радиоэлектронного вооружения. Они обладают

новыми характеристиками с точки зрения физических полей, систем управления оружием, манёвренных свойств. А комплексы вооружения АПЛ по ряду своих характеристик значительно превосходят зарубежные аналоги. «Император Александр III» и «Красноярск» успешно прошли все этапы строительства и испытаний. В рамках завершения программы госиспытаний третий серийный корабль проекта «Борей-А» выполнил успешный пуск межконтинентальной баллистической ракеты морского базирования «Булава». Стрельба была произведена из акватории Белого моря по боевому полю Кура на полуострове Камчатка. После церемонии подъёма флагов эти корабли уйдут к постоянному месту приписки. А мы продолжим создание других АПЛ проектов «Борей-А» и «Ясень-М». Они находятся на разных стадиях строительства в соответствии с графиками, согласованными с Минобороны.

Так, на новый этап вышел третий серийный атомный подводный крейсер «Архангельск» проекта «Ясень-М». 29 ноября он был выведен из эллинга. В торжественном мероприятии принял участие главнокомандующий ВМФ Н.А. Евменов. И вывод корабля из цеха, и подъём Андреевского флага – это результат работы большого количества организаций. Кроме предприятий ОСК – Севмаша, Санкт-Петербургских конструкторских бюро «Малахит» и «Рубин» – в создании АПЛ принимает участие более 400 организаций со всей страны. Большой вклад Министерства обороны, ВМФ, Северного флота, БелВМБ, экипажей, 1059 Военного представительства.





## ЗАГЛЯНЕМ В ПЕРСПЕКТИВУ

Каковы дальнейшие перспективы строительства АПЛ, какими будут корабли будущего? В ближайшие 50 лет в соответствии с тенденциями развития науки и техники будет изменяться облик атомных подводных лодок и технологии их производства. Увеличится степень автоматизации и роботизации систем управления заказами, что приведёт к сокращению численности экипажа. Планируется совершенствование энергетических установок, увеличение их КПД. Будут широко применяться композитные материалы, позволяющие сделать АПЛ ещё более незаметными. При этом продолжится работа по снижению уровня физических полей. Подлодки следующих поколений предполагается создавать модульными с компоновкой отсеков по функциональному признаку. Такая конструкция позволит Севмашу выполнять строительство АПЛ по новой блочно-модульной технологии. Её внедрение даст возможность сократить стоимость и сроки строительства кораблей, при этом повысив качество выпускаемой продукции. Будущие поколения АПЛ ждут эволюционные изменения, над которыми специалисты всей отрасли работают уже сегодня.

## КРЕЙСЕРСКАЯ СТАТЬ

Значимый для нас проект, который также реализуется в рамках исполнения ГОЗ, – ремонт и модернизация корабля проекта 11442М. В течение 2023 года мы выполнили необходимый объём работ по монтажу трубопроводов паропроизводящей и паротурбинной установок, общекорабельных систем, оборудования, погрузке активной зоны. В мае корабль принял электропитание, а в сентябре на нём был выполнен приём пара от берегового источника. Ведём работы по подключению и пусконаладке оборудования, систем, обеспечивающих работу энергетической установки. Готовим корабль к заселению экипажа. В реализации проекта задействована большая кооперация предприятий – более 150 поставщиков. В следующем году мы должны выйти на новый фронт работ. Знаем, корабль ждёт на флоте. Он станет флагманом российского ВМФ.

## КОРАБЛЯМ – ЛУЧШИЙ СЕРВИС

Сервисное обслуживание современных атомных подводных крейсеров в последние годы заняло свою, достаточно большую нишу в общей деятельности предприятия. На всех АПЛ проектов «Ясень», «Ясень-М», «Борей» и «Борей-А», переданных в состав ВМФ, ведём сервисные работы. В этом году с Минобороны был заключён трёхгодичный госконтракт на сервисное обслуживание исследовательской подводной лодки «Белгород». Кроме того, выполняем 5-летние гарантийные обязательства на АПЛ проектов «Ясень-М» и «Борей-А». В основных пунктах базирования кораблей участвуем в проведении доковых ремонтов. В этом году наши специалисты и конструкторы ЦКБ МТ «Рубин» приняли участие в важнейшем мероприятии – погружении АПЛ «Князь Владимир» на предельную глубину. Испытания прочного корпуса и корабельных систем ПЛ были проведены успешно. Впервые в истории атомных подводных лодок проектов «Борей» и «Борей-А» выполнены стрельбы из торпедных

**УСПЕШНОЕ ПРОХОЖДЕНИЕ ГЛУБОКОВОДНЫХ ИСПЫТАНИЙ АПЛ «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ОТКРЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВСЕЙ СЕРИИ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ПРОЕКТА «БОРЕЙ-А» ПОГРУЖАТЬСЯ НА ГЛУБИНЫ ВПЛОТЬ ДО ПРЕДЕЛЬНОЙ.**

аппаратов с предельной глубины погружения. Успешное прохождение глубоководных испытаний АПЛ «Князь Владимир» открывает возможность всей серии атомных подводных лодок проекта «Борей-А» погружаться на глубины вплоть до предельной. Считаю это не только успехом Военно-Морского Флота, но и показателем качества работы Севмаша – на границах России несут службу надёжные корабли.

## СЕВМАШ – ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА

На качестве нашей работы остановлюсь отдельно. В этом году Севмаш прошёл сертификационный аудит подтверждения соответствия менеджмента качества требованиям государственного военного, международного и национального стандартов. Проверку проводила ассоциация по сертификации «Русский Регистр». Комиссия подтвердила, что у нас настолько жёсткий контроль качества продукции на всех этапах её жизни, что на выходе мы полностью исключаем брак. Это даёт нам возможность передавать Минобороны и другим организациям заказы с первого предъявления.

## ВТС И НЕФТЕГАЗ. ПОДТВЕРЖДЁННОЕ КАЧЕСТВО

Яркий пример гарантии качества – проекты, которые прошли проверку временем, морями и взаимоотношениями, в том числе и международными – это наши уникальные заказы: авианосец «Викрамадитья» и морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная». В этом году исполнилось 10 лет, как в составе военно-морских сил Индии несёт службу авианосец «Викрамадитья». Мы хорошо помним годы работы с инозаказчиком по ремонту и модернизации корабля. Крупнейшая сделка между двумя странами в сфере ВТС. Колоссальный и бесценный опыт для верфи. Время внедрения инноваций и обновления производства. В мировом судостроении нет аналогов той работы, которую провёл Севмаш, переоборудовав корабль из одного проекта в другой. С тех пор мы не прекращали сотрудничество с нашими индийскими партнёрами. В этом году предприятие выполнило все обусловленные договорами объёмы работ: поставку ЗИП на авианосец, оказание технического содействия в дооборудовании цехов ремонта вооружения и на объектах берегового базирования. Сейчас с индийской стороны ведём контрактную работу для продолжения сотрудничества по этим же направлениям в 2024 году.

Проверку на прочность прошла и единственная в России морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная». 2023 год для этого проекта тоже стал юбилейным – в мае исполнилось 10 лет, как платформа ведёт добычу нефти. Это пилотный проект в освоении нефтяных месторождений на российском арктическом шельфе. «Приразломная» – одна из крупнейших платформ в мире, которая способна работать при температурах до минус 50 градусов и при высоких ледовых нагрузках. За строительство МЛСП в 2019 году предприятие получило Премию Правительства РФ в области науки и техники. В рамках работы над проектом на Севмаше были разработаны и применены новые технологии, ранее в отечественном гражданском секторе не использовавшиеся. Среди них – разработки по проектированию систем платформы и уникальный метод подводной сварки. Этот заказ дал толчок развитию целого ряда отраслей: от производства новых ледостойких сталей до производства оборудования, способного работать при низких температурах.



АПК «Генералиссимус Суворов» совершает переход на Северный флот к временному месту базирования, 2023 г.

## РАЗВИВАЕМ ГРАЖДАНСКОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Сегодня мы продолжаем набирать компетенции в гражданской сфере. На Севмаше идут работы по строительству обитаемого подводного аппарата «Ясон» для компании «Газпром трансгаз Санкт-Петербург». Договор был заключён в 2022 году, планируем передать ОПА в согласованные заказчиком сроки. Мы завершили формирование несущей рамы аппарата и макетирование размещения оборудования внутри его обитаемой части. Кроме того, проведена эргономическая экспертиза на внутренней раме, выполняется монтаж оборудования и изготовление систем и изделий машиностроения.

Чуть меньше месяца назад, в начале декабря 2023 года, завершили стапельный этап строительства ещё одного гражданского проекта – батопорта проекта 1418 для «35 СРЗ» – филиала АО «ЦС «Звёздочка». Генподрядчик – АО «Институт «Оргэнергострой», проектант – АО «ЦКБ «Монолит». Рабочей конструкторской документацией занималось наше проектно-конструкторское бюро. Батопорт вывели из эллинга, после швартовых испытаний он будет передан заказчику. Работаем над проектом по плавучему доку, который будет использоваться на нашем предприятии для вывода атомных подводных лодок из эллинга. Он заменит ныне функционирующий ПД «Сухона». Договор на разработку технического проекта нового плавдока заключён между Севмашем и конструкторским бюро «Алмаз» в 2020 году. Новый плавдок – не серийный проект, поэтому его можно назвать уникальным. Сооружение станет одним из самых больших по водоизмещению гражданских объектов, реализованных предприятием. Планируем завершить его строительство в 2026 году.

## САМЫЕ КРУПНЫЕ ПОДШИПНИКИ СЕВМАША

На новый этап вышли работы по изготовлению комплекта главных упорных подшипников для ледокола проекта 22220 «Чукотка», строящегося на Балтийском заводе. В прошлом году наши конструкторы разработали проект. В этом году мы приступили к изготовлению этих изделий. В работе

задействовано более 15 цехов завода. Отмечу, что в этой работе для Севмаша ничего принципиально нового нет. Предприятие известно как самое крупное в стране по производству этих изделий: как упорных, так и опорных. Более того, наши подшипники скольжения включены в каталог «100 лучших товаров России». Большую их часть мы делаем для государственного оборонного заказа. Но подшипники для ледоколов в полтора раза крупнее, чем, например, на подводных лодках. Расчётный вес одного – 25 тонн. Для комплекта этих изделий на один корабль требуется порядка 100 тонн металла. Это самые большие подшипники за историю Севмаша. Кроме того, работаем по этим изделиям для больших десантных кораблей проекта 11711. Провели расширенные испытания головного образца упорного подшипника. Разработана конструкторская документация на эти изделия для многоцелевых фрегатов проекта 22350М.

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

С какими экономическими результатами мы подходим к концу 2023 года? За 9 месяцев чистая прибыль превысила годовой плановый показатель, прогнозируем выполнение плана по выручке. Показатели по чистым активам

**Показатели по чистым активам подтверждают наличие у предприятия собственных средств, способствующих наращиванию производственных мощностей. В целом 2023 год стал для нас финансово устойчивым.**

подтверждают наличие у предприятия собственных средств, способствующих наращиванию производственных мощностей. В целом 2023 год стал для нас финансово устойчивым. Повышаем уровень заработной платы – в этом году по прогнозам в среднем она составит до 90 тысяч рублей, у основных производственных рабочих – до 96 тысяч рублей. Создали источники для ежегодного финансирования мероприятий по обновлению основных фондов завода и выполнения коллективного договора. Кстати, в этом году мы подписали





новую редакцию этого документа. Она будет действовать три года. В колдоговоре сохранены все гарантии и льготы, которыми в полной мере пользуются корабли. Увеличен ряд социальных выплат и поощрений.

### **ОБНОВЛЯЕМ МОЩНОСТИ**

Важным направлением считаю модернизацию производства. Без обновления мощностей невозможно движение вперёд, сокращение стоимости и сроков строительства заказов, закладка фундамента для создания кораблей следующего поколения. Проводим модернизацию без остановки работы цехов. Так, в рамках государственной программы РФ «Развитие оборонно-промышленного комплекса» завершён второй этап по техпервооружению и реконструкции металлургического производства. Провели модернизацию плавильного участка сталелитейного цеха. Итоговым мероприятием программы, работы по которой велись более трёх лет, стал монтаж оборудования для внепечной обработки стали. Построили новую силовую электроподстанцию, установили новые дуговые сталеплавильные печи, смонтировали современные системы пылегазоочистки печных выбросов и замкнутого водооборотного охлаждения. В цехах устанавливается отечественное оборудование от ведущих российских компаний.

В этом году за 9 месяцев по программе технического перевооружения введено в эксплуатацию 636 единиц различного оборудования. Это и металлорежущая, и электрогазосварочная, и металлургическая, и деревообрабатывающая техника. На предприятии установлена новая центральная цифровая автоматическая телефонная станция. Приобретаем автомобильный, железнодорожный транспорт, подъёмно-транспортное оборудование. В следующем году планируем продолжать работать в этом направлении. Мы должны завершить три мероприятия по госпрограмме «Развитие ОПК» для обеспечения строительства 4-го и 5-го поколений АПЛ.

### **БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО**

На сокращение стоимости и сроков строительства АПЛ влияет не только обновление производственных мощностей, но и внутренняя самоорганизация работников предприятия. Четыре года назад мы приступили к внедрению в цехах принципов бережливого производства. Какие сегодня видим результаты? Однозначно можно сказать: у начальников цехов есть полное понимание стоящих перед их коллективами целей по развитию этого метода. Абсолютно во всех подразделениях предприятия работают с учётом системы 5S. В Объединённой судостроительной корпорации принята система оценки уровня внедрения этого метода. По итогам 2022 года у Севмаша был высокий уровень реализации инструментов бережливого производства. В этом году мы старались держать планку. На предприятии реализованы 32 проекта ПС, 8 тысяч внедрённых предложений по улучшению. По программе управления издержками получили экономический эффект почти в 3 млрд рублей. Учитывая, что метод 5S направлен на повышение безопасности и удобства выполнения работ, на обеспечение их качества и повышение эффективности, мы и дальше будем уделять этому направлению особое внимание. Так же, как и рационализации. В этом году работники предприятия

***Без обновления мощностей невозможно движение вперёд, сокращение сроков строительства заказов и закладка фундамента для строительства кораблей следующего поколения. Проводим модернизацию без остановки работы цехов.***

внесли 21 рационализаторское предложение. Семь из них были использованы в производстве, что дало экономию в 1 млн 257 тысяч рублей.

## С ЗАБОТОЙ О ЛЮДЯХ

Подводя итоги, отдельно остановлюсь на нашем коллективе и социально-значимых проектах. Я не раз говорил, что работники Севмаша – это золотой фонд судостроения. Это люди, которые на совесть выполняют свою работу. Их вклад замечают на самом высоком уровне. В этом году награды Минпромторга удостоены 118 человек. Работники завода защищают честь Севмаша в профессиональных конкурсах регионального и международного уровней. Недавно из Китая вернулся наш сварщик Александр Попов. Он стал бронзовым призёром международного конкурса, который проходил в городе Хух-Хото. Александр Попов участвовал в составе сборной команды России, сформированной Национальным агентством контроля сварки. Наши химики научно-исследовательского, технологического и испытательного центра в этом году тоже подтвердили свою высокую квалификацию. Заняли первое место среди 43 лабораторий России, специализирующихся на экологическом мониторинге. Отличились на корпоративном чемпионате ОСК наши специалисты – первое место в компетенциях «Реверсивный инжиниринг и аддитивное производство» и «Сборка корпусов металлических судов». В трёх других номинациях взяли «серебро» и «бронзу». Молодому поколению корабелов и тем, кто мечтает об этой профессии, есть на кого равняться. Воспитываем не только примером, но и большой профориентационной деятельностью: ведём работу со школьниками, студентами, ребятами, которые служат в научно-производственных ротах и работают в наших цехах. Каждый год на предприятии проходят службу 140 призывников. Мы обязаны создавать базу для того, чтобы из сегодняшней молодёжи выросли специалисты, влюблённые в наше суровое, но по-мужски сильное производство.

## УДЕРЖАТЬ ЦЕННЫЕ КАДРЫ

В своё время мы вели большой набор персонала на предприятие, сейчас процесс приостановили, набрав нужное количество сотрудников для ритмичного выполнения задач по ГОЗ. Сегодняшняя наша задача – удержать на производстве ценные кадры. Оказываем корабелам поддержку в самых разных вопросах. В 2020 году завершила свою работу первая корпоративная программа предприятия по строительству жилья. Она доказала свою востребованность, поэтому продолжаем развивать это направление. Была разработана и введена в действие новая программа на 2021-2025 годы. Уже развёрнуты работы по строительству жилого комплекса для работников предприятия, который состоит из 4-х многоквартирных домов. По результатам голосования среди заводчан он будет называться «Корабел» – близкое и родное для нас слово.

Не менее важно создавать для наших работников и условия для занятий спортом и досуга. Радует, что заводчане всё больше обращают внимание на своё здоровье и физическую подготовку. За пять лет число участников различных спартакиад выросло на 92 процента. Корабелы активно соревнуются во внутренних спортивных турнирах, достойно защищают честь предприятия на корпоративных площадках. В этом году команда Севмаша завоевала второе место в VIII Спартакиаде ОСК, которая проходила в Санкт-Петербурге. Это внимание к себе и своему здоровью, безусловно, положительно сказывается на общем самочувствии работников, повышении производительности труда, снижении уровня заболеваемости. Мы – за здоровое поколение кораблестроителей. На стадионе Севмаша «Север» идёт масштабное обновление –

модернизировали футбольное поле, спортивную площадку и беговые дорожки. Сейчас во взаимодействии с администрацией Северодвинска здесь строится крытая ледовая арена. Планируется, что объект будет возведён к концу 2024 года. Там же, на стадионе, должен разместиться и 50-метровый плавательный бассейн. Поддержку в его создании обещал оказать Президент России В.В. Путин. В феврале 2023 года об этом шла речь на встрече с губернатором Архангельской области А.В. Цыбульским.

## СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ НА КОНТРОЛЕ

Ещё несколько ключевых социальных проектов держу на контроле – модернизацию сети заводских столовых и восстановление Николо-Корельского монастыря, строения которого находятся на территории Севмаша. В этом году завершили большую работу по обновлению столовой № 80 стапельно-сдаточного производства. Это один из крупнейших пунктов общественного питания на Севмаше и в регионе в целом. Считаю это важным социальным мероприятием: от хорошего питания зависит и здоровье, и качество работы каждого из нас. Наши корабелы достойны обедать в светлых, современных пунктах общепита, получать сбалансированное и полноценное питание. Что касается пищи духовной, то оказываем максимальную помощь в восстановлении древней обители. Совместно с Благотворительным фондом по реставрации нашего монастыря разработана концепция его восстановления, заключён договор на проведение историко-культурной экспертизы и разработку проектной документации на проведение первоочередных противоаварийных работ. В следующем году должны их провести, а также выполнить проектно-изыскательские работы для реставрации Успенской церкви и соединительной галереи.

## ЧТО НАС ЖДЁТ ЗАВТРА?

Этот год для нас был напряжённым. Мы не сбавляли темпов, набранных в предыдущие годы. Севмаш находится на пике своего развития, мы выдерживаем ритм строительства и сдачи АПЛ, заданный в 2021 году. Предприятие работает, как конвейер. Сильный и слаженный коллектив завода полностью выполняет задачи, поставленные государством. Символично, что

**ЭТОТ ГОД ДЛЯ НАС БЫЛ НАПРЯЖЁННЫМ. МЫ НЕ СБАВЛЯЛИ ТЕМПОВ, НАБРАННЫХ В ПРЕДЫДУЩИЕ ГОДЫ. ВЫДЕРЖИВАЕМ РИТМ СТРОИТЕЛЬСТВА И СДАЧИ АПЛ, ЗАДАННЫЙ В 2021 ГОДУ. ПРЕДПРИЯТИЕ РАБОТАЕТ, КАК КОНВЕЙЕР.**

2023 год проходил под знаком 65-летия первой отечественной атомной подводной лодки, построенной на нашем предприятии. И выполнение программы ГОЗ в уходящем году – лучшее доказательство того, что современное поколение корабелов достойно носить имя первостроителей атомного подводного флота России. С уверенностью в завтрашнем дне мы вступаем в следующий 2024 год. Он будет для нас особенно важным – Севмашу исполнится 85 лет. Пройден большой судостроительный путь. Накоплен опыт в различных сферах. Талантом и умелыми руками корабелов Севмаша создан и сегодня формируется новый облик атомного подводного флота страны. У нас есть всё для того, чтобы по-производственному ударно пройти юбилейный для верфи год. Желаю каждому из вас удачи, здоровья и крепости духа! Мы сильны своим единством, чувством товарищеского плеча и преданностью своему делу. А значит, нам любые задачи по плечу!



# НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ ПРОИЗВОДСТВА

Текст: Екатерина Пиликина

*Летом 2023 года Объединённая судостроительная корпорация, в которую входят около 40 предприятий и организаций, вступила в свой новый этап жизни. Президент России Владимир Путин принял решение о передаче 100% акций ОСК в доверительное управление ВТБ.*

25 августа 2023 года Совет директоров Объединённой судостроительной корпорации на заседании принял единогласное решение об избрании Андрея Костина председателем Совета директоров ОСК. Андрей Пучков, покинувший пост первого заместителя президента – председателя правления банка ВТБ, был утверждён новым генеральным директором корпорации.

Развитие строительства гражданского флота, ключевые вопросы, связанные с исполнением гособоронзаказа, модернизация предприятий... – спектр задач нового главы крупнейшей судостроительной корпорации в России широк. «С учётом того, что сегодня российское судостроение находится в фазе роста, безусловно, нужны дополнительные финансовые вливания, нужна серьёзная модернизация верфей, особенно тех, что активно участвуют в выполнении заказов для ВМФ, нужны управленческие решения, новая стратегия развития корпорации, поэтому работы предстоит очень много», – обозначил векторы работы руководства ОСК заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов на встрече с директорами предприятий корпорации. Он подчеркнул, что все задачи по силам новому генеральному директору ОСК. «Его опыт работы в банке ВТБ и управления проблемными активами позволяет нам рассчитывать, что Объединённая судостроительная корпорация выйдет на новый уровень развития, и то состояние, в котором находится ряд верфей, будет не только стабилизировано, но и улучшено», – сказал замминистра.

С первых же месяцев работы Андрей Костин и Андрей Пучков лично оценили работу некоторых верфей, посетив заводы Санкт-Петербурга, Калининграда, Нижнего Новгорода, Северодвинска. Вместе с заместителем министра про-



мышленности и торговли РФ Виктором Евтуховым они побывали и на Севмаше. Обсудили производственные программы и выполнение ГОЗ с генеральным директором предприятия Михаилом Будниченко. По итогу визита наши корреспонденты поинтересовались у руководства ОСК и Минпромторга впечатлениями о Севмаше и перспективами верфи.

**Андрей Леонидович Костин, председатель Совета директоров АО «ОСК»:**

– Я впечатлён вашим заводом. Севмаш – мощное предприятие, которое уверенно смотрит в будущее. Коллектив выполняет важнейшую задачу по защите обороны нашей страны. На предприятии ведётся модернизация, верфь работает на современном оборудовании, на территории – порядок, что высоко характеризует руководство завода. Мы видим, что здесь уделяется внимание не только производству, но и заботе о людях. 21 декабря Севмашу исполнится 84 года. Поздравляю весь 30-тысячный коллектив с этой датой. Желаю здоровья, успехов и новых побед! Я уверен, что у нашего кораблестроения большое будущее!

**Андрей Сергеевич Пучков, генеральный директор Объединённой судостроительной корпорации:**

– Предприятие, конечно, впечатляет своими размерами. Впечатляет и то,

что, несмотря на известные сложности, здесь ведётся модернизация. Мы видим новые и во многом уникальные станки. Оценили и работу коллектива. Знаем, что существуют определённые вопросы по загрузке, по перспективам. Уверен, что мы в работе с нашим главным заказчиком сможем сформировать программу на ближайшие годы таким образом, чтобы предприятие работало на максимальных оборотах.

**Виктор Леонидович Евтухов, статс-секретарь – заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации:**

– Севмаш обеспечен заказами по линии ГОЗ. Уверен, что после утверждения Государственной программы вооружения предприятие также будет иметь стабильную загрузку на долгую перспективу. Сегодня очень важно в срок выполнять заказы, чтобы еще раз доказать, что это ведущее судостроительное предприятие нашей страны и, я бы сказал, одно из самых эффективных в мире. Сдаточная программа Севмаша текущего года предусматривает передачу флоту 2 новых АПЛ, продолжается ремонт крейсера проекта 11442М. Что касается обновления производственных фондов предприятия, то это происходит поступательно, процесс реализации таких проектов цикличен и требует определённой предпроектной и инвестиционной работы. Вместе с Объединённой судостроительной корпорацией и предприятием для этого делается всё необходимое. Конечно, планы развития Севмаша неотделимы от планов развития ОСК.

Хотел бы отметить, что, с учётом решения Президента о передаче АО «ОСК» в доверительное управление банку ВТБ, первоочередная задача нового менеджмента корпорации – разобраться с накопленными долгами, купировать риски и определить вектор развития.

Сегодня совместно с ВТБ разрабатывается новая стратегия развития ОСК. Предыдущая была утверждена 10 лет назад и, фактически, на данный момент утратила свою актуальность.



# ОТЛИЧНИК БОЕВОЙ СЛУЖБЫ

Текст: Элина Никулина



*«Личный состав показал хорошие знания своих обязанностей. Отмечено высокое морально-психологическое состояние экипажа, его готовность к выполнению поставленных задач в море». Казалось бы, несколько простых строчек, но они определяют повседневную жизнь целого корабля – тяжёлого атомного подводного крейсера ТК-20 проекта 941. Слова похвалы в его личном деле за время службы в рапортах и других документах звучали много раз. Жизнь этому атомоходу подарили корабли Севмаша. В 2024 году исполнится 35 лет со дня подписания приёмного акта подводного крейсера и подъёма Военно-морского флага.*

ТК-20 завершил серию из шести кораблей проекта 941. Создание этих подводных крейсеров стало своего рода ответной мерой на строительство в США атомных подводных ракетноносцев типа «Огайо», вооружённых 24 межконтинентальными баллистическими ракетами «Трайидент».

ТК-20 был заложен на Севмаше 27 августа 1985 года. Спущен на воду в апреле 1989-го, за восемь месяцев до подписания приёмного акта. 22 декабря 1989 года на корабле был поднят флаг ВМФ. В начале 1990-го крейсер прибыл к постоянному месту базирования и заступил на вахту.

За пять лет – с 1990 по 1995 годы – ТК-20 прошёл 7 автономных служб, в том числе с нахождением подо льдами Арктики около 43 суток. В 1996 году выполнял задачи в дальнем походе в районе Северного полюса. Из этой точки впервые в мире он произвёл учебный пуск межконтинентальной баллистической ракеты по полигону в Архангельской области. ТК-20 авторитетно заявил, что подводные силы флота в случае необходимости способны нанести ответный удар, даже несмотря на сложные навигационные условия.

В 1997 году в истории корабля появилось два новых знаковых момента. В тот год экипаж тяжёлого крейсера дважды произвёл ракетную стрельбу полным боекомплектом. Пуски были выполнены по программе утилизации. Суммарно

моряки отстреляли 40 ракет с истёкшим сроком хранения. Задача крайне важная и невероятно опасная – уверенности в том, что всё пройдёт гладко, не было ни у кого. За выполнение этих стрельб экипаж признали лучшим на Северном флоте по ракетной подготовке, а командира – капитана 1 ранга Александра Богачёва – представили к званию Героя России.

Интересный факт: на рубке ТК-20 была нарисована звезда наподобие тех, что рисовали на подводных лодках во время Великой Отечественной войны. В центре звезды цифра 55 – по количеству ракетных пусков. Это у корабля. У командира же их было больше – 58. Александр Богачёв является мировым рекордсменом по числу запусков баллистических ракет под его командованием.

Говоря о ТК-20, невозможно не рассказать об Александре Сергеевиче подробнее. Под его руководством на корабле нёс службу известный во флотских кругах писатель Эдуард Овечкин, автор цикла книг «Акулы из стали». В одной из них он описывает своего командира так: «Когда я слышу слова «долг», «честь» и «верность», я вспоминаю Александра Сергеевича. Но не потому, что он часто произносил эти слова, наполняя их пафосом и ненужной бравадой, а потому что он всегда был верен своему долгу и с честью шёл по выбранному им пути. Вы даже не представляете, как мы его любили, как мы ему верили и как мы были ему преданы». Из этих строк складывается портрет настоящего офицера Военно-Морского Флота страны – сильного, мужественного, справедливого и ответственного. «Он был таким, знаете, как скала: большим, спокойным, сдержанным, всегда охотно смеялся и редко повышал голос вообще. Крайне интеллигентный, ... выдержанный до предела. Умел найти нужные слова в нужный момент, как никто другой», – пишет Эдуард Анатольевич о своём командире.

Несмотря на то, что время, в которое нёс боевую вахту тяжёлый атомный крейсер, завершивший серию «Акул», было непростое, в экипаже, который возглавлял Александр Богачёв, была самая низкая «текучка». И этот показатель дорогого стоит.

Сегодня задачи АПЛ проекта 941 выполнены: герой нашей публикации ТК-20 – у причальной стенки в ожидании своей судьбы, а в 2023 году активную фазу службы завершил последний из оставшихся в строю подводных крейсеров – «Дмитрий Донской». Боевой пост передан новым кораблям – АПЛ проектов «Ясень-М» и «Борей-А», представителям 4-го поколения атомных подлодок. Достойная смена уже заступает на вахту, и это значит одно: морские рубежи России под надёжной защитой.



*Александр Богачёв является мировым рекордсменом по числу запусков баллистических ракет*

*В 2023 году Севмаш выпустил фильм о головном корабле проекта 941 – «Дмитрий Донской»: спасибо за мечты. Посмотреть фильм можно, перейдя по qr-коду.*







# «ЯСОН»

## ИСПЫТАНИЕ ГЛУБИНОЙ

Интервью: Екатерина Пиликина

ОБИТАЕМЫЙ ПОДВОДНЫЙ  
АППАРАТ «ЯСОН»  
ПРОЙДЁТ ЦИКЛ МОРСКИХ  
ИСПЫТАНИЙ С УЧАСТИЕМ  
СПЕЦИАЛИСТОВ ЦЕНТРА  
ПОДВОДНЫХ  
ИССЛЕДОВАНИЙ РГО

В 2022 году Севмаш приступил к строительству перспективного гражданского проекта – обитаемого подводного аппарата «Ясон». Уникальный объект создаётся по заказу ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» в интересах ПАО «Газпром». В прошлом номере журнала «Завод» президент НИЦ «Курчатовский институт» М.В. Ковальчук подчеркнул масштабность проекта, который может быть востребован не только заказчиком. Дальнейшее развитие создания ОПА – это перспектива для всех объектов газотранспортной системы России и решение задачи технологической независимости страны от санкционных действий. Подобные аппараты повысят конкурентоспособность российских нефтегазовых компаний и экономики России в целом. В создании ОПА задействованы десятки организаций. Сформирована уникальная кооперация ведущих научных центров страны и организаций, имеющих практический опыт эксплуатации подводных аппаратов, проектных бюро, разработчиков оборудования глубоководной морской техники. Очевидно: ответственность каждой организации за реализацию проекта очень высока. Сегодня мы продолжаем беседу с участниками создания ОПА.

---

О том, как будет испытываться «Ясон», рассказывает исполнительный директор Центра подводных исследований Русского географического общества Сергей Георгиевич ФОКИН

**– Сергей Георгиевич, каков функционал Центра подводных исследований Русского географического общества в реализации проекта по созданию обитаемого подводного аппарата «Ясон»?**

– Мы были включены в создание обитаемого подводного аппарата ещё на этапе разработки аванпроекта. Это инновационное и единичное в своём роде изделие. В истории отечественного судостроения аппараты подобного класса практически не создавались. Безусловно, функциональные аналоги есть, но они больше по размерам, выполнены из других материалов и преследуют несколько другие цели. Центр подводных исследований РГО имеет обширный опыт эксплуатации обитаемых подводных аппаратов различного типа, поэтому в рамках кооперации мы осуществляем экспертно-техническое сопровождение. Перед нами стоят две задачи. Во-первых, мы проводим экспертизу всех технических решений, которые предлагают конструкторами, и работаем своеобразным мостиком между, скажем, красивыми на бумаге техническими решениями и теми решениями, которые будут пригодны и желательны для последующей эксплуатации. Ведь для работы под водой важен фактор не только надёжности, но и удобства. Отсутствие комфорта и эргономичности в условиях ограниченного пространства, времени, энергообеспечения может вылиться в аварийную и нештатную ситуацию. Поэтому часть нашей работы заключается в том, чтобы, имея опыт эксплуатации и опыт, в том числе работы с не совсем удачными техническими решениями в аппаратах зарубежного производства, избежать подобных ошибок. Вторая задача – выполнение натурного моделирования. Поскольку в аппарате многие узлы и системы будут применяться впервые, их необходимо проверить в натуральных условиях до того, как они будут установлены на заказе и ОПА пойдёт на сверхглубоководную работу.

**– Натурные исследования проходят в море?**

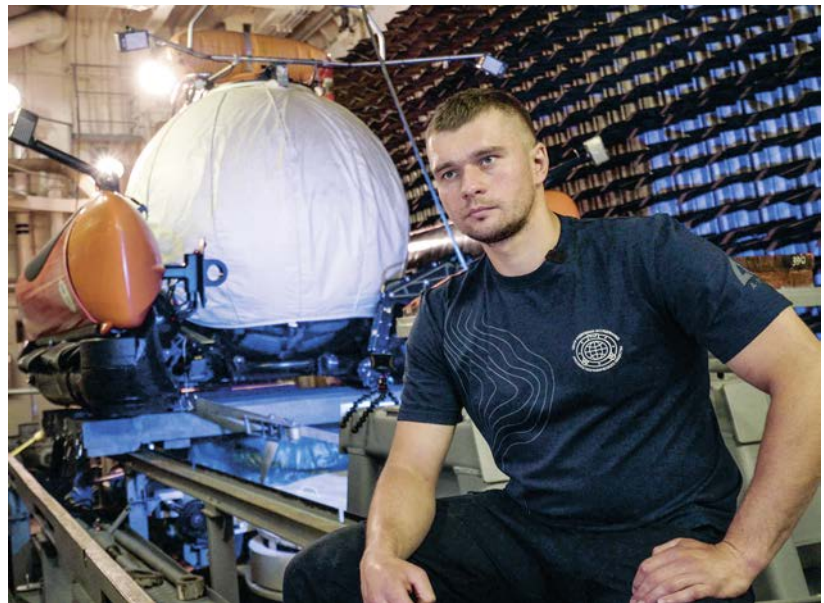
– Да.

**– Какие моря для этого выбраны?**

– В зависимости от задач. К примеру, в Балтийском море мы тестировали элементы радиоэлектронного вооружения. Большой объём работ был выполнен в Кабардино-Балкарии на озере Церик-Кель (Нижнее Голубое озеро). Здесь прозрачная вода, нет течений, ветров, не переменчивая погода – влияние внешних факторов на работу техники и её оценку минимально.

**– Сколько у вас было натурных выездов?**

– По одному на этапе аванпроекта, эскизного, технического проектов, разработки рабоче-конструкторской документации... Наша задача создать аппарат не разового погружения, как делают многие наши зарубежные коллеги: погрузились в Марианскую впадину, после этого отправили аппарат в музей.



*Исполнительный директор Центра подводных исследований Русского географического общества Сергей Георгиевич Фокин*

**– Учат ли в нашей стране специалистов по управлению обитаемым подводным аппаратом и кто будет в составе первого экипажа?**

– Разработка комплекса подготовки экипажа является частью научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Это и методика, и технические средства подготовки. Экипаж делится на две категории: технический – те, кто обслуживает аппарат, и непосредственно пилоты – те, кто его эксплуатирует. Естественно, по определённому дисциплинам у них различаются объёмы подготовки. Первый опытовый экипаж будет состоять из наших специалистов, потому что, имея опыт эксплуатации подобных средств, нам проще адаптироваться к новому аппарату. Кроме того, нашим специалистам ОПА хорошо знаком, поскольку мы участвуем в его создании, в формировании органов его управления.

**– К органам управления обитаемого подводного аппарата как объекту небольших размеров предъявляются особые требования?**

– Это отдельная большая задача, которую мы выполняем вместе с разработчиками и конструкторами. Органы управления аппарата должны быть пилоту интуитивно понятны, просты и эффективны в использовании. При этом они должны быть малогабаритными, поскольку в обитаемом отсеке аппарата места немного: два человека очень плотно сидят друг к другу. Здесь нет возможности ставить пультовые установки, как на надводных и подводных кораблях, нести вахты, менять их и т.д. Пилоты могут провести сидя в аппарате 8 часов, при этом выполняя свою работу, сохраняя концентрацию, внимание и возможность совершения манипуляций.



**– В этом смысле обитаемый подводный аппарат «Ясон» можно назвать ювелирным проектом. Сергей Георгиевич, Вы эксплуатировали много различных обитаемых подводных аппаратов. В России строят подобные гражданские объекты?**

– У нас сформирована серьёзная школа создания обитаемой техники. Наверное, самая сильная в мире. Однако большая часть аппаратов, которые разрабатываются, предназначены для эксплуатации государственными структурами, такими, как ВМФ или Институт океанологии РАН. Все они имеют специальное назначение. Аппаратов же гражданского назначения практически нет. Но и в мире ОПА тоже создаётся очень мало. Их производят буквально несколько компаний. К обитаемой технике в мире относятся с большой опаской: считается, что погружать человека под воду – это риск. Он есть, отрицать это глупо, но при грамотном подходе к эксплуатации и проектированию он сводится к минимуму. Сегодня за рубежом формируется культура отмены любого риска, то есть они стараются максимально сделать аппараты необитаемыми. Но мы не позиционируем обитаемую технику, и в том числе ОПА «Ясон», как альтернативу телеуправляемой технике. Это разные инструменты для определённого круга задач.

**– К слову о рисках и к Вашему непосредственному опыту пилотирования подводных аппаратов. Вы погружались на аппарате, на борту которого находился Президент России Владимир Путин. Вам было не страшно?**

– С Владимиром Владимировичем мы погружались дважды: первый раз в 2015 году в акватории Крыма – в Чёрном море, второй – в 2019 году в акватории Балтийского моря. Как правило, к тому времени, когда на борту находится первое лицо, волнение уже проходит. Заранее ведётся серьёзная подготовка: все нештатные ситуации отработаны, отрепетированы, заучены... И у экипажа уже есть готовность ко всему. На каждое погружение я иду с искренней надеждой на всплытие и все свои действия направляю на то, чтобы опуститься, выполнить задачу и вернуться домой. И если размышлять в такой парадигме, то не важно, кто со мной рядом: начальник, первое лицо нашего государства или незнакомый человек, я в любом случае рассчитываю на успешное завершение погружения. Что касается моего взаимодействия с аппаратом, мы с ним практически единое целое.

