

Из чего состоит такая сложная и наукоемкая техника, как атомная подводная лодка? Как ее построить, чтобы многотонная громадина могла всплывать и погружаться по команде, которую ей дает человек. Как соединить разрозненные комплектующие, оборудование, материалы, которые поступают на Севмаш со всей страны, чтобы в результате вдохнуть в корабль жизнь и отправить на боевую службу. Знать все: от того, с каким составом надо выбрать краску, чтобы за 25 лет под водой ржавчина не «съела» корабль, до тонкостей акустических приборов и другой техники... Из 27 тысяч сотрудников, работающих на Севмаше, во все эти тайны посвящены не более нескольких сотен человек. В их числе строители атомных подводных лодок. И даже если за чашкой крепкого чая вы попытаетесь расспросить этих людей о сложностях их работы, градус разговора это не поднимет. Всю правду они не расскажут никогда. Государственная тайна. Но все же есть темы, которыми они могут поделиться.



Наш разговор с начальником
Управления подводного
кораблестроения АО «ПО «Севмаш»

Маратом АБИЖАНОВЫМ

состоялся в канун 65-летия отдела строителей
подводных лодок и 20-летия Управления
подводного кораблестроения Севмаша.

КОРАБЛИ НАШЕЙ ЖИЗНИ

— **Марат Абдраухович, сегодня на стапелях Севмаша ведется строительство двух серий кораблей четвертого поколения проектов «Ясень-М» и «Борей-А». Есть ли какая-то разница в подходах к строительству АПЛ этих проектов?**

— В последнее десятилетие производственная программа по строительству атомных подводных лодок четвертого поколения у предприятия очень насыщенная. Корабли проектов «Ясень» (проектант СПМБМ «Малахит») и «Борей» (проектант ЦКБ «Рубин»), безусловно, отличаются. И в первую очередь назначением. «Бореи» — это так называемые стратеги, — ракетные подводные крейсера стратегического назначения, «Ясени» — атомоходы многоцелевые, предназначены для уничтожения надводных кораблей и судов, подводных лодок и наземных объектов противника, по сути, истребители. Они выполняют абсолютно разные боевые задачи. Методы строительства одинаковы, а вот система выполнения работ отличается. На мой взгляд, проект «Ясень» по технологии строительства гораздо сложнее, но это характерная конструктивная особенность многоцелевых кораблей. В части оборудования корабли обоих проектов оснащены отлично.

— **В среднем требуется 6-7 лет для того, чтобы с нуля построить атомоход. Почему так долго строится атомная подводная лодка?**

— Мы укладываемся в общепринятую практику по строительству подводных кораблей. Атомоход — сложное высо-

котехнологическое изделие, концентрат передовых идей всей страны: тысяч заводов, десятков научных институтов, конструкторских бюро. Через проектантов мы находимся в тесной кооперации со многими предприятиями, научно-исследовательскими организациями. На строительство современной подводной лодки с момента закладки ее на стапеле до спуска на воду и заводских испытаний уходит, конечно, не год и не два. Это очень трудоемкая и ответственная работа. А на создание серии кораблей требуются десятилетия. Наука, технологии, конструкторская мысль в это время не стоят на месте. Кроме того, новые задачи появляются и у главного заказчика — флота. Поддерживаем связь и с профильными военными институтами. Их представители вместе с представителями наших контрагентов участвуют в испытаниях, а по их результатам делают свои выводы — что-то дорабатывают, изменяют, совершенствуют.

— **Отличается ли технология строительства АПЛ третьего и четвертого поколений?**

— В связи с тем что работ по линии гособоронзаказа стало много, все производственные стапели используются по назначению. Модернизируется производство, цеха оснащаются новым высокопроизводительным оборудованием, а значит, работа становится более продуктивной и комфортной. Позиционно-модульный метод строительства, который использовался при создании кораблей третьего поколения, себя абсолютно оправдал. Это была передовая технология для 20

века, и сегодня корабли строятся по этому же принципу. Перед строителями стоит самая главная задача: подводную лодку в море должно быть не слышно и не видно. Поэтому проектанты внедряют дополнительные мероприятия по снижению подводной шумности, а значит, и усложняется технология ее создания. АПЛ третьего поколения были более шумные. Кроме этого сегодня ясно, что наука идет вперед и многие системы корабля переведены на «цифру», а значит