**– Где учатся на таких специалистов, как Вы? Где Вы получили свои навыки?**

– В мире нет понятия «права на подводный аппарат», нет школы, где этому учат. Во всём мире обучение производит производитель. А это, фактически, следовать инструкции: как не сломать аппарат и как на нём банально не утонуть. Как работать на ОПА, не учит никто. Это исключительно ваш практический опыт и количество решённых вами задач. Мои навыки и навыки моих коллег формировались из практики. На первых порах я врзался в дно, таранил рыб, что-то



*Обитаемый подводный аппарат на борту судна-носителя «Игорь Белоусов». Акватория острова Матуа, 2022 год*

ломал, но этот путь я прошёл. Наш опыт, в том числе и негативный, лёг в основу системы подготовки экипажей, которая создана в рамках разработки аппарата «Ясон». У нашего ОПА развитая система тренажёрных комплексов, серьёзная теоретическая подготовка и будут весьма серьёзные требования к базовым навыкам. Мы сейчас обсуждаем с заказчиком и с главным исполнителем требования к навыкам пилотов. Не ограничиваемся только здоровьем. Важна базовая водолазная подготовка, подготовка по использованию маломерных судов и прочее. Все эти навыки, кажется, напрямую не влияют, но дают те знания и ощущения, без которых управлять обитаемой техникой просто невозможно.

**– Что Вас заставило в первый раз сесть в подводный аппарат? Желание исследовать морское дно, может, это какая-то миссия или просто острое ощущение?**

– К моменту, когда я сел в обитаемый аппарат, я уже был состоявшимся дайвером. Чем отличается дайвер от водолаза? Дайвер – это любитель, это его увлечение, водолаз – профессионал. Мне нравилось нырять, я уже был техническим дайвером, нырял глубоко. И, действительно, хотелось узнать и увидеть что-то большее. Мои первые погружения на аппарате проходили в комфортных условиях на Средиземном море. С нашими европейскими коллегами в районе Мальты мы обследовали объекты Второй мировой войны. Первый аппарат, в котором я погрузился, был голландского производства. Спустя несколько лет, в 2013 году, с Президентом России В.В. Путиным мы совершили на нём погружение к фрегату «Олег». Я тогда ещё не управлял аппаратом, погружение осуществили наши коллеги. Первый аппарат, в котором я сам руководил погружением, был американского производства. Он опускался на глубину около одного километра. По набору систем этот аппарат очень близок к тому, который сейчас используется у нас в Центре подводных исследований. На нём проводятся все натурные моделирования, о которых мы с вами говорили.





Финский залив,  
акватория острова  
Гогланд, 2019 год.  
Погружение Президента РФ  
Владимира Путина  
к месту гибели  
субмарины Щ-308 «Сёмга»  
на автономном глубоководном  
аппарате «С-Explorer 3.11»



На фото слева направо: С.Г. Фокин, В.В. Путин

**– Сергей Георгиевич, есть ли у Вас какая-то мечта в этой сфере подводных исследований?**

– Мечты нет, есть несколько целей, которые хочется достичь. В первую очередь, провести испытания на «Ясоне». Ещё один важный для меня проект – это Петровский док, который находится в Кронштадте. Уникальное гидротехническое сооружение было построено по чертежам Петра I. К сожалению, царь-реформатор не дожил до ввода этого объекта в эксплуатацию. Два с половиной века он работал как судоремонтный док. Был частью Кронштадтского морского завода. Сейчас он передан в ведение Музея истории Кронштадта как уникальный объект. Коллеги стараются поддерживать его в жизнеспособном состоянии, но время берёт своё. У нас возникла идея его восстановить. Но не просто отреставрировать, иначе лет через 10 все механизмы придут в негодность, а снова наполнить док водой и размещать в нём затонувшие суда, которых много в водах Балтики. И представьте себе такой океанариум, где вы ходите по прозрачным галереям, а вокруг вас вместо рыбок и тюленей лежат корабли различных эпох, на них работают подводные археологи. В безопасных условиях проводятся новые методы исследования, используется новая техника и прочее. Это цель, граничащая с мечтой.



Голубое озеро, Кабардино-Балкария. Специалисты ЦПИ РГО проводят натурное моделирование системы освещения аппарата «Ясон» (на фото в центре – С.Г. Фокин)



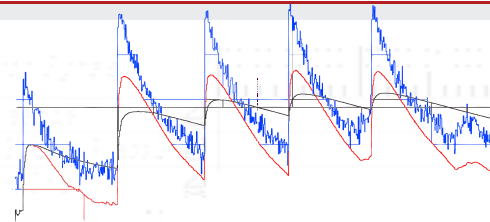
# КАК

# ЗВУКОВОЙ ПОРТРЕТ СЕВМАША

ИЛИ

# ПО

# НОТАМ



*Можно ли изобразить звук? Нет, не мелодию в виде нот, а звук работающей вентиляции, например. Конечно, можно! И для этого на Севмаше работает группа специалистов управления защиты кораблей и судов по физическим полям. Кто такие акустики, что они слушают и для чего нужен звуковой портрет завода – давайте разбираться вместе.*

Текст: Светлана Сватковская

## ЦЕХАМ - ШУМОВЫЕ ПАСПОРТА

**Д**ля начала разведём две принципиально разные сферы: промышленную и военную. В первом случае наши акустики измеряют уровень шума какого-то работающего станка, вентиляции, цеха, всего завода. Для чего? Задачи могут быть разными. Во-первых, конечно, нужно определить воздействие шума или вибрации на человека, чтобы защитить его. Если они превышают допустимые нормы и могут привести к профессиональным заболеваниям, но при этом снизить их нет возможности – необходимо либо воспользоваться средствами индивидуальной защиты, либо ограничивать время работы, чтобы воздействие не было необратимым. Иногда повышение уровня шума, который производит станок, может свидетельствовать о том, что в нём какие-то неполадки и нужны ремонт и наладка. Это другой спектр вопросов. Также акустики проверяют паспортные данные вновь закупленного оборудования, то есть сверяют технические характеристики, заявленные в документах, с реальным положением дел. Важной частью работы является проверка акустических свойств помещений: проверяется звукоизоляция перегородок, например. наших акустиков привлекают и в том случае, если необходимо улучшить звучание человеческой речи в каком-то помещении, чтобы она была более слышна. Они делают специальные замеры и передают данные подрядной

организации, которая делает ремонт помещения. Иногда нужно проверить, как работающее оборудование влияет на капитальные конструкции здания, не разрушает ли вибрацией. Есть и обратная связь – порой капитальные конструкции с годами утрачивают некоторые свои свойства и уже начинают влиять на работу оборудования, скажем, на краны в цехе, повышая их шумность и исходящую от них вибрацию.

Анна Максименко, ведущий инженер-физик-акустик лаборатории промышленной акустики управления, рассказывает:

– Сейчас, например, мы проверяем санитарно-защитную зону предприятия – эта работа регулярная, есть определённые точки, по которым делаются обходы и контролируется уровень шумового загрязнения города от завода. Проще говоря, мы смотрим, насколько предприятие шумит, не вредно ли это для людей. Повышения нет, мы всё контролируем. Правда, к сожалению, современные реалии таковы, что больше загрязнения идёт от автотранспорта, который ездит вдоль Архангельского шоссе. Но если появляется какая-то новая вентсистема, которая шумит, мы смотрим, как уменьшить её воздействие. Может быть, установить глушитель или изменить трассу вентканала, чтобы не

было резких поворотов. Так, у нас были жалобы от работников заводоуправления на шум новой цеховой вентиляции напротив. Установили глушитель, провели вибродиагностику, выполнили балансировку, чтобы уменьшить шум. Сейчас проверили – всё в норме.

Кстати, у наших акустиков есть шумовые паспорта, карты всех цехов. Составлены специальные цветные схемы, которые показывают, где больше уровень шума, где более тихо. И всё это задача промышленного акустика.

этих этапах мы тоже присутствуем. Как говорили наши механики-старожилы: «Знаем ваше подразделение – вы приходите на корабль одними из первых, а уходите одними из последних». Мы начинаем свою работу ещё с этапа технического проекта, взаимодействуем с проектантами, научными институтами, выдаём рекомендации, участвуем в опытно-конструкторских, научно-исследовательских работах.

Ну и в море, конечно, акустики выполняют широкий спектр задач,

предусмотренных программой заводских ходовых и государственных испытаний. Измерение и контроль внешнего акустического поля на некоторых режимах: на ходу и на стоянке. Помимо этого измеряется ещё ряд параметров, например, уровни воздушного шума и вибрации, воздействующие на личный состав. Это уже касается обитаемости корабля, ведь люди, которые будут служить на нём, должны находиться в достаточно комфортных условиях. Для различных кораблей задачи акустиков могут варьироваться. Впрочем, эта работа уже прячется под грифом «секретно», так что не будем её касаться. Добавим лишь, что если вибрационные и акустические характеристики корабля не соответствуют заданным требованиям, то управлением инициируется специальный этап акустической доводки корабля. Создаётся специализированная комиссия, к работе которой помимо наших акустиков привлекаются специалисты других подразделений общества: строители, конструкторы, технологи, механики.

– Вообще, – рассказывает Денис Тюшков, – требования стали жёстче, и корабли в целом стали тише. Однако, чтобы эти задачи реализовать, нужны специалисты высокого класса. Но вырастить их не так-то просто.

– Дело в том, что на акустиков учат только в Санкт-Петербурге в паре институтов, выпускники приходят на практику, но редко остаются, – поясняет Антон Егоров, главный акустик предприятия и руководитель управления. – А операторов акустических испытаний вообще не готовит ни одно учебное заведение. При подборе кандидатов предпочтения мы отдаём электротехническим специальностям – электромонтажника, слесаря КИПиА, а все нюансы профессии они постигают на рабочем месте. Но, пожалуй, практика под руководством опытных наставников – это лучшая школа. Кадрами управление укомплектовано.

Так что всё под контролем, всё зафиксировано, наши акустики работают на совесть. Без них ни одна лодка в море не выйдет и ни один рабочий не приступит к своему станку. Они – наш щит от вредного воздействия шума и одновременно щит для подводного корабля, позволяющий быть незаметным. Они – художники, которые пишут звуковой портрет нашего предприятия и лодки, идущей на боевое задание в море.



Физик-акустик измеряет уровень шума в акустической камере с помощью микрофонной решётки

## ПОЧЕМУ КОРАБЛИ СТАЛИ ТИШЕ?

А что же делает акустик, который работает в военной сфере? Это тоже, в общем-то, понятно. Одна из важнейших характеристик подводного корабля это акустическая малозаметность. Чем тише лодка – тем меньше шансов, что её обнаружат. Вот как раз за этой характеристикой АПЛ и следит акустик. Причём, конечно, работа начинается задолго до того, как корабль выйдет в море.

Денис Тюшков, ведущий инженер-физик-акустик – руководитель группы акустических испытаний и сдачи по виброакустическим характеристикам кораблей и судов управления, поясняет:

– Ходовые испытания – это финал, им предшествует конструкторская подготовка производства, на всех





# «АЛЕКСАНДР НЕВСКИЙ»

## ПЕРВЕНЕЦ НОВОЙ РОССИИ

Текст: Максим Воркунов



**10 лет назад, 23 декабря 2013 года, на Севмаше был подписан приёмный акт атомного подводного крейсера «Александр Невский». Страна пережила безвременье и лихолетье 90-х и вступила в новый век. Началось становление реально независимой и сильной новой России. России, которой нельзя навязать свою волю. России, с которой необходимо считаться. «Александр Невский» стал первым серийным кораблём проекта 955 и первым ракетным подводным крейсером, полностью построенным в новой стране.**

*Россия вышла из штопора 90-х. Уже не было такого дефицита в финансах и рабочих кадрах. Это сказало на сроках сдачи корабля флоту – на стапеле он строился быстрее, чем головной АПК. При этом надо учесть, что первый крейсер проекта 955 «Юрий Долгорукий» проектировался ещё в СССР. За долгие годы его строительства первоначальный проект несколько раз менялся. «Александр Невскому» удалось избежать этих «буераков». Строительство ракетноносца началось в XXI веке по проекту, доработанному и утверждённому уже в новом государстве. В этом плане его можно считать ракетным первенцем новой России.*

19 марта 2004 года – закладка первого серийного АПК проекта 955 «Александр Невский»

**С.Н. Ковалёв,**  
генеральный конструктор ЦКБ МТ «Рубин»

«Мы с вами находимся на заводе, силами которого построена практически вся морская стратегическая ядерная система. И этот невероятный труд Севмаша привёл к тому, что не состоялась третья ядерная война. Мы противопоставили нашим вероятным оппонентам соответствующие весомые доводы, с которыми они должны были посчитаться, и поэтому сегодня мы имеем возможность строить новый мир, заниматься созданием современных кораблей, нового общества, демок-



ратией... А всё-таки в основе этого лежит многолетний труд работников Севмашпредприятия, которые построили ту систему, которая в Военно-Морском Флоте и сегодня является главным фактором сдерживания вероятного и невероятного агрессора».

**А.Е. Резников,**  
ответственный сдатчик  
АПК «Александр Невский»

«Строящийся заказ – это живое существо, и к нему нельзя относиться равнодушно. И только с таким отношением к делу мы будем строить мощные ракетноносцы, которые встанут в один ряд с легендарными кораблями российского флота».







30 ноября 2010 года – вывод из эллинга

*О.Ф. Зайшлый,  
заместитель ответственного сдатчика  
АПК «Александр Невский»*

«Задачи ответственного сдатчика сложны и многогранны: он организует закрытие построечных документов, которые обеспечивают вывод корабля, налаживает и контролирует решение производственных вопросов, координирует действия всех участников строительства – конструкторов, технологов, специалистов управления качества продукции, согласование производственных моментов с заказчиком. Состояние напряжённое. Не за горами время, когда все системы и механизмы корабля на воде должны подтвердить свои характеристики».

4 декабря 2010 года – спуск на воду



13 декабря 2010 года – начало швартовых испытаний

*В.В. Путин,  
Председатель Правительства РФ,  
на борту АПК «Александр Невский»*

«Хочу поблагодарить всех работников предприятия, смежников за профессиональную работу. Особенно это касается последних лет. Успешно спущена на воду атомная подводная лодка четвёртого поколения «Александр Невский», впереди этап её оснащения и испытания. Именно такой современной, качественной техникой, как лодки 955-го проекта, в ближайшее время должны быть оснащены все наши Вооружённые силы».





22 октября 2011 года – первый выход АПК  
на заводские испытания



*В.Ю. Танковид,  
командир АПК «Александр Невский»*

«Корабль по струночке ходит, не шелохнётся. Что касается скорости подлодки, то всё зависит от того, какие задачи выполняем. Опыт, приобретённый на судовой верфи в Северодвинске, неоценим, личный состав экипажа стал специалистами, не просто эксплуатирующими технику, а понимающими её изнутри. Это – школа строительства, наладки, испытаний и эксплуатации новой техники. Нет ничего лучше, чем общение с производителями и строителями того, на чём тебе предстоит служить и какую материальную часть тебе обслуживать».



9 ноября 2011 года –  
второе посещение АПК «Александр  
Невский» Председателем Правительства РФ  
В.В. Путиным

*В.В. Путин,  
Председатель Правительства РФ*

«Поздравляю с успешным проведением  
испытаний!»

23 декабря 2013 года – подъём Андреевского флага

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

«Второй раз в этом году мы поднимаем Военно-морской флаг на атомном подводном ракетном крейсере стратегического назначения: первый был «Юрий Долгорукий», сегодня – «Александр Невский». Желаю удачной службы кораблю и семь футов под килем!»



*С.К. Шойгу,  
министр обороны РФ*

«Сегодня поднят Андреевский флаг, который является боевым знаменем корабля и символизирует его готовность защищать государственные интересы на морских и океанских рубежах. Уверен, что экипаж корабля с гордостью продолжит традиции отцов и дедов на просторах океанов и будет с честью нести имя выдающегося полководца, защитника земли русской Александра Невского».





27 декабря 2013 года –  
переход АПК  
на Северный флот

А.А. Дьячков,  
президент Объединённой  
судостроительной корпорации  
(2012-2013 гг.)

«Программа строительства АПК «Борей» приоритетна для нашей страны, поскольку направлена на поддержание морской составляющей ядерной триады сил сдерживания, обеспечивающих безопасность нашей Родины».



30 сентября 2015 года – прибытие АПК к месту постоянного базирования на Тихоокеанский флот



В.Ю. Танковид,  
командир АПК «Александр Невский»

«Переход составил 42 дня: 30 дней шли в подводном положении, 12 – в надводном. Задачи, которые ставились, нами были выполнены полностью. В результате привлечения сил флота, правильного использования возможностей крейсера и специального маневрирования обнаружить, а тем более следить за нами в процессе перехода у США не получилось. Даже форсируя Берингов пролив, где побережье



США видно невооружённым глазом, мы остались необнаруженными и прошли мимо американского континента тихо и спокойно. Американцы проснулись после того, как мы пришвартовались к пирсу, то есть они нас вообще потеряли».

В.В. Путин,  
Президент РФ

«Хочу поздравить наших военных моряков, которые сегодня впервые за историю советского подводного флота проделали немалый путь подо льдами Арктики из Северодвинска на Камчатку, и атомная подводная лодка «Александр Невский» встала на боевое дежурство. Это большое событие в жизни флота. Хочу поздравить всех – и моряков, и судостроителей – с выполнением этой задачи».

АПК «Александр Невский» –  
первый корабль проекта «Борей» на ТОФ





# СТРАЖИ

## ПОДВОДНЫХ ГЛУБИН

АПЛ проекта 661

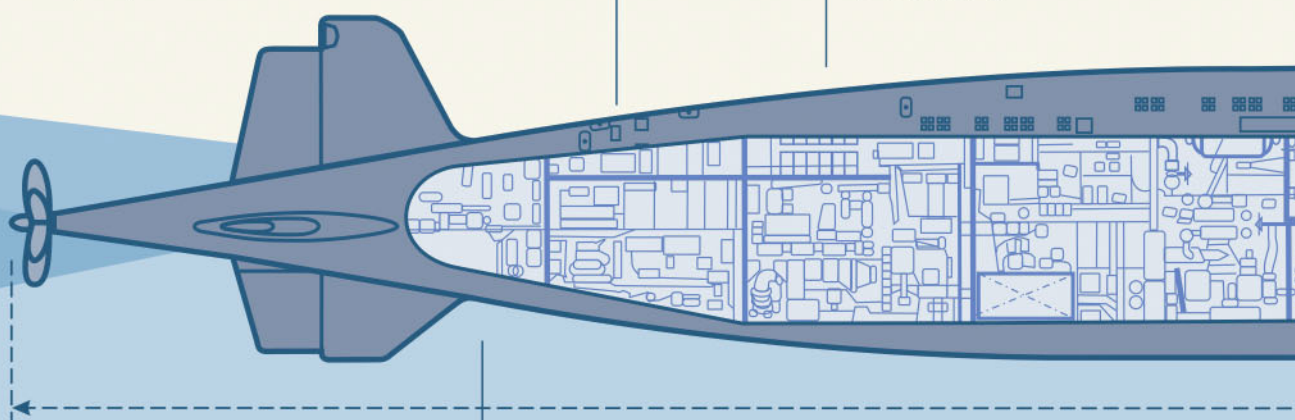
31 декабря 2024 года – 55 лет со дня подписания приёмного акта атомной подводной лодки проекта 661 К-162, прозванной «Золотая рыбка» – самой скоростной боевой АПЛ. Относится ко второму поколению.



СКОРОСТЬ  
ДВИЖЕНИЯ  
НАДВОДНАЯ 16 уз.



5200 т  
НАДВОДНОЕ  
ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ  
ПОДВОДНОЕ  
7000 т



28 декабря 1963 года заложена в цехе № 42 на Севмаше в Северодвинске.

31 декабря 1969 года передана ВМФ СССР.

400 ГЛУБИНА  
ПОГРУЖЕНИЯ  
М

## РЕКОРД,

установленный АПЛ проекта 661, не превзойдён до сих пор ни одним подводным кораблём мира.

В 1970 году АПЛ достигла скорости подводного хода до

44,7 уз.

1 уз. = 1,85 км/ч

САМЫЕ  
СКОРОСТНЫЕ  
атомные подводные лодки мира



максимальная подводная скорость

80 000 л.с.

СУММАРНАЯ  
МОЩНОСТЬ  
2-Х РЕАКТОРОВ



82 ЭКИПАЖ  
КОРАБЛЯ  
чел.



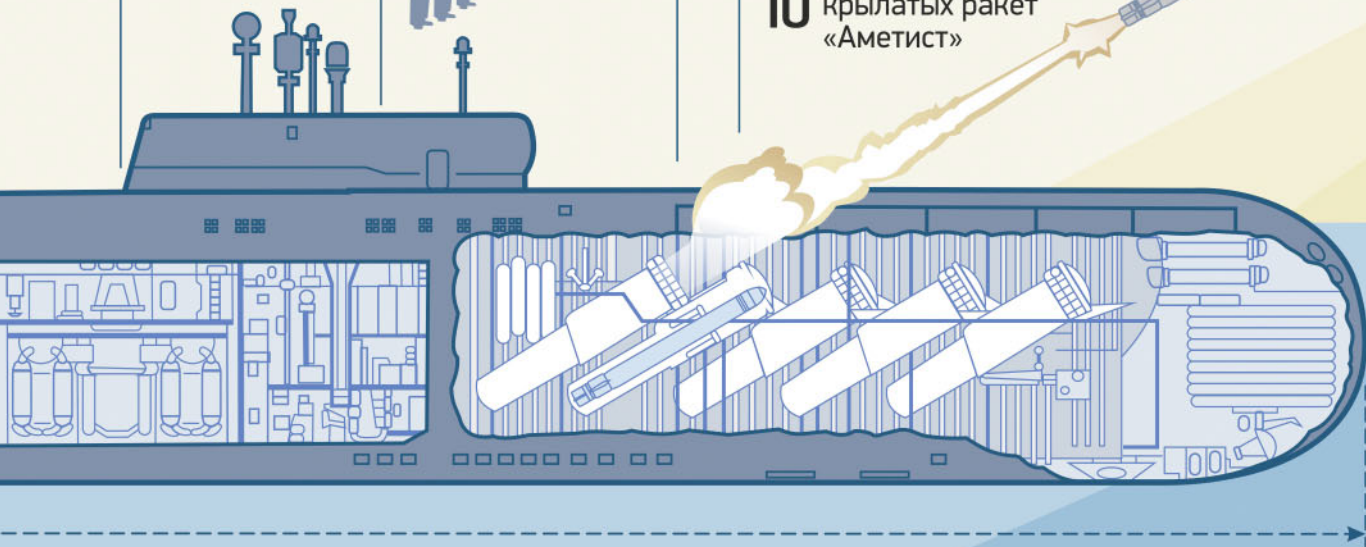
70 АВТОНОМНОСТЬ  
ПЛАВАНИЯ  
суток

ВООРУЖЕНИЕ

4 носовых  
торпедных  
аппарата 533 мм



10 пусковых установок  
противокорабельных  
крылатых ракет  
«Аметист»



длина  
106,9 м

5 Всего на Севмаше  
построено из титанового сплава:  
**КОРАБЛЕЙ**



АПЛ проекта 661 К-162



АПЛ проекта 705К К-123



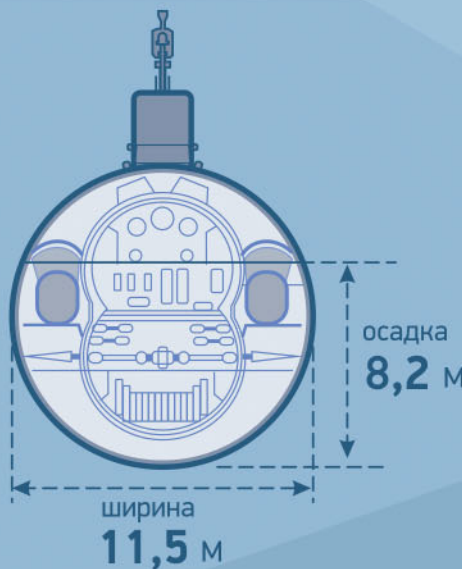
АПЛ проекта 705К К-432



АПЛ проекта 705К К-493



АПЛ проекта 685 К-278

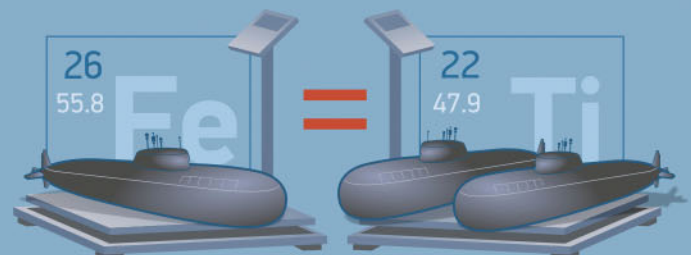


Россия – единственная страна,  
обладающая технологиями  
строительства АПЛ  
из титанового сплава.

ПРЕИМУЩЕСТВА:

- КОРРОЗИОННО-СТОЙКИЙ
- ПРОЧНЫЙ
- НЕ ТРЕБУЕТСЯ  
ОКРАСКА И ЗАЩИТА
- НЕ МАГНИТИТСЯ

Титан  
почти в 2 раза  
легче железа  
и почти  
в 1,5 раза прочнее.



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



# ШЕДЕВРЫ

## ПОДВОДНОЙ архитектуры



Текст: Максим Воркунов

*Каждый человек имеет свои неповторимые особенности. Люди различаются чертами лица, фигурой, цветом волос и многим другим. Так и подводные лодки различных проектов, разработанных в разных конструкторских бюро, не похожи друг на друга. А на флоте, как известно, просто так ничего не бывает. Все особенности архитектуры корпуса корабля подчинены конкретной цели. Разбираемся, почему подводные крейсера выглядят так, а не иначе.*

### ПОДВОДНЫЙ «ЛИМУЗИН»

Все атомные подводные лодки проектов Санкт-Петербургского морского бюро машиностроения «Малахит» отличаются характерной «лимузинной» формой ограждения выдвигаемых устройств. Традиционно на дизель-электрических подлодках ограждение рубки и выдвигаемых устройств имело форму крыла. Но это были «ныряющие» корабли, большую часть времени проводившие в надводном положении. Погружались они только когда выполняли боевое задание. АПЛ нет необходимости всплывать во время похода. Для них в подводном положении важна манёвренность и бесшумность хода. Для кораблей «Малахита» это особенно актуально: здесь создают многоцелевые лодки, для которых манёвренность – основа успеха.

Первым кораблём, получившим принципиально новые обводы, стал отечественный подводный атомоход «Ленинский комсомол» (1958 год). Первоначально предполагалось, что он вообще не будет заходить в порты на протяжении всего срока службы. Сменный экипаж, все необходимые продукты и материалы к нему будет подвозить корабль снабжения. На нём не было предусмотрено даже швартовное устройство. Однако в ходе исследовательских работ это решение признали неверным. АПЛ проекта 627 стала первым подводным кораблём, получившим истинно «подводный» облик. Это отличает наш корабль от американского атомного первенца – АПЛ «Наутилус», где атомный реактор был поставлен, по сути, в корпус дизель-электрической подлодки. Отечественные проектировщики сразу же взяли курс на создание принципиально нового корабля с новыми возможностями.

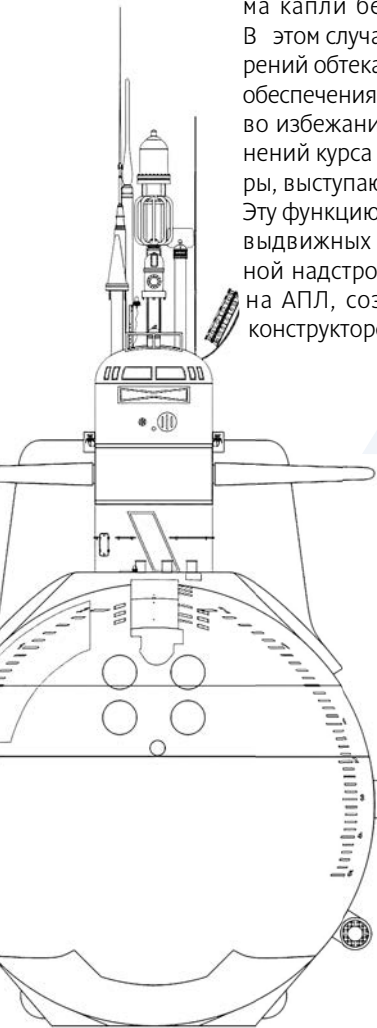
Плавная архитектура ограждения корабля напоминала характерную форму кузова дорогих автомобилей представительского класса 40-50-х годов – лимузинов. Отсюда и неформальное название архитектуры всех АПЛ, спроектированных АО «СПМБМ «Малахит» – «лимузинная»



## БАШНЯ НА КОРПУСЕ

Идеальной формой АПЛ с точки зрения гидродинамики является форма капли без выступающих частей. В этом случае вода ровно и без завихрений обтекает корпус корабля. Но для обеспечения стабильности движения и во избежание непредвиденных изменений курса необходимы стабилизаторы, выступающие за пределы корпуса. Эту функцию выполняет и ограждение выдвижных устройств в виде башенной надстройки, что особенно видно на АПЛ, созданных в Центральном конструкторском бюро морской техни-

ки «Рубин». На их кораблях ограждение выдвижных устройств имеет «крыловидную» форму. Кроме того, на отечественных подлодках ограждение выступает и как ходовая рубка, где находится вахтенная команда, наблюдающая за поверхностью моря и дающая команды рулевым при перешвартовке. При отсутствии же такой «башенки» набегающая волна полностью заливала бы корпус, что сделало бы невозможным не только несение службы вахтенной команды, но и выход экипажа на корпус корабля. На АПЛ предусмотрено укрытие верхней вахты от непогоды в виде небольшого помещения с «оконцами» и устройством связи с командным постом. В наше время появляется всё больше проектов подводных дронов, у которых эта архитектурная часть отсутствует. Но там и экипажа нет. Кстати, перспективный подводный ракетноосец разработки ЦКБ МТ «Рубин» «Арктур», по информации открытых источников, так же, как и «малахитовские» лодки, будет наделён «лимузинным» ограждением.



## ШАХТА - ВЕРТИКАЛЬНО

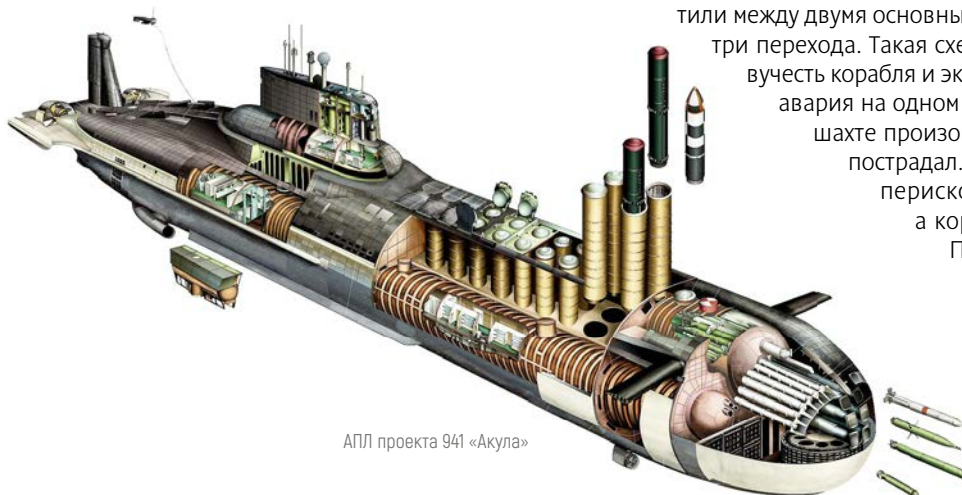
60-е годы вспоминаются, прежде всего, жёстким противостоянием между СССР и США в плане количества ядерных боеголовок, в том числе и морского базирования. Имеющиеся в составе нашего флота АПЛ проекта 658 с тремя ракетами в ограждении рубки категорически не устраивали военно-политическое руководство Советского Союза. В США в это время активно строились корабли, на каждом из которых размещались по 16 ракет подводного старта. В 1958 году в нашей стране начались работы по созданию нового ракетноосца проекта 667.

Первоначально на АПЛ проекта 667 предполагалось установить поворотные ракетные шахты, но потом от этой идеи отказались. По проекту лодка должна была нести 8 ракет, размещённых побортно в поворотных шахтах. Перед стартом шахты из горизонтального положения необходимо было повернуть вертикально. К 1960 году эскизный проект был готов. Предстояла демонстрация действующего макета ракетноосца высшему партийному руководству. Как позже вспоминал генеральный конструктор ЦКБ МТ «Рубин» С.Н. Ковалёв, во время разворота шахт что-то пошло не так, и они просто не поднялись. Сработал так называемый «показ-эффект». Никита Сергеевич Хрущёв, наблюдавший за происходящим, заметил: «Если у вас даже эта игрушка сломалась, то чего можно ожидать на настоящей подводной лодке?» Таким образом, решение было вынесено в пользу вертикальных шахт, вваренных в прочный корпус, – классическая компоновка подводных ракетноосцев на долгие годы.

## БОЛЬШОЙ РАКЕТЕ - БОЛЬШОЙ КОРАБЛЬ!

Классическое размещение ракетных шахт на атомоходах – за ограждением выдвижных устройств. На АПЛ проекта 941 «Акула» шахты вынесены за пределы прочного корпуса и находятся перед ограждением. Заметим, отечественный подводный крейсер проектируется под конкретный ракетный комплекс. Ракета АПЛ проекта 941 для того времени была совершенно уникальна – это

была самая большая баллистическая ракета морского базирования в мире. Эксплуатироваться она должна была в самых суровых условиях. При взлёте создавались небывалые нагрузки. В связи с этим и компоновка корабля должна была отвечать самым высоким требованиям. Для этого конструкторы предложили разбить корпус АПЛ на несколько частей. Внутри лёгкого корпуса корабля разместили 5 прочных модулей: модуль центрального поста, модуль торпедного оружия, два расположенных параллельно друг другу жилых модуля с атомными реакторами, кормовой модуль вспомогательных механизмов. Ракетные шахты поместили между двумя основными корпусами. Между жилыми модулями три перехода. Такая схема обеспечивала гарантированную живучесть корабля и экипажа. Правильность этого подтвердила авария на одном из крейсеров проекта. Когда в ракетной шахте произошёл взрыв ракеты, никто из экипажа не пострадал. Командир отдал приказ погрузиться на перископную глубину, чтобы затушить пламя, а корабль самостоятельно вернулся в базу. Подлодка с традиционной компоновкой такую аварию пережить не смогла бы.



АПЛ проекта 941 «Акула»



# «СТРЕЛЯЙ ДАЛЕКО. СТРЕЛЯЙ МЕТКО»

ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД  
СЕВМАШ ПЕРЕДАЛ АВИАНОСЕЦ  
«ВИКРАМАДИТЯ» ВМС ИНДИИ

Текст: Юлия Владимирова







*4 октября 2000 года в столице Индии Нью-Дели Президент РФ Владимир Путин и Президент Индии К.Р. Нараян подписали межправительственное соглашение, предусматривающее передачу Индии в дар авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» и оплату индийской стороной его переоборудования в авианосец. С этого момента начался новый виток в развитии российско-индийских отношений и новый этап в жизни Севмаша.*

Именно колыбели атомного подводного кораблестроения была доверена беспрецедентная по своим масштабам работа, в успех которой многие до конца не верили.

За этапами перевоплощения корабля следили не только Россия и Индия, но и весь мир. По словам Сураджа Берри, первого командира корабля, «переоборудование «Викрамадитья» из тяжёлого авианесущего крейсера в классический авианосец с трамплинным взлётом и аэрофинишёрной посадкой не имеет аналогов в мировой практике. Ремонт и переоборудование, выполненные Севмашем в соавторстве с Невским ПКБ и различными контрагентами, представляющими промышленность России, создали поистине надёжную мощную боевую единицу».

Осталась позади вереница непростых и долгих российско-индийских ценовых переговоров, согласований по контракту, дефектация, монтаж нового оборудования, многие дни испытаний в море. В результате реинкарнации родился современный корабль: в прошлом – последний в серии кораблей типа «Киев», в настоящем – первый в мировой истории авианесущий крейсер, переоборудованный в полноценный авианосец. Он остаётся серьёзным инструментом в обеспечении военно-морского присутствия Индии в Мировом океане. И девиз корабля «Стреляй далеко, стреляй метко», который написан на санскрите на эмблеме авианосца, ведёт его по волнам уже на протяжении десяти лет. 16 ноября 2013 года был подписан акт передачи авианосца «Викрамадитья» индийскому экипажу.





# 10 ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ АВИАНОСЦА



**1** В ходе испытаний авианосец провёл в Белом и Баренцевом морях 188 ходовых суток, прошёл более 20 тысяч миль. Корабельная авиация: самолёты и вертолёты МиГ-29К, 29КУБ, Ка27ПЛ, Ка27ПС, Ка31р совершили сотни полётов, в том числе более 10 ночных посадок на палубу корабля.

**2** Осенью 2005 года крейсер «Адмирал Горшков» был подготовлен к докованию и 30 ноября проведена операция заводки корабля в наливной бассейн. С ювелирной точностью будущий авианосец проведён через устои батопорта. Зазор между конструкциями корабля и стенками сооружения составил всего 50 см.

В конце ноября 2008 года под знаком российско-индийской дружбы состоялась торжественная церемония спуска на воду будущего авианосца. У форштевня «Викрам адити» зажглись национальные ритуальные лампы и ароматические палочки. Прочитана молитва Ганеше – одному из самых почитаемых в индийском пантеоне богов. Руководитель группы наблюдения разбил кокосовый орех о форштевень корабля, что символизирует у индийских моряков то же самое, что у русских разбитая о корпус корабля бутылка шампанского. Затем руководитель группы наблюдения нанёс на лоб индийским офицерам и корабелям Севмаша специальный красный порошок кумкум. Все присутствующие получили символические национальные подношения – кусочки яблок и бананов.

Общая масса нового оборудования и конструкций, установленных на авианосец в процессе модернизации, составила около шести тысяч тонн, что сопоставимо с водоизмещением двух надводных кораблей. Всего было смонтировано 234 секции массой от 10 до 36 тонн. Расчёты, проведённые специалистами Севмаша, показали, что трудоёмкость работ по ремонту и переоборудованию корабля соизмерима с трудоёмкостью его постройки на Николаевском судостроительном заводе.





8

На корабле бесперебойно работала служба обеспечения. Во время ходовых испытаний камбуз одновременно мог накормить до 2000 человек. Прачечная не останавливалась ни на час. Также на авианосце создан мощный медблок с современной операционной, рентген-кабинетом и кабинетом стоматолога.

7

Специально для модернизации авианосца Севмаш восстановил компетенцию в изготовлении клёпанных соединений разнородных металлов. Когда завод обратился к коллегам из Санкт-Петербурга с просьбой помочь изготовить такие крепежи, они выставили огромную цену. Поэтому было принято решение эту работу выполнить самостоятельно. Двух рубщиков Севмаша обучили технологии клёпки, изготовили специальный стенд в цехе 42, а потом в течение нескольких месяцев занимались клёпкой на корабле. В итоге работа была выполнена с хорошим качеством, и заказчик её принял. Таким образом возрождена компетенция, которая не применялась на Севмаше со времён Советского Союза.

9

Заводские ходовые испытания авианосца «Викрамадитья» в Баренцевом море всегда пользовались повышенным интересом иностранного флота и авиации. Регулярно в нескольких милях от корабля в нейтральных водах курсировало разведывательное судно ВМС Норвегии «Марьяга». А иногда в непосредственной близости от авианосца кружил береговой патрульно-разведывательный самолёт Lockheed P-3 – «Орион». Однажды российский истребитель-перехватчик МиГ-31 решил отогнать разведчика и начал совершать вокруг самолёта опасные манёвры. «Орион» решил не рисковать и покинул место слежки.

Длина авианосца 285 м, ширина 60 м, высота 58,7 м. Водоизмещение 45300 т. Общая длина бортового валопровода 90 м. Это длина футбольного поля. Общая протяжённость трубопроводов, смонтированных на корабле, – 353 км. За период модернизации авианосца на корабль затянута более двух тысяч километров кабеля – это расстояние от Москвы до Северодвинска и обратно. На корабле 2000 помещений.

5

Для обеспечения выгрузки старого и погрузки нового оборудования на авианосце сделано более 600 технических вырезов не только в палубах и настилах, но и в наружном корпусе. Например, для того, чтобы погрузить дизельный двигатель в энергоотсек, который находится ниже ватерлинии, пришлось вскрыть борт, изготовить специальную оснастку – железную дорогу, по которой и закатывали дизели.

10

Проект находился на особом контроле у руководства страны, Министерства обороны РФ и командования Военно-Морским Флотом. 2 июля 2009 года корабль осмотрел Президент РФ Дмитрий Медведев. Тогда он отметил, что успешная модернизация авианосца – это вопрос престижа государства, вопрос будущего Севмаша. «Проект сложный, но он должен быть реализован по тем базовым параметрам, о которых достигнуто соглашение. Для России – этот заказ один из ключевых моментов международного сотрудничества с Индией. Мы должны сделать всё, чтобы оно развивалось успешно для наших стран», – отметил глава государства.

6





# ГОЛОСА ИСТОРИИ

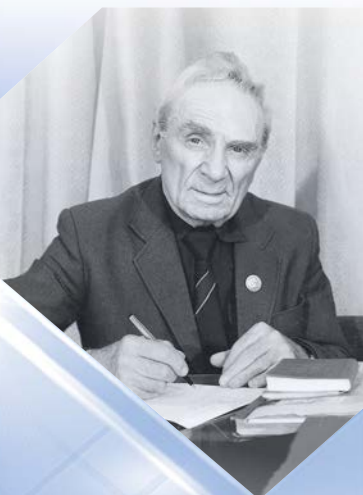
## Северодвинска



Взять в руки телефон и услышать историю.

Так просто: голоса легенд Северодвинска всего в паре кликов. Мы продолжаем аудиорубрику. В этот раз она посвящена «Почётным гражданам Северодвинска» – работникам Севмаша и тем, чья трудовая деятельность связана с заводом. Этого высокого звания были удостоены 74 человека. Первым в 1978 году «Почётным гражданином Северодвинска» стал легендарный директор завода № 402 (сейчас АО «ПО «Севмаш») Евгений Егоров, когда город отмечал 40-летний юбилей. В аудиоархиве радиостудии предприятия сохранились записи голосов некоторых наших героев. Добро пожаловать в звуковую историю завода.

Текст: Юлия Владимирова



### «ЗУБР» ПРОИЗВОДСТВА

*Сергей Александрович Боголюбов,  
директор завода № 402 (1942-1949 гг.)*

Жизнь Сергея Александровича Боголюбова – зеркало советской эпохи с её победами и потерями. Он возглавил судостроительное предприятие в трудные годы Великой Отечественной войны и смог организовать на недостроенном заводе ремонт кораблей, ледоколов и транспортов союзников, строительство больших охотников. По обвинению в терроре был осуждён, но вины не признал и был приговорён к 25-ти годам каторги. Нарком судостроительной промышленности Иван Носенко называл его «зубром». На заводе № 402 за Боголюбовым закрепился эпитет «огненный директор».





**«ЩИ» ОТ ГЕРОЯ СОЦТРУДА****Евдокия Павловна Ночвина,***Герой Социалистического Труда, электросварщица Севмаша*

Евдокия Павловна Ночвина в 1943 году с группой подростков, которые участвовали в строительстве дорог и оборонительных укреплений недалеко от Архангельска, приехала в Молотовск учиться рабочей профессии. Директор училища предложил: «Пойдѐшь варить?» Тогда Дуня и не знала, что есть такая профессия – сварщик. Вот и подумала, что её посылают щи варить. А варить оказалось нужно металл. Так начиналась трудовая биография удивительной женщины-сварщицы. Она участвовала в строительстве самых передовых подводных лодок Севмаша, занималась общественной работой. В 1963 году ей присвоили звание Героя Социалистического Труда. Эта женщина стала крёстной матерью головного корабля проекта 667А. Принимала участие в XIII съезде профсоюзов СССР, где встретилась с первым космонавтом Земли Ю.А. Гагариным и первой женщиной-космонавтом В.В. Терешковой. А во время строительства подводной лодки проекта 611 произошла её неожиданная встреча с генеральным конструктором космических кораблей Сергеем Королёвым.

**ПЕРВЫЙ ИЗБРАННЫЙ****Давид Гусейнович Пашаев,***Герой России,**генеральный директор Севмаша (1988-2004 гг.)*

Давид Гусейнович Пашаев стал первым и единственным директором Севмаша, избранным трудовым коллективом. Он возглавил предприятие в эпоху расцвета отечественной промышленности и не оставил Севмаш в самый трудный период жизни, когда в девяностые годы прошлого века завод, дающий жизнь целому городу, переживал непростые времена.

«Не раз встречался с Давидом Гусейновичем, видел как много и напряжѐнно он трудится, не боится брать на себя ответственность в решении важных государственных задач, настойчиво добивается поставленных целей, болеет за дело, – такие воспоминания Президента РФ Владимира Путина предваряют книгу о легендарном директоре «Эпоха Давида Пашаева». – Он никогда не отступал, стремился быть максимально полезным родному заводу, людям, своей стране. Мы навсегда сохраним о нём добрую и светлую память».

**КОРАБЕЛ И МЕЦЕНАТ****Иннокентий Степанович Бахтин,***ответственный сдатчик первой в мире ракетной подлодки*

По одной из версий именно Иннокентию Степановичу Бахтину принадлежит идея назвать наш город Северодвинском. Он приехал в Судострой (сейчас Северодвинск) в 1939 году – в год рождения завода, и в должности старшего мастера ОТК принимал участие в закладке и строительстве первого корабля юной верфи – линкора «Советская Белоруссия». Позже Бахтин строил и сдавал головной корабль серии больших морских охотников, первый эсминец серии 30бис «Огненный», а также был строителем и ответственным сдатчиком подводного ракетносца, дизельной лодки проекта В611, с которой под руководством знаменитого академика Сергея Королёва впервые в мире была запущена баллистическая ракета. Бахтин первым на Севмаше был отмечен одной из высших наград Родины – званием лауреата Ленинской премии.

А ещё Иннокентия Степановича можно назвать меценатом. Супруги Бахтины почти полвека собирали уникальную библиотеку, а затем передали её городскому краеведческому музею – это более 7500 раритетных томов. Коллекция стала культурным достоянием города корабелов.



Продолжение следует





**Андрей МЕРЗЛИКИН:**

**«Я надеюсь, моя роль  
даст возможность  
зрителям узнать больше  
о выдающихся людях  
нашей страны»**





**КИНОКОМПАНИЯ «РУССКИЙ СЕВЕР»  
СНЯЛА ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ФИЛЬМ  
«СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»  
С ПЕРВОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ  
АПЛ «ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ»  
В ГЛАВНОЙ РОЛИ**

Текст: Екатерина Пиликина

Мне, безусловно, крупно повезло. Находясь в отпуске, попала на съёмочную площадку художественного фильма, который, уверена, работники Севмаша и жители Северодвинска будут смотреть с особым пристрастием. Речь идёт о российской исторической драме известного режиссёра Александра Котта «Северный полюс», которая повествует о покорении самой холодной точки планеты экипажем первой отечественной атомной подводной лодки «Ленинский комсомол», построенной на Севмаше. В ролях – популярные актёры: Андрей Мерзликин, Евгений Миронов, Елена Север и Ольга Ломоносова. В основе сюжета – история героического похода первой отечественной АПЛ К-3 в 1962 году к Северному полюсу под руководством командира Жильцова (в фильме Живцов). Впервые подводная лодка прошла подо льдом и всплыла, вспоров ледяную корку, на «верхушке мира». Интрига фильма в непредсказуемости ситуации: ещё до начала экспедиции конструкторы, учёные и сам командир АПЛ обнаруживают на подлодке неисправности. Но Живцов принимает решение в поход идти: это необходимо для демонстрации силы Советского Союза в разгар «холодной войны» и особой напряжённости между СССР и США...

Съёмки закончились в июне 2023 года, я же попала фактически на начало съёмочного периода. Слепящее мартовское солнце отражалось в ещё нерастаявших искрах снежного полотна Финского залива. Продюсеры фильма радушно встретили меня на природной съёмочной площадке. Вдоль береговой косы, застывшей в снегу, стояли вагончики для актёров. На льду Финского залива, отыграв свою роль, находился макет самолёта. А вдалеке прорезал бесконечную белую скатерть чёрный профиль нашей первой атомной. Здесь и происходило таинство рождения одной из сцен будущего фильма. Актёры репетировали, статисты кутались в сценические бушлаты, персонал дорабатывал реквизит, поправляя лопатами застывший и на удивление прозрачный для бурых вод Финского залива лёд, находившийся вокруг АПЛ «Ленинский комсомол». И актёры, и легендарный атомоход играли кульминационную сцену – победное всплытие корабля на Северном полюсе. Каждая деталь была настолько продумана, что нашлось объяснение даже прозрачному льду финских вод. Оказалось, для создания снежного покрова Северного полюса лёд специально выращивали и везли из Екатеринбурга. Создатели фильма отнеслись с большим уважением и к самому кораблю. Для съёмки они построили его макет в масштабе 1:1. Прошлась вдоль борта. Проработано всё, вплоть до выдвигающих устройств. Прикоснулась – резина отозвалась теплом, набрав солнце. Киношную первую атомную строили три месяца по чертежам реальной АПЛ из металлического каркаса, обшивали фанерой и обклеивали резиной. Монтировали на месте. Операция сложная, но она того стоила.

Съёмки фильма проходили в Санкт-Петербурге, Москве, Полярном, Заозёрске и Мурманске. На старте работы над сценарием у продюсеров была мысль снять фильм и в Северодвинске, на Севмаше – исторической родине героини ленты. Два года назад они приезжали смотреть локации, побывали в цехе № 42, где строилась первая атомная, на слипе, откуда она впервые сошла и коснулась воды в 1957 году. Но из-за большого количества ограничений на режимной территории решили выбрать натуру более свободную.



...«Приготовиться к съёмкам!» – сцена на льду Финского залива быстро ожила. Подводники построились в ряд. Абсолютно советские лица. Суровые, мужественные, целеустремлённые. Именно такую эпоху, такую страну с людьми, готовыми жертвовать собой ради идеи, и хотели показать создатели фильма. Выверяли каждое слово сценария, соотносили с реальными документами, воспоминаниями, фактами, чертежами. Искали лица советской эпохи. Рано говорить, получилось ли – фильм ещё в монтаже и не вышел на экраны. Но беседуя с главным продюсером, исполнительницей главной женской роли, известной телеведущей и певицей Еленой Север, понимаешь, что вся команда заряжена на эту одну эмоцию – патриотическую. Мы встретились с Еленой перед съёмкой. Она с благодарностью приняла небольшой подарок, умещающийся в ладонь, – старый советский значок первой АПЛ и наш журнал, где главная героиня – тоже атомная подводная лодка. Мы разговаривали с ней в вагончике для актёров, и я чувствовала, с каким уважением она относится к истории подводного флота. Несмотря на массу проблем, продюсерская группа кинокомпании «Русский Север» не сдавалась и упорно шла к созданию фильма. Оказывается, идея ленты появилась несколько лет назад. Но найти финансирование было непросто – в ходу у «спонсоров» развлекательные картины с однозначно хорошими кассовыми сборами. Здесь же – история. Не самая раскрученная. Не самая прибыльная для касс. Но зато со стержнем. Через несколько лет финансирование нашлось. А тем временем была подготовлена и крепкая основа фильма – состоялись встречи с ветеранами-подводниками, полярниками, осмотрены места для съёмок, найдены уникальные документы...

– Вы правильно сказали, много засекреченного. Но мы благодарны тому, что нам предоставили некоторые архивы, по ним и выстраивали все сюжетные линии. Я сама расспрашивала полярников об их быте, жизни, критических ситуациях, поскольку в фильме протянута линия о полярной станции. И, конечно, какое счастье, что некоторые из героев тех лет живы, несмотря на то, что им по 90 лет! Они пережили блокаду, но до сих пор в потрясающей форме, с острым умом и удивительной энергией. Ты смотришь на них и понимаешь, что это необыкновенное поколение людей: необычайной силы духа, воли, самопожертвования, самоотверженности. Для меня они – герои. Они жили, нуждаясь во многом, но это для них не имело никакого значения. Для них самым главным было то, чем они увлечены, чем живут, что они могут сделать для своей страны, – с блеском в голубых глазах рассказывает Елена Север. Её героиня, как и все мужские персонажи, тоже заслуживает уважения. Прототип роли Елены Север – учёный, исследователь Ирина Алексеевна Феоктистова, лауреат двух Сталинских премий, Государственной премии Советского Союза. Елена признаётся, что многое взяла от неё, изучая материал.

– Елена, как ваша кинокомпания вышла на тему про покорение Северного полюса первой отечественной атомной подводной лодкой?

– Эта тема не тронута, не раскрыта в таком художественном масштабе. Фактически для экипажа это была авантюра – идти на атомной подводной лодке к Северному полюсу, зная, что возможно они обратно не вернуться. Огромный риск. Участники похода всё понимали, но шли на это, потому что был приказ. Считаю, что подвиг подводников сравним с полётом человека в космос, когда нет никаких гарантий. За твоей спиной только честь страны и её безопасность. Что касается самой темы подлодок, она мало популярна, поэтому мы хотим её раскрыть для зрителя, показать героев прошлого.

– Когда будем ждать фильм на экранах?

– Мы не хотим затягивать этот процесс, планируем сделать всё оперативно и качественно. Будем стараться в 2024 году его представить зрителю. Это, конечно, большой труд, потому что в фильме специально написанная музыка, монтаж, цветокоррекция, много графики. Она в фильме необходима, поскольку много того, что



Ольга Ломоносова, Андрей Мерзликин, Евгений Миронов на съёмках фильма «Северный полюс»

хочется показать, невозможно снять физически. Мы используем современные технологии, чтобы лента была интересна и молодёжи. Хочется показать героический дух того времени и при этом разговаривать с молодым поколением на одном языке.

В фильме целая россыпь известных фамилий актёров. Главную роль картины – командира первой отечественной атомной подводной лодки «Ленинский комсомол» Льва Жильцова – играет талантливый Андрей Мерзликин. Кстати, для работников Севмаша и жителей Северодвинска Лев Жильцов не просто имя в истории подводного флота. Лев Михайлович приехал в Северодвинск, когда корабль ещё строился в цехе Севмаша. От причала нашего завода Лев Жильцов в качестве старпома уходил на первой АПЛ на испытания в море, а потом вместе с первым командиром Леонидом Осипенко принимал её в состав ВМФ. Мы задали несколько вопросов Андрею Мерзликину о воплощении его героя.

*– Андрей, как Вы считаете, насколько сложной личностью был Лев Жильцов и удаётся ли Вам воплотить его характер в фильме?*

– В подготовке есть разные приёмы, которые позволяют лучше понимать и проецировать персонажа на себя. Безусловно, любая роль, даже исторической личности – это интерпретация. Она зависит от сценария, видения режиссёра и ощущения актёра. Любому человеку обладает уникальными личностными особенностями, а задача актёра всё считать и сыграть. Я делаю всё возможное.

*– Опираясь только на сценарий зачастую очень сложно «вжиться» в своего героя. По каким документальным источникам Вы «изучали» Льва Жильцова? Что в нём Вас поразило больше всего?*

– Для понимания личности Льва Жильцова мы изучили массу документов и пообщались с людьми, которые могли рассказать о человеке. Важна рефлексия, погружение в роль – это всегда про рефлексию. Поразила смелость. Вы понимаете, насколько надо быть самоотверженным и бесстрашным человеком, чтобы отправиться на новом типе лодки, зная все опасности, возглавить плавание на Северный полюс. Осознание этого захватывает дух.

*– Что было самым сложным в работе над ролью? Были ли у Вас консультанты? Есть ли в герое качества, которые Вы не принимаете?*

– Безусловно, были консультанты. Другое время и контекст событий, нюансы поведения, лексика. Впечатление от картины воплощено в точности передачи деталей. А эти детали вы не возьмёте из книг или сценария. Вам нужно получить опыт от человека, который пережил это, чтобы он подсказал, как работает та или иная вещь, как нужно двигаться, говорить. Могут быть неточности, но мы стараемся их минимизировать. Я не могу сказать, что я что-то не принимаю, я стараюсь убрать своё восприятие событий и посмотреть на всё глазами Льва Жильцова. Я хочу, чтобы зритель мог поверить и прочувствовать силу этого человека.



*Елена Север и Андрей Мерзликин – актёры, исполняющие главные роли в фильме*

*– Лев Михайлович Жильцов в завершении своей военной карьеры вновь вернулся в Северодвинск, на родину своего корабля-первопроходца. Здесь работал в Беломорской военно-морской базе. В нашем городе на доме, где он жил, установлена мемориальная доска. Приглашаем Вас посетить наш город и завод, где была построена первая атомная, пройтись по улицам и цехам предприятия, где часто бывал прототип Вашего героя. Тем более в этом году в декабре исполняется 65 лет со дня создания АПЛ «Ленинский комсомол»!*

– Спасибо за приглашение, с гордостью приму его. Это тот яркий пример, когда через любовь к малой родине познаётся любовь ко всей родине целиком. Это, возвращаясь к вопросу об отношении ко Льву Жильцову, то, что он вернулся, говорит о многом. Восхитительный человек. Я надеюсь, моя роль даст возможность зрителям узнать больше о выдающихся людях нашей страны.

Пожелаем режиссёру Александру Котту, всем актёрам и большой команде фильма оправдать свои ожидания от съёмок, вдохновить зрителя и отдать дань героям советской эпохи. Ждём фильм на экранах!



*Кульминационный момент фильма: водружение флага СССР на Северном полюсе*



Текст: Руслан Шамсудинович Нехай, директор Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого, генерал-майор, кандидат политических наук, доцент



# ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ МУЗЕЙ РОССИИ И КОРАБЕЛЫ СЕВЕРА

В 2023 году сотрудничество Севмаша и главного морского музея России вышло на новый уровень. Руслан Шамсудинович Нехай, директор Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого, генерал-майор, кандидат политических наук, доцент (Санкт-Петербург) рассказывает о том, как представлено Поморье и Севмаш в главном морском музее России.

## ФЛОТСКАЯ ТРАДИЦИЯ – ПЕРЕДАВАТЬ «РЕДКОСТИ»

Санкт-Петербург по праву считается морской столицей России. Не случайно одним из посещаемых мест является Центральный военно-морской музей. В январе 2024 года он отметит 315 лет со дня своего основания. Его история неразрывно связана с именем основателя Российского флота – царя Петра. Первое упоминание о предвестнице музея – Санкт-Петербургской Модель-камере встречается в документах правителя 13 (24) января 1709 года. Она располагалась в Адмиралтействе, где строились корабли Балтийского флота. С 1805 года собранные коллекции были преобразованы в Морской музей. На флоте появилась добрая традиция по возвращении из дальних плаваний передавать в дар хранилищу истории собран-

ные «редкости». Во второй четверти XIX века для музея наступили непростые времена. Часть коллекции была передана в другие собрания. После Крымской (Восточной) войны 1853-1856 годов в России начались значительные преобразования, которые коснулись и флота. Интерес в обществе к морской тематике в определённой степени поспособствовал музею. По распоряжению властей в западном крыле Главного Адмиралтейства для размещения коллекций было отведено помещение. Для посещения музей открылся с 1867 года и стал очень популярен. В 1908 году, накануне 200-летия, ему присвоили имя Петра Великого. После революционных событий 1917 года в силу исторических обстоятельств имя основателя было утрачено. С 1918 по 1924 годы музей пережил пять изменений своего названия, последним из которых стало «Центральный военно-морской музей».

## У МУЗЕЯ – 7 ФИЛИАЛОВ

В августе 1939 года из Главного Адмиралтейства ЦВММ переезжает в здание Биржи на Васильевском острове. Новая экспозиция была открыта в феврале 1941 года, но из-за начавшейся Великой Отечественной войны часть коллекции эвакуировали в Ульяновск. После Победы Центральный военно-морской музей

вновь открыл свои двери для посетителей в июле 1946 года.

С середины 1950-х годов в ЦВММ начинает складываться сеть филиалов. Первым в 1956 году был открыт филиал на крейсере «Аврора». Сегодня в составе музея семь филиалов, три из них в Санкт-Петербурге: на крейсере «Аврора», «Подводная лодка Д-2 «Народоволец», «Кронштадтская крепость»; в Ленинградской области (п. Ладожское Озеро, бывший Осиновец) расположен филиал «Дорога жизни», в городе Новороссийске крейсер «Михаил Кутузов», в Балтийске Калининградской области – Музей Балтийского флота и в Севастополе – Музей Черноморского флота.

В День Военно-Морского Флота России 28 июля 2013 года ЦВММ распахнул двери для посетителей в своём новом доме – Крюковских (Морских) казармах. По сравнению со зданием Биржи площади, в том числе экспозиционные, значительно увеличились. В современном музее 26 залов, из них 19 – постоянная экспозиция, которая охватывает историю отечественного флота с допетровских времён до наших дней, семь залов временных выставок. Новые экспозиции оборудованы современными мультимедийными системами, существенно увеличилось количество предметов, представленных к показу. Всё это повысило интерес публики. Мы отмечаем постоянный рост числа посе-



Пётр I. Скульптор М.М. Антокольский (авторская копия). Вторая половина XIX века

тителей разных возрастных категорий, позитивные отзывы о музее. Распоряжением Правительства Российской Федерации в 2019 году в название ЦВММ возвращено имя императора Петра Великого.

### ПОМОРСКИЕ КОРАБЛИ В ГЛАВНОМ МОРСКОМ МУЗЕЕ СТРАНЫ

Одним из известных исследователей истории русского Военно-Морского Флота был уроженец Архангельска С.Ф. Огородников (1835-1909). Среди его работ есть большой исторический очерк «Модель-камера, впоследствии Морской музей имени императора Петра Великого», который был издан в 1909 году. Эта книга и сейчас является одной из основополагающих по истории ЦВММ. За три с лишним века в музее собрана богатая коллекция по истории отечественного флота, которая охватывает период от Древнерусского государства до сегодняшних дней. Многие предметы непосредственно связаны с Поморьем. С IX века начинается постепенное присоединение богатых природными ресурсами далёких северных земель новгородцами. Со временем значительная часть Европейского Севера перешла под власть Великого Новгорода, затем Москвы. Мужественные, отважные поморы умели строить современные по тем временам корабли, на которых отправлялись в арктические моря на промыслы, исследовали и заселяли новые и но-

вые отдалённые территории. В годы правления Ивана IV Белое море становится связующим звеном в торговле между Московским царством и Европой, устанавливаются международные связи. Началом всему этому можно считать события августа 1553 года, когда английский корабль «Эдуард Бонавентура» под командованием Ричарда Ченслера в поисках морского торгового пути в Китай и Индию оказался у селения Нёнокса, а затем у стен Николо-Корельского монастыря... Пройдёт почти четыре столетия и именно в этом месте начнёт строиться будущий город и ваше прославленное предприятие! Сохранившийся храм из ансамбля Николо-Корельского монастыря сегодня находится на территории Севмаша.

### ЗДЕСЬ НАЧИНАЛОСЬ ВОЕННОЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ

В начале правления Петра I Россия имела единственный морской выход – Архангельский порт. Получив первые навыки морского дела, царь воочию хотел увидеть морскую стихию. Летом 1693 года Пётр впервые отправился на север и провёл там более двух месяцев. К его приезду вологодскими и двинскими плотниками под руководством голландских мастеров Питера Баса и Гербранта Янсена была построена 12-пушечная яхта «Святой Пётр», на которой он впервые вышел в море. Во время этого похода на яхте был поднят флаг царя Московского, который впоследствии многие годы бережно хранился в Троицком кафедральном соборе Архангельска. По высочайшему повелению в 1910 году флаг был доставлен в Санкт-Петербург и передан в Морской музей. Это первое посещение Севера стало своего рода прологом к созданию Российского флота.

В Центральном военно-морском музее при входе в Зал славы Русского флота всех гостей музея встречает скульптура Петра I, одна из авторских копий скульптора М.М. Антокольского. На набережной Северной Двины первого морского порта России – Архангельска – в 1914 году установлена аналогичная скульптура правителя. В собрании ЦВММ есть немало знаковых предметов, связанных с Севером. Они дополняют общую историю Российского флота.

В 2022 году в России широко отмечалось 350-летие со дня рождения



Историк флота, уроженец города Архангельска С.Ф. Огородников. Конец XIX века

Петра I. В Центральном военно-морском музее состоялось несколько знаковых выставок. Одна из них – «Флаг царя Московского». Она открылась накануне важного государственного праздника – Дня России. Для экспонирования национальной реликвии на судостроительном заводе «Северная верфь» в Санкт-Петербурге была изготовлена специальная наклонная составная витрина площадью около 20 квадратных метров. Главная выставка 2023 года «Под штандартом Петра Великого» касалась, в том числе, поездок Петра в Архангельск.

### РАСЦВЕТ И ЗАКАТ АРХАНГЕЛЬСКОГО СУДОСТРОЕ- НИЯ НАЧАЛА XIX ВЕКА

Пётр I посещал Русский Север трижды: в 1693, 1694 и 1702 годах. В свой первый приезд в Архангельске на Соломбальском острове царь основал Адмиралтейство, где началось строительство первой в России государственной судостроительной верфи. 18 (28) сентября 1693 года Пётр I собственноручно заложил здесь морской торговый 24-пушечный корабль «Святой Павел» («Апостол Павел»). Это событие принято считать началом регулярного отечественного государственного судостроения. В мае 1694 года в присутствии Петра корабль был спущен на воду и вскоре отправился за границу с товаром.

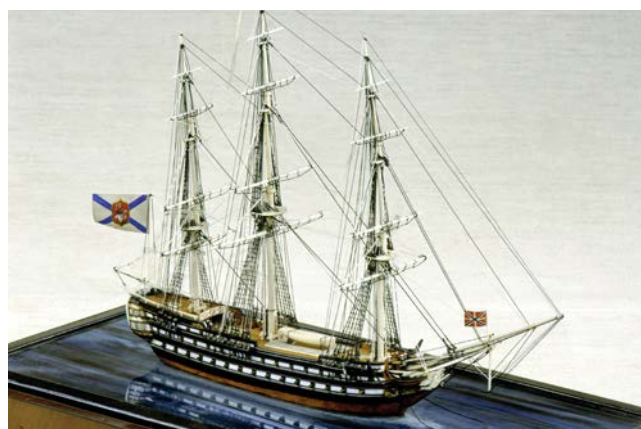




*Торжественное открытие экспоната «Флаг царя Московского». Это старейший из сохранившихся в России триколоров. Под ним молодой царь Пётр I впервые вышел в море летом 1693 года*



*Модель торгового судна. Масштаб 1:12. г. Архангельск, Соломбальская верфь. 1700 год*



*Модель 74-пушечного корабля «Азов». Выполнена И.Е. Егоровым для императора Николая I. Находилась в коллекции великого князя Константина Николаевича. 1826 год. Передана в Морской музей в 1892 г.*

С началом Северной войны в 1700 году Белое море было единственным безопасным торговым путём в Европу. Этим во многом объясняется и рост активности Соломбальской верфи. На ней начинают строить военные корабли для Беломорской флотилии и будущего Балтийского флота. В 1702 году царь Пётр провёл на Севере три месяца. Он лично руководил строительством Новодвинской крепости, которая к тому времени уже успела одержать славную победу над неприятелем, а также принял участие в спуске на воду двух малых фрегатов (яхт) «Святой дух» и «Курьер». По распоряжению царя в короткие сроки от западного побережья Белого моря (дер. Нюча) до Повенецкого погоста на Онежском озере была проложена «Осударева дорога» длиной в 160 вёрст. Руководил работами бомбардир Преображенского полка Михаил Иванович Щепотьев. В августе 1702 года армейская группа под командова-

нием Петра I начала движение по вновь построенной дороге. Поход закончился взятием Нотебурга (крепости Орешек).

Строительство военных кораблей в Архангельском адмиралтействе продолжалось до середины XIX века. Основной причиной его упразднения стало сокращение строительства деревянных во-

*В 1702 ГОДУ ЦАРЬ ПЁТР I ПРОВЁЛ НА СЕВЕРЕ ТРИ МЕСЯЦА. ОН ЛИЧНО РУКОВОДИЛ СТРОИТЕЛЬСТВОМ НОВОДВИНСКОЙ КРЕПОСТИ, КОТОРАЯ К ТОМУ ВРЕМЕНИ УЖЕ УСПЕЛА ОДЕРЖАТЬ СЛАВНУЮ ПОБЕДУ НАД НЕПРИЯТЕЛЕМ, А ТАКЖЕ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В СПУСКЕ НА ВОДУ ДВУХ МАЛЫХ ФРЕГАТОВ (ЯХТ) «СВЯТОЙ ДУХ» И «КУРЬЕР».*

енных судов. Но, начиная с Петровских времён, северными мастерами было построено немало кораблей, которые

стали гордостью отечественного флота. В их числе легендарный 74-пушечный корабль «Азов», спущенный на воду в 1826 году. В его достройке и снаряжении принимали участие назначенный в феврале 1826 года командиром корабля Михаил Петрович Лазарев и лейтенант Павел Степанович Нахимов. Спустя год, в октябре 1827-го, «Азов» отличился в сражении при Наварине и впервые в Российском флоте был удостоен особого знака отличия – Георгиевского флага. Подлинный флаг корабля – самый большой в России корабельный стяг – хранится сегодня в ЦВММ.

Указом Александра II в марте 1862 года Архангельский военный порт был закрыт. Все сухопутные и морские силы передали в подчинение архангельскому гражданскому губернатору. В 1887 году на месте Соломбальской верфи Архангельского адмиралтейства были открыты судоремонтные мастерские, начато сооружение наливного дока. Всё это оказалось особенно востребовано в годы Первой мировой войны.



Водружение государственного флага СССР на Северном полюсе экипажем подводной лодки «Ленинский комсомол» в 1962 году. Художник С.В. Пен. 1985 год

## ОХРАНА СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ – В ПРИОРИТЕТЕ ГОСУДАРСТВА

Охрана северных территорий России всегда была в числе важных задач. Этому свидетельствовали рабочие поездки великих князей Алексея Александровича (1870) и Владимира Александровича (1885, 1899), а также министра финансов С.Ю. Витте (1894). Стал решаться вопрос о выборе места и строительстве будущей базы Российского флота на Севере.

24 июня 1899 года в присутствии великого князя Владимира Александровича состоялась торжественное открытие порта Александровск-на-Мурмане (с 1931 года – село Полярное, с 1939-го – город Полярный). На строительство основных сооружений и коммуникаций ушло три года. Ещё один новый город Романов-на-Мурмане был заложен 21 сентября 1916 года (с апреля 1917-го – Мурманск).

Приказом по Морскому ведомству от 19 июня (2 июля) 1916 года для защиты морских коммуникаций была создана флотилия Северного Ледовитого океана. Её базы находились в Александровске-на-Мурмане, Романове-на-Мурмане, Йоканьге и Архангельске. Эти города и базы сыграли важную роль в защите страны в годы Первой мировой войны.

После окончания Гражданской войны и иностранной интервенции на Севере новая власть сформировала Морские силы Северного моря, которые несколько раз реформировались. 1 июня 1933 года была создана Северная военная флотилия, преобразованная приказом народного комиссара обороны Советского Союза К.Е. Ворошилова в 1937 году в Северный флот.

## НОВАЯ ЭРА СУДОСТРОЕНИЯ НА СЕВЕРЕ

В годы первых советских пятилеток на Севере начинают возводиться крупные промышленные предприятия, в том числе судостроительные. В марте 1936 года в Наркомате тяжёлой промышленности создали комиссию под руководством Т.В. Сафонова по выбору площадки для строительства нового завода. Совет труда и обороны при СНК СССР, ознакомившись с результатами её работы, 31 мая 1936 года принял постановление о строительстве судостроительного завода в районе Никольского устья дельты Северной Двины у стен Николо-Корельского монастыря. Для строительства Архангельского судостроительного завода (с 1938 года – завод № 402) было создано управление Судострой, а также основан одноимённый посёлок. Так началась история города Северодвинска, дважды сменившего в первые два десятилетия своё название (в 1938 году посёлок Судострой стал городом Молотовском, с 1957-го – Северодвинском). Официальной датой начала производственной деятельности завода № 402 считается 21 декабря 1939 года, когда на стапеле был заложен первый корабль – линкор «Советская Белоруссия».

С началом Великой Отечественной войны северные порты принимали грузы, которые поставлялись в СССР по ленд-лизу. Из-за постоянных авианалётов на Мурманск значительный объём работ пришёлся на Архангельск и Молотовск. Многие корабли после тяжёлых переходов нуждались в ремонте, и завод № 402 успешно справлялся с этой задачей. Ещё одним важным событием стало 15 мая 1944 года: был сдан первый корабль, построенный на заводе, – боль-

шой морской охотник «Штурман», который вошёл в состав Северного флота. По окончании войны постановлением Совета министров СССР на острове Ягры для ремонта крейсеров и подводных лодок началось строительство судоремонтного завода № 893 («Звёздочка»). Постепенно в Северодвинске стал формироваться крупный центр судостроения и судоремонта, основой которого было и остаётся Северное машиностроительное предприятие (ПО «Севмаш»). Указом Президента Российской Федерации № Н-1344 от 8 ноября 1992 года на базе оборонных предприятий города Северодвинска создан Государственный Российский центр атомного судостроения.

В залах ЦВММ, которые посвящены истории Военно-Морского Флота страны в послевоенный период, работа северодвинских корабелов представлена достаточно широко. Исторической вехой стало постановление Совета министров СССР от 9 сентября 1952 года о проектировании и строительстве объекта 627. Это была первая в истории отечественного кораблестроения подводная лодка с атомной энергетической установкой К-3 «Ленинский комсомол». Затем начинается активное строительство и поступление на флот атомных подводных ракетноносцев нового поколения. Многие модели лодок, построенных на Севмаше, информационные стенды о конструкторских бюро, видных конструкторах и проектировщиках посетители могут увидеть в постоянной экспозиции. Поэтому переданные музею 20 июля 2023 года ПО «Севмаш» 17 копий закладных досок современных атомных подводных лодок четвёртого поколения являются удачным пополнением нашей коллекции.

## СЕВМАШ И ЦВММ. ТОЧКИ СОПРИКОСНОВЕНИЯ

В День Военно-Морского Флота России для посетителей в кинозале музея в течение всего дня демонстрировались документальные фильмы о легендарных кораблях, построенных в разные годы на верфи в Северодвинске.

Точек соприкосновения между ЦВММ и Севмашем достаточно. Приятно отметить, что представители завода в феврале 2023 года приняли участие в работе IX Коллегии военно-морских музеев, которую традиционно организует и проводит ЦВММ и Ассоциация военно-морских музеев и хранителей морских традиций. Мы рады сотрудничеству с заводом в разных сферах деятельности, надеемся на его продолжение. Все наши совместные усилия служат на благо Российского флота, сохранения его истории и традиций!





Карта Северных стран 1601 года. Ключевые точки Московского царства - Кола (Biarmlia, Cola), Свято-Никольский монастырь (S. Nicolaes) и Новгород (Novogrod)

# С русскими лучше не ссориться...

Текст: Александр Холодов

## Это понял английский мореплаватель Ричард Ченслер 470 лет назад, побывав в России, путешествуя через Белое море

Северодвинск сегодня единственный город России, на стапелях завода которого регулярно строятся и уходят в океан атомные подводные корабли. Удивительно удачное расположение в месте впадения Северной Двины в Белое море определило его судьбу как города корабелов и военных моряков.

Это нашло подтверждение уже в первый год Великой Отечественной войны, когда на недостроенных западных причалах судостроительного завода № 402 (ныне Севмаш), был срочно организован морской порт для приёма и отправки грузов Северных конвоев. Архангельск не мог принимать суда зимой из-за сложной ледовой обстановки, а летом из-за большой осадки транспор-

тов. В Мурманске разгрузке конвоев мешали постоянные бомбардировки немецкой авиации. Таким образом, через порт Молотовска прошёл 61 процент грузов по Беломорскому региону.

Стратегическое значение город приобрёл, когда на Севмаше развернулось строительство подводных лодок с атомными реакторами, вооружённых баллистическими ракетами. Внутреннее Белое море – идеальная акватория для проведения морских испытаний.

Северодвинск в 2023 году отметил только 85-летие. Нам представляется интересным заглянуть в далёкое прошлое поселений на этом беломорском берегу.

### МОСКОВСКОЕ ГОСУДАРСТВО ВМЕСТО КИТАЯ

24 августа 1553 года английский корабль «Эдуард Бонавентура» под командованием Ричарда Ченслера

бросил якорь у поморского посада Нёнокса. В тот момент Ченслер не подозревал, что попал в Московское государство, так как его путь первооткрывателя лежал в Китай и Индию. Капитан был приглашён царём Иваном Грозным в Москву и показал себя способным дипломатом: он сумел получить грамоту, содержащую согласие на установление торговых отношений между государствами. В результате в бухте «Св. Николая», как называли её англичане, у стен Николо-Корельского монастыря и на острове Ягры была основана фактория (в настоящее время – территория Севмаша и «Звёздочки»). Так началась оживлённая торговля Англии и России, а в 1557 году между ними были установлены дипломатические отношения.

Николо-Корельский монастырь более тридцати лет оставался первым морским портом Российского государства. Объёмы торговли постоянно росли, стали приходиться и голландские суда. По указу того



же Ивана Грозного в устье Северной Двины были созданы крепость и порт, ставшие впоследствии Архангельском. И постепенно основной грузооборот переместился в будущую столицу Русского Севера.

Ричард Ченслер прожил в России почти два года и оставил воспоминания о нашей жизни того века, которые мы частично публикуем.

«...Исследуя бухту, мы заметили вдали рыбацью лодку. Поражённые большими размерами нашего корабля, они начали быстро уходить. После много простого народа приходило и предлагало нам съестные припасы совершенно бесплатно, не отказываясь, при этом, вести с нами торговлю... Они великие ловцы сёмги и маленькой трески, у них много жира, который мы зовём звериным жиром, и больше всего его добывают на реке, называемой Двиной. У них также есть большое производство по добыче соли из воды... имеется также рыбий зуб, и эта рыба называется морж».

### ЧЕНСЛЕР: «МОГУЩЕСТВО ЦАРЯ НЕПОСТИЖИМО ВЕЛИКО»

На этом можно было и закончить наш небольшой экскурс в славное морское прошлое Северодвинска, но сегодня, когда наша страна ведёт специальную военную операцию интересно вспомнить, как описывал Ричард Ченслер военное устройство Московии, как тогда называли Россию англичане.

«Москва велика. Я считаю, что она больше Лондона вместе с его пригородами. Там есть прекрасный Кремль, стены которого из кирпича и очень высоки. Царь живёт в Кремле. Там девять красивых церквей и много молящихся людей. Царский дворец по постройке и внутреннему убранству настолько роскошен, что я такого не видел. Царь является Владыкой и Императором многих стран, и его могущество непостижимо велико. Он может вывести на поле войны от двух до трёх сотен тысяч людей, и никогда не выходит в поле меньше, чем с двумя сотнями тысяч бойцов (при населении России во времена Ивана Грозного 6,5 млн человек! – Прим. авт.).

Царь держит на границе Лифляндии сорок тысяч человек. Он отправил к границам Литвы шестьдесят тысяч человек, а в сторону ногаев и татар шестьдесят тысяч. Все его воины – всадники. Он не использу-



Фрагмент картины А. Литовченко «Иван Грозный показывает сокровища английскому послу Горсею»

ет пеших воинов, но таковые идут с артиллерией и как рабочие. Все всадники – лучники, с такими луками, как у турок. Их доспехи состоят из кольчуг и шлема на голове.

На врагов они бросаются толпой и большей частью не дают открытых сражений. Всё, что они делают, они стараются делать незаметно. Но я полагаю, что других таких воинов, которые так переносили тяжелые условия, нет под солнцем. Никакой холод им не помеха.

И хотя они находятся в поле по два месяца, и в такое время, когда всё скованно льдом, солдат не имеет ни палатки, ни чего-нибудь над своей головой. Их лежачье в поле не так странно, как их стойкость, так как человек должен нести и готовить для себя еду, а также для своей лошади в течение одного или двух месяцев, что очень удивительно.

Я молюсь, чтобы среди наших хвастливых военных нашлось бы побольше таких, кто смог бы продержаться с ними в поле хотя бы месяц.

Если этот государь имеет у себя в стране таких людей, я полагаю, что два лучших и величайших государя христианского мира будут не в состоянии соперничать с ним, учитывая его мощь, стойкость его народа и тяжёлую жизнь как людей, так и лошадей, и небольшие расходы на войны, которые он ведёт, так как он никому ничего не платит.

Воины его собственной страны, все, как один, служат на собственные средства, это позволяет ему выделять некоторое пособие на порох и пули...

Но если какой-нибудь воин очень хорошо служит, то он даст ему ферму и участок земли; и за это тот обязан в любое время быть готовым явиться с таким количеством людей, которое укажет царь...

Также, если какой-нибудь дворянин или вассал умирает без наследника мужского пола, царь немедленно закрепляет его землю за собой и передаёт её другому воину – всю, за исключением маленькой части, которая выделяется всем дочерям в качестве приданого.

Также, если имелся богатый человек, или помещик, или дворянин, которые из-за преклонных лет или в случае увечья не в состоянии нести службу царю, его вызывают к царю и говорят: «Приятель, у тебя слишком большое поместье, и ты не пригоден к службе нашему государю, твоя служба окончилась». После чего его владение немедленно у него отбирается, ему оставляется немного, чтобы обеспечить себя и жену. В ответ он скажет, что у него ничего своего нет, а всё принадлежит Богу и его Милости царю, а не так, как обычно говорят в Англии, что это Бога и его собственное.

И те, кого он больше всего забирает в войско, оказываются у него в самом большом почёте».

Жаль, что наш журнал «Завод» не читают в Англии, им было лучше понятнее, что с русскими лучше не ссориться, как это понял Ричард Ченслер 470 лет назад.

Фрагмент из книги  
«Записки Чанселлора».  
Издательство «Правда Севера», 1998 г.



К 90-ЛЕТИЮ ПИСАТЕЛЯ

# ОДИН ГОД ИЗ ЖИЗНИ СЕМЬИ

# Пикулей

Текст: Светлана Сватковская

Известный писатель **Валентин Пикуль**  
«заболел» историей и морем на Севере

*Здесь закончилось моё детство... Так говорил Валентин Пикуль о Северодвинске (до 1957 года — Молотовск) и мечтал снова здесь побывать. Утверждал, что помнит его очень хорошо, а ведь провёл в молодом судостроительном городе всего год... Здесь, на Севере, начинался будущий писатель-маринист, здесь пятиклассник Валя получил свой значок «Юный моряк» и его имя впервые было упомянуто в печати... Валентин Саввич назвал Северодвинск трамплином для вступления в жизнь. А всё благодаря тому, что его отец как ценный специалист был завербован на Север, в Молотовск, на завод № 402. Об этом периоде жизни семьи Пикулей известно мало. Но он стал поворотной вехой в её судьбе и в каком-то смысле определил будущее писателя.*



Дом, в котором жила семья Пикулей, г. Северодвинск

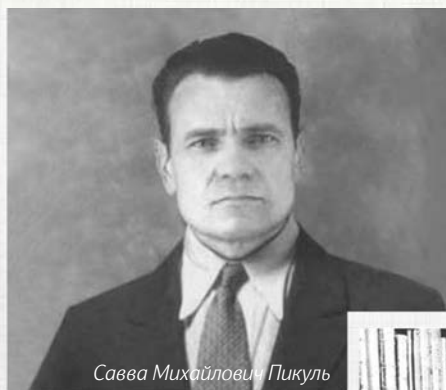
## Из заявления-анкеты

«Родом из крестьян, из недвижимого имущества у родни – изба да сарай, пас скотину, не закончил начального образования, потому что нужно было помогать отцу-хлебопашцу, что потом сумел компенсировать, получив высшее экономическое образование. Служил на Балтийском флоте на миноносце «Фридрих Энгельс», работал на фабрике «Скорострой». Получив специальность инженера-экономиста, был направлен на завод № 190 в Ленинграде (сейчас это судостроительный завод «Северная верфь»). Там в 1939-м получил путёвку на завод № 402 в город Молотовск. Куда и прибыл 4 мая 1940 года». Это выписка из заявления-анкеты, которую Савва Михайлович заполнял, когда устраивался на завод. За ним, кормильцем семьи, вскоре прибыли в Молотовск супруга и сын Валя – будущий писатель-маринист, который, по его собственным словам, историей и морем заболел на Севере.

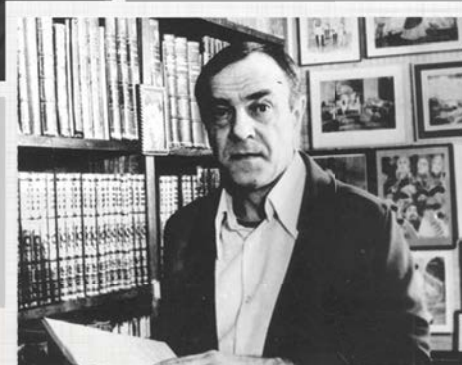
Но вернёмся к Савве Пикулю. Весной 1940 года ему – 39, сын должен пойти в 5-й класс. Из большого развитого города, с обжитого места нужно перевозить семью почти в буквальном смысле на болото (город ещё только начинал расти на топкой местности). Но новому предприятию, которое только

21 декабря 1939 года было запущено в эксплуатацию, требуются квалифицированные кадры. В тот год на стапеле заложили самый большой в мире линкор «Советская Белоруссия». Нужны люди.

У молотовского завода № 402 в Ленинграде своя контора по трудоустройству. Через неё опытных кораблестроителей вербуют и направляют на Север. Большую помощь в поисках кадров предприятию оказывает Народный комиссариат. Перевод Саввы Михайловича из Ленинграда в Молотовск был согласован с наркомом оборонной промышленности Михаилом Кагановичем.



Савва Михайлович Пикуль





204979

Имя: Савва Михайлович

Фамилия: Пикиуль

Адрес: \_\_\_\_\_

Фон №: \_\_\_\_\_

**ЗАЯВЛЕНИЕ-АНКЕТА**

Принять меня: в отдел снабжения  
Н-ка бюро планового звонка

Организация: \_\_\_\_\_

Содержание: \_\_\_\_\_

ОПРОСЫ

ОПРОСЫ	ОТВЕТЫ
Место рождения:	1901 г. в Кувшиновском уезде, Кувшинов, уезда Мещеряковская губерния

Содержание: \_\_\_\_\_



## Ценный специалист и юный моряк

В архиве Севмаша сохранилось личное дело отца Пикиуля. Аккуратно подшит договор, который Савва Михайлович заключил с предприятием при поступлении на работу. Ему полагалось 24 дня испытательного срока, оклад в 1600 рублей и подъёмные. Тогда ему выделили 500 рублей. Это размер полуторамесячной зарплаты. Для понимания: килограмм картошки в это время стоил 51 копейку, гречки – 2 р. 30 коп., литр молока – 1 р. 20 коп.

Дорога до Молотовска была сложной и с точки зрения логистики, и с точки зрения денежной. Но билеты оплачивались и самому работнику, и членам семьи, назначались суточные на время пути. Кроме того, зарплата приглашённому специалисту начинала платиться с того момента, как человек выехал на новую работу. По прибытии предоставлялось пригодное для проживания жильё, кровать и постельное бельё – это тоже входило в перечень льгот для привлечения кадров. А Савва Михайлович как ценный специалист получил комнату в доме на улице Индустриальной. Среди большого количества барачников в строящемся городе это здание отличалось особой архитектурой и удобствами в квартирах. Двускатная крыша, балконы-эркеры – такие дома считались элитными, здесь появились даже первые в городе ванны. Сюда селили инженеров и руководителей. Савва Михайлович был назначен на должность начальника планового бюро снабжения. Как он сам пишет – «по договорённости между директором завода Кондратием Красильниковым и начальником Ленконторы». В сентябре Валентин пошёл в пятый класс, а папу перевели на новую должность. Он стал заниматься производственным планированием в должности старшего инженера группы, а затем – временно – контролёром в отделе технического контроля – одного из важнейших подразделений, которое занималось проверкой всех заказов на качество и надёжность.

Работу на секретном заводе в семьях обсуждать было не принято. Но кораблестроительная и морская темы у Пикиулей всё равно звучали постоянно. Отец как реликвию хранит флотскую тельняшку с миноносца «Фридрих Энгельс», а Валя Пикиуль бегаёт на занятия в кружок «Юный моряк» в Дом пионеров, где бывший моряк Н.И. Сметанин

объясняет ребятам азы флотской терминологии, рассказывает о типах боевых кораблей, показывает, как вязать морские узлы, обучает флажному семафору. Заметка о занятиях даже попадает в газету «Сталинец» за 26 декабря 1940 года. «С увлечением и серьёзно занимаются ребята в кружке «Юный моряк» в Доме пионеров, готовясь стать в будущем настоящими отважными моряками... Многие из них имеют хорошие оценки за отличную успеваемость. Витя Грязнов, Валя Пикиуль, Коля Черняев – лучшие кружковцы – готовятся к сдаче норм на значок «Юный моряк»».

## «Так надо было, сынок...»

Весной сорок первого Валя с мамой уезжают на лето к бабушке в Ленинград, там оказываются в блокаде и только в сорок втором Дорогой жизни в одном из эшелонов, идущих в Молотовск, они возвращаются. Семья поселяется в Соломбале (сейчас один из районов Архангельска).

Отец, так и не отработав указанные в трудовом договоре обязательные 2 года, уже призван в армию. С декабря он стал флотским командиром и первое время находился в Архангельске. Здесь же, в Соломбале, произошла последняя встреча с сыном.

Валентин Саввич своё 14-летие в июле 1942 года отпраздновал побегом из родительского дома в Соловецкую школу юнг, которая находилась в Соломбальском полуэкипаже и готовилась к переезду на Соловки.

«Перед отплытием меня отыскал отец, который тогда служил офицером в Беломорской военной флотилии, – писал впоследствии Пикиуль. – Он был как-то особенно мрачен, но поступок мой не осуждал. В эти дни проводилась добровольная запись моряков в морскую пехоту, которую готовили для боёв в Сталинграде, и отец был в числе тех, кто первым занёс своё имя в длинный список добровольцев.

– Так надо было, сынок, – помню я его слова.

Свидание было кратким, и отец ушёл, даже не оборачиваясь, чтобы в руинах Сталинграда сложить свою голову. Больше я его никогда не видел».

## Вместо послесловия

Валентин Пикиуль вернулся к матери уже после окончания войны, с боевыми наградами. Отец погиб. Савва Михайлович Пикиуль, по одной версии, пропал без вести в сентябре 1942 года, по другой – в феврале 43-го. Последние рассекреченные документы 1946 года ставят точку в дате гибели – февраль 43-го. И это совпадает с результатами той розыскной работы, которую вёл сам Валентин Саввич. В письме своей дочери он пишет: «Отец (Пикиуль С.М.) погиб при защите Дворца пионеров на берегу Волги. Когда немцы стали нажимать, моряки стали отходить. Отец был в каске, но, очевидно, всё-таки его ранило в голову, ибо всё лицо его было залито кровью. Он так и остался в здании, когда в него вошли немцы...»

Ему было чуть-чуть за сорок. Пожалуй, Савва Михайлович сделал более, чем достаточно. Он внёс свою лепту в строительство великого предприятия, во многом заложил основы планово-экономической службы на заводе № 402. Он воспитал сына. Таким, каким, наверное, мечтает воспитать любой отец. Научил его любить море и корабли. И показал ему и всем нам, как нужно вставать на защиту Отечества. Потому что так надо было. Он погиб в Сталинграде во Дворце пионеров, защищая право ребёнка, такого же, как его Валька, бегавшего в Дом пионеров, на то, чтобы учиться вязать морские узлы и мечтать о море... На мирное счастливое детство. «Пикиуль С.М.» – на Мемориале воинской Славы Севмаша это одно имя из списка в 1512 имён. Тех, что ушли на фронт с завода № 402 и не вернулись. И хорошо, что имя Саввы Михайловича прославил сын, что оно не молчит, что и сейчас рассказывает о простой и честной жизни и трагическом, но достойном её окончании. Хорошо, что это имя с благодарностью и гордостью хранит и помнит завод.



Репортаж-исследование  
«Жизнь семьи Пикиулей  
в Молотовске»



# КРЕСТНЫЙ ПУТЬ

ИВАНА  
ТАРАСОВИЧА  
КИРИЛКИНА





Текст: Светлана Иващенко,  
информационно-технологический  
профориентационный центр «Погружение» АО «ПО «Севмаш»

Только сейчас, под мерный стук колёс, он как никогда раньше ощутил всё отчаяние и безысходность своего положения. Он был арестован 8 сентября 1938 года, и казалось за 2,5 года, находясь в положении заключённого, уже должен был свыкнуться и со своим новым статусом, и с безнадежной участью. И всё-таки теплилась надежда... С каждым новым допросом и очной ставкой она меркла и истончалась, но в глубине души тлеющим огоньком поддерживала жизнь и веру в чудо, которому не суждено было случиться. Не помогли ни письма товарищу Сталину, ни разумные доводы о причинах срыва сроков строительства, которые состояли отнюдь не во вредительстве, а в недостаточной проработке большинства проектных решений, ни пояснения в ответ на злобные выпады некоторых фигурантов дела, попросту сводящих счёты или «спасающих собственную шкуру». 26 мая 1941 года мир рухнул! Приговор Военного трибунала Архангельского военного округа беспристрастно осудил его на 15 лет лишения свободы. Начинался новый жизненный этап первого начальника строительства завода № 402 и города, его крестный путь к месту последнего земного пристанища на Вятской земле...



**Схема расположения подразделений  
Вятского исправительно-трудового лагеря (Вятлага) НКВД СССР  
(1941-1943 гг.)**

**Кайский  
/Верхнекамский район/  
Кировской  
области**



## Дорога на Вятлаг

Спустя 80 лет специалисты Севмаша повторили путь Ивана Тарасовича Кирилкина, который Вологодским этапом был направлен из города Молотовска к месту отбытия наказания в Верхнекамский район Кировской области в печально известный Вятский исправительно-трудовой лагерь НКВД СССР. Исходя из масштабов репрессивной политики государства того периода, доставка заключённых до места отбытия наказания являлась непростой задачей, поэтому ничего удивительного не было в том, что путь длиной в 1200 км занял ни много ни мало – полгода. В том, что он был наполнен нечеловеческими страданиями, сомневаться не приходится, но для И.Т. Кирилкина, скорее всего, измерялся он не расстоянием, а осмыслением превратностей собственной судьбы, которая превознесла его, вчерашнего мальчишку-беспризорника, до высот решения важнейших государственных задач, и так же безжалостно низвела до самой бесправной прослойки советского общества, именуемой всего двумя буквами – ЗК. И горечью в сердце отзывалась злая ирония судьбы, которая увозила его от уже принявшего реальные очертания социалистического города на Белом море (именно так И.Т. Кирилкин в статьях называет стройку) в столицу Вятлага с одноимённым названием Соцгородок (сегодня это посёлок Лесной).

Он прибыл в Вятлаг 10 декабря 1941 года, самое тяжёлое время, когда в связи с началом военных событий оборвалось всякое снабжение и о заключённых просто забыли... Один из узников вспоминал, что любой прибывший сюда уже через 2 недели превращался в доходягу. Здесь убивали голод, холод, болезни и непосильный труд. Срок жизни каждого этапа составлял всего два месяца, после чего завозился новый.

Исключений ни для кого не делали, и бывшего начальника строительства завода № 402 направили на лесоповал в 6-й отдельный лагерьный пункт. Позже в свидетельстве о смерти, направленном родным, указывался некий несчастный случай при погрузочных работах, который, по всей видимости, привёл И.Т. Кирилкина в больницу Сангородка, где 25 марта 1942 года жизненный путь Ивана Тарасовича оборвался. От времени прибытия до кончины прошло всего 3,5 месяца. Официальной причиной смерти значилась сердечная недостаточность.

## Экспедиция совести

В июне 2023 года для участников экспедиции путь, которым прошёл Иван Тарасович Кирилкин к месту заключения и смерти, занял двое суток, но надо признать, что даже сегодня лёгким его не назовёшь. Преодолевая километры «убитых» дорог, проезжая мимо существующих до сегодняшнего дня зон, заброшенных населённых пунктов, многоэтажных домов с пустыми глазницами окон, мы так же, как и Кирилкин, предавались размышлениям и находили поддержку в окружающих нас людях и в событиях, предварявших большое дело, частью которого выпала честь стать и нам. Мы взяли крест, изготовленный на Севмашпредприятии руками и усилиями людей, ради которых 87 лет назад и приехал Иван Тарасович на безлюдный берег Белого моря для возведения будущего завода-гиганта и города при нём. Июньскую экспедицию для установления памятного креста на месте захоронения И.Т. Кирилкина предваряла большая кропотливая поисковая работа специалистов информационно-технологического и профориентационного центра «Погружение», которые изучали архивы, писали запросы о судьбе начальника строительства. Ответ на один из них удивил тем, что помимо причины смерти и места захоронения – лазарет 4 ОЛП, указывал номер могилы – М-46. Эти литеры, обозначающие конкретное место на лагерном кладбище, побудили нас попробовать установить последнее земное пристанище человека, с которого начался и наш завод, и город в целом...



## Поле памяти

Человеческие потери Вятлага исчислялись десятками тысяч людей. Кировский историк Владимир Веремьев утверждает, что по смертности он опередил даже трагически известный Бухенвальд. Несмотря на директивы и положения Санитарного отдела ГУЛАГа об обязательном захоронении заключённых в могилах с табличками и актами, указывающими конкретное место захоронения, правила эти соблюдались далеко не всегда, а на строительстве и лесоповалах хоронили часто там, где велись работы: на делянках, в канавах, оврагах. И только у нескольких зон и Сангородка были свои погосты... Здесь по крайней мере хоронили в могиле с металлической табличкой, оставлявшей надежду не быть забытым.

Кладбище Сангородка 4 ОЛП, так называемая Марьяна горка, находящееся вдали от людских глаз, – единственное сохранилось до наших дней практически нетронутым. Сегодня на его месте лес, и только огромное количество табличек с уже выцветшими надписями дают представление о бесчётном количестве загубленных судеб.

Кировские священнослужители и поисковики на протяжении десяти лет ведут работу по установлению имён невинно осуждённых, захороненных на Вятской земле. В городе Кирсе при храме Покрова Пресвятой Богородицы создан Музей подвига и исповедничества на земле Верхнекамья, и только на больничном кладбище бывшей 4 ОЛП установлено шесть крестов священникам и людям, пострадавшим за веру.

Многострадальная Вятская земля долгие годы была страшным местом скорби, перемалывающим человеческие судьбы со всей нашей необъятной Родины и зарубежья. Сегодня через осознание нашей общей истории и покаяние она может стать единым полем памяти для всех пострадавших от незаконных репрессий вне зависимости от национальностей и отношения к религии. Там, наверху, есть кому оценить всю меру добра и зла каждого, а здесь пока человека помнят, он не уходит из этого мира окончательно. Сохраняя память наших предков, мы не просто проявляем уважение и почитание к ним, но и являемся тем связующим звеном непрерывного потока времени, который передаёт духовный опыт последующим поколениям. Это и есть залог здорового общества!

## Сила его мечты

6 июня 2023 года усилиями многих людей состоялось событие, достойное летописи истории Северодвинска и Севмаша. На месте примерного захоронения первого начальника строительства и директора завода Ивана Тарасовича Кирилкина установлен памятный крест, стоя перед которым мы передали ему слова признательности и благодарности с нашей северной земли, с берегов Белого моря. И главное поведали о том, что его планы и мечты воплотились в светлых цехах и стапелях Севмашпредприятия, «Звёздочки», «Арктики» и других предприятий города, в широких зелёных городских проспектах, улицах и тротуарах, в школах, театрах, музеях. Словом, о том, что здесь о нём помнят, чтут, берегут и развивают город, о котором он мечтал.

Символичное совпадение: в дни установки креста на месте захоронения И. Т. Кирилкина в Кирове проходило одно из крупнейших в стране православных шествий – Велюкорецкий крестный ход, который по преданию ведёт свою историю с 1380 года и не прекращался ни на один год даже в советский период. Надеемся, что этот знак свыше означает, что закончился многострадальный крестный путь Ивана Тарасовича Кирилкина.

Нерешённые долги предков ложатся грузом на последующие поколения. И хочется верить, одним общим долгом перед прошлым у нас с вами будет меньше, а у нашего предприятия и города появится ещё один небесный заступник.



Вятлаг, в котором отбывал заключение и умер И.Т. Кирилкин



Огромная благодарность людям, оказавшим помощь в установлении памятного креста И.Т. Кирилкину: хранителю Музея подвига и исповедничества на земле Верхнекамья «Вят-Лог» при храме Покрова Пресвятой Богородицы г. Кирс А.Н. Телёпиной; прихожанам храма Покрова Пресвятой Богородицы г. Кирс; члену комиссии по канонизации святых Вятской епархии протоиерею А.Н. Лебедеву; коллективу и заместителю по кадрам и воспитательной работе В.В. Головину Института повышения квалификации УФСИН.

Крест, установленный на могиле И.Т. Кирилкина



В зале гаснет свет, замолкают разговоры, вспыхивает экран.

На нём душераздирающая сцена: в тёмном подвальном помещении испуганная женщина протягивает дрожащими руками фотографию детей своему мужу-арестанту. А рядом – тюремщики.

«Моя охрана» – невесело шутит заключённый. Короткое свидание и вдруг какое-то «не то» слово, и всё скомкано, прервано, как приговор: «Товарищ Кирилкина, немедленно покиньте Архангельск!». Заключённого уводят, дверь камеры закрывается, и только гулкие железные шаги в темноте эхом продолжают звучать в ушах и сердце.



# Беломорский БОГАТЫРЬ

Текст: Светлана Сватковская  
Фото: Максим Воркунков

На большом экране в Доме корабла 11 августа 2023 года в официальный день рождения города состоялась премьера документально-художественной ленты. «Беломорский богатырь» – так называется фильм, который служба информации Севмаша выпустила к 85-летию юбилею Северодвинска. Фильм – экранизация первой книги города, датированной 1937 годом, авторства Ивана Тарасовича Кирилкина – руководителя стройки. В небольшой книжке-брошюрке Иван Тарасович пишет о том, каким он видит будущее завода и города.

– Меня эта книга потрясла, – вспоминает режиссёр и сценарист фильма Екатерина Пиликина. – Иван Тарасович Кирилкин смог заглянуть на десятилетия вперёд. Фактически спрогнозировал, причём очень детально, как будет развиваться Севмаш. А ведь у него было всего несколько классов образования. Несмотря на это, он смог написать такую книгу, достаточно глубокую, ёмкую, с цитатами Карла Маркса и других политических деятелей тех времён! Кирилкин понимает, как можно мотивировать людей для того, чтобы они начали строить, самое крупное предприятие в России среди болот, комаров, ветров и холода.



Я удивилась размаху его личности. Конечно, в юбилейный для города год мы не могли не вспомнить об этой книге, потому что мало кто вообще в Северодвинске держал её в руках. Сделать её известной широкой публике – это наш долг, наша честь и наша обязанность как информационной службы, которая занимается положительным имиджем предприятия. В фильме идёт параллельное повествование. Одна история – это реальные факты, которые взяты из различных источников: архивов НКВД, воспоминаний, публикаций, о том, как шло строительство; другая – это цитаты из книги Кирилкина, о чём он мечтал, каким видел город и завод спустя десятилетия. Поразительно: он оказался прав.

Да, эта книга не была «фантазией на тему» соцгородка, она оказалась точно до таких мельчайших подробностей, как возможность посадить цветы в цехах, разбить скверы и запустить фонтаны на территории предприятия, озеленить город, сделать его цветущим. Надо понимать, насколько невероятным это, теперь уже привычное представление о заводе и городе, звучало в те годы. Когда, оступившись на дощатом тротуаре, можно было утонуть в болоте, а ведь такие случаи реально были!



## ВОПЛОЩЕНИЕ МЕЧТЫ

Экранизация книги – амбициозная задача. Мало написать хороший сценарий, нужно найти в современных реалиях съёмочные площадки, которые могли бы соответствовать духу того времени, подобрать актёров и голоса для озвучивания отрывков из книги. Надо отдать должное руководству Северодвинского драматического театра Алевтине Голубевой, режиссёру Анастасу Кичику и актёрам: все откликнулись и приняли участие в работе на волонтерских началах. И в каком-то смысле они были вознаграждены. Исполнительница роли супруги Кирилкина актриса Драмтеатра Елена Быстрова призналась съёмочной группе, что всего за месяц до приглашения принять участие в экранизации написала на бумажке своё заветное желание: сняться в фильме. Написала и спрятала. Каково же было её изумление, когда она получила реальное приглашение на съёмки пусть небольшого, но всё-таки художественного эпизода в фильме. Именно она дрожащими руками протягивает фото детей арестанту Кирилкину в исполнении Вадима Мизина.



Начальник строительства завода № 402  
Иван Кирилкин



Исполнитель роли Ивана Кирилкина в фильме  
Вадим Мизин

Поиск главного актёра – особая история. Екатерина Пиликина признаётся, что когда читала книгу Кирилкина, в её голове звучал совершенно конкретный голос и, когда она услышала голос Вадима Мизина, поняла: это «её» Кирилкин. Ну а сравнив фото Ивана Тарасовича с внешними данными актёра, сомневаться уже не приходилось. Это он!

Кстати, о голосах. За кадром выдержки из архивов НКВД, статьи из заграничной прессы, воспоминания – читают работники предприятия. Те, что приняли участие в конкурсе дикторов, который проводила служба информации для записи аудиокниги по воспоминаниям первостроителей к юбилею Северодвинска. Была создана целая база талантливых чтецов – рабочих и инженеров Севмаша. И для них участие в подобных проектах – тоже исполнение мечты, возможность реализовать себя не только в работе, но и в творческих проектах предприятия.



Актёры фильма Николай Иванов, Вадим Мизин, Павел Варенцов, Елена Михайлова, Павел Митякин и съёмочная группа

## ПОМНИМ

Свет в зале зажигается. На сцене выступают создатели фильма, люди, причастные к съёмкам, рассказывают о трудностях и находках. А в ушах и сердце продолжают звучать жуткие железные шаги в коридорах тюрьмы. Он ушёл в темноту клеветы и предательства, человек, который мечтал о красивом городе и современном заводе, который положил на это свою жизнь. Который угадал и предвидел великое будущее и размах великого предприятия. Помним ли мы его, человека, чьим именем названа одна из улиц нашего города? Чьё имя каким-то неведомым промыслом сохранилось и очистилось, засияло для потомков, чтобы мы могли без стыда говорить: да, он строил наш город и завод. И мы вспоминаем его с благодарностью.



Советник генерального директора Севмаша В.А. Сыродубов вручает участникам съёмок фильма благодарственные письма





# Первые шаги Северодвинска

Текст: Анна Волгина  
Работа с архивом: Ирина Мансимова

Каким магнитом в середине 30-х годов прошлого века притягивала к себе людей необжитая северная земля? В считанные годы они должны были построить в устье реки Северная Двина завод-гигант и город при нём. Кем были эти первопроходцы, что заставляло их покинуть родные края и приехать на грандиозную стройку, превышающую по объёмам знаменитый Днепротэкс? В юбилейный для Северодвинска год мы задались этим вопросом. Ответы нашли в личных делах первостроителей, которые приехали сюда в 1936 году. Пожелтевшие страницы архивов Севмаша сохранили сухие факты биографий. Исходя из этого создан их портрет, который мы представили в инфографике.

Строить будущий Северодвинск и Севмаш приезжали люди молодые в самом работоспособном возрасте: в основном 27-29 лет. Были и совсем юные ребята, решившие попытать счастья на новой земле – пятеро мальчишек от 15 до 18 лет. Самому начальнику строительства Ивану Тарасовичу Кирилкину было 46. В основном первостроители имели семьи, но на «целину» детей и жён не брали. Работы они не боялись: трудовые мозоли им были знакомы с детства – рабочие происходили из крестьян-середняков.

Задача перед первостроителями стояла сложная: приходилось отвоёвывать у северной природы каждый сантиметр. Воспоминания о тяготах и победах сохранились в архивах городского музея, а двенадцать самых ярких эпизодов стали основой аудиокниги «Первые шаги Северодвинска», созданной

на Севмаше. Озвучить их мы пригласили нынешних работников завода. Рассказывает звукорежиссёр проекта Элина Никулина: «Восхищение и трепет – только так можно описать чувства, которые мы испытали во время работы над книгой. На конкурс поступило более 40 аудиозаписей от сварщиков, сборщиков, слесарей-монтажников, инженеров и специалистов Севмаша. Одни шли целенаправленно, имея за спиной опыт публичных творческих выступлений, другие впервые открывали себя, случайно узнав о кастинге. Мы отобрали тринадцать человек. И голоса сплошь такие, что удивляешься: как раньше эти люди умудрялись оставаться незамеченными, скромно работая в цехах и подразделениях?! Ведь каждый из них – со своим характером и тембром, и многие вполне могли бы озвучивать проекты федеральных телеканалов и аудиокниги всемирно известных авторов...»

«Смешно было называть этот населённый пункт, который и на посёлок не тянул, городом», – говорится в одном из текстов. Но это и вправду был город, пусть и совсем молодой. Как работал первый плавучий детский лагерь, как строили жильё для себя и товарищей, вытаскивая из топкого болота экскаваторы, чем жил первый театр Судостроя, как прокладывали дороги и почему на стройплощадку ехали из разных уголков страны, снимаясь с места целыми классами, – всё это вы можете узнать из нашей аудиокниги «Первые шаги Северодвинска». Проект размещён на платформе Яндекс. Музыка и доступен по QR-коду. Приятного прослушивания!



Аудиокнига Севмаша  
«Первые шаги Северодвинска»





# ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

ТОКАРЬ СЧЕТОВОД секретарь БУХГАЛТЕР гидротехник ЗЕМЛЕМЕР  
 КРОВЕЛЬЩИК чертёжник КРАНОВЩИК КРОВЕЛЬЩИК ИНЖЕНЕР-ГИДРОТЕХНИК  
 преподаватель ТЕХНИК-КОНСТРУКТОР ИНЖЕНЕР-ПРОЕКТИРОВЩИК АРХИТЕКТОР  
 КЛАДОВЩИК ТЕХНОЛОГ методист РАЗМЕТЧИК ЗАВ ТЕХ АРХИВОМ  
 старший плановик нормировщик электросварщик копиловщик

## ПЕРСОНАЛ СТРОЙКИ

29% Рабочие  
 71% ИТР

## ВОЗРАСТ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ

от 21 года до 32 лет

## СЕМЕЙНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

76% Мужчин

24% Женщин

61% В браке

## СОЦИАЛЬНОЕ ПРОИСХОЖДЕНИЕ

30% Крестьяне-средняки  
 23% Крестьяне-бедняки  
 16% Мещане  
 14% Служащие  
 13% Рабочие  
 4% Кустари

## ОБРАЗОВАНИЕ

Низшее (ЦПШ или классное начальное училище) 25%  
 7 классов + курсы или техникум 25%  
 Высшее 25%  
 6-7 классов 20%  
 Среднее 5%

Русские

55%

## НАЦИОНАЛЬНОСТЬ



24%

Украинцы

16%

Евреи

4%



Белорусы

Дизайн: Наталья Борисова,  
 Алексей Гладких,  
 Лариса Давидович



# ВМЕСТЕ ВЕСЕЛО ШАГАТЬ

Текст: Ирина Мансимова

*Почти полторы тысячи многодетных родителей работают на Севмаше. Несколько семей имеют в составе 7 и 8 детей! Собрать вместе всю семью, например, для фотосессии – очень непростая задача, ведь у каждого свои занятия и интересы. Мы нашли несколько таких – больших и дружных севмашевских семей и хотим познакомить с ними и вас.*

## За именинным... холстом

В семье разметчика судового из цеха №5 Алексея Латанова 8 детей! Причём двое из них – приёмные. Самому старшему 23 года, и он уже живёт отдельно от родителей. Остальные пока учатся в школе или посещают дошкольное учреждение. А самой младшей – Василисе – исполнился 1 год в день фотосессии для журнала «Завод». Так что, можно сказать, мы собрали всю семью за именинным... холстом. Дело в том, что семья Латановых – творческая. Мама – маляр. Дочь Элина учится в художественной школе. Две неразлучных сестрёнки Вера и Надя берут уроки рисования у профессиональной художницы. Вот и в этот день Латановы предалились совместному творчеству и нарисовали



совместную картину. В каком получилось стиле – Малевича или Пикассо – решать вам, но, как ни крути, – гениально!

Кстати, семья Алексея Владиславовича имеет диплом «Признательность» от губернатора Архангельской области за достойное воспитание детей. Награда заслуженная: все дети – большие помощники родителей. У семьи есть традиция – собираться утром всем вместе за завтраком. И, несмотря на маленькую кухню, место в этой большой семье находится каждому!



## В одной машине

### за приключениями



Семья работников Севмаша Абибуллаевых пока состоит из пяти человек. Детей трое – два сына и дочь, но, как говорится, всё ещё впереди, так как Марлен и Лидия изначально планировали много детей. Тем более проверили на собственном опыте: с тремя детьми справляться легче, чем с одним, так как дети находят совместные занятия и дают родителям время на свои дела. Несмотря на то, что София – самая младшая и ей всего 6 лет, она – лидер семьи. Может всех организовать, раздать задания, помочь по хозяйству и даже самостоятельно готовит себе завтрак. У каждого свои увлечения. А объединяет всю семью общая страсть – путешествия на автомобиле. Пробовали летать самолётом, но сидеть тихо и не бегать по салону малышам оказалось непросто. Так и появилась традиция – ездить в отпуск на машине – из неё-то не убежишь! Абибуллаевы исколесили нашу страну и даже за границу ездили автотранспортом. А это удобно: можно взять сколько угодно вещей и даже самокаты для непосед.

Абибуллаевы оба трудятся на Севмаше. Вот и старший сын Дамир заявил, что станет, как папа, сварщиком.

Родители не против. Но сын увлекается программированием и даже разрабатывает компьютерные игры. Так что, может, новый заводской инженер растёт.





## Десять литров супа на обед

Семья Барановых любит вкусно покушать. О своих гастрономических предпочтениях рассказывают увлеченно, аж дух захватывает: на даче жарят сосиски и хрумят их с овощами, коптят грудинку, да и вообще, всё, что можно коптить, – коптят. Готовят в казане плов, а в духовке – лазанью. Мама Елена Николаевна, оператор ЭВМ стапельно-сдаточного производства, признаётся: готовить на всю семью приходится буквально тазиками и десятилитровыми кастрюлями. И это съедается за один вечер, с гордостью уверяет папа Денис Вадимович – слесарь-монтажник стапельно-сдаточного производства. В семье подрастают ещё два богатыря – подростки-близнецы Савелий и Ярослав и четырёхлетняя Доминика, аппетиту которой позавидует любой взрослый. В отличие от современных детей, которых ничего, кроме фастфуда, не интересует, Ника кушает всё, что приготовит мама. Любимое блюдо – домашняя пицца. Её Барановы готовят по три противня на...один час. Выпечка не успевает остыть, как тут же съедается.

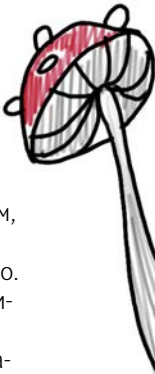
Многодетной семья Барановых быть не планировала. Но мама хотела дочь, а первыми появились мальчишки-близнецы. Решили: будем рожать до тех пор, пока не выполним «план № 1». Зато с рождением Доминики опытный отец уверяет, что может «одной рукой готовить, второй – убирать, а ногой нянчить ребёнка».

Дети часто просят рассказать про Севмаш, знают, через какую вахту ходят родители на работу. В школе говорили реферат: один сын писал про профессию отца, второй – матери. У мамы есть мечта – показать завод мальчишкам. Уверена – они загорятся и загордятся!

## Семейный оркестр

Из семьи Смирновых можно собрать целый оркестр. Мама Вера Александровна, инженер-конструктор проектно-конструкторского бюро, играет на фортепиано и поёт. Старший сын четырнадцатилетний Сергей окончил музыкальную школу по классу кларнета. Двойняшки пятиклассницы Настя и Маша учатся играть на флейте и скрипке. Правда, все вместе сыграли лишь однажды – выучили простенькую мелодию на радость бабушкам. Дело в том, что уровень владения инструментом у всех пока очень разный. Но мы верим, что когда-нибудь услышим слаженное звучание семейного оркестра Смирновых. К тому же, к квартету может присоединиться и младший Михаил. Ему 9 лет и, по мнению родителей, у мальчика исключительный слух. Он может запросто подобрать мелодию на клавишах. Но вот ходить в музыкальную школу отказывается – напугали сестрёнки страшным монстром по имени Сольфеджио.

Жизнь Михаила течёт легко. Его не загружают множеством ежедневных занятий и кружков. Дело в том, что к четвёртому ребёнку Вера Александровна поняла, что не обязательно жить по педагогическим учебникам, бесконечно занимать детей. Маша и Настя вообще, как два весёлых гуся – один белый, другой серый, – противоположность, как инь и янь, одна танцует, другая занимается спортом. А вот старший сын испытал на себе бремя всевозможных развивающих занятий. Он и музыкант, и дзюдоист, и боксёр. Зато младший любит много гулять, растёт коммуникабельным, дипломатичным и имеет множество знакомых в своём и соседнем дворах.







## СТРОИМ АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ



ЧИТАЙТЕ НОВОСТИ СЕВМАША В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ  
И НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ [WWW.SEVMASH.RU](http://WWW.SEVMASH.RU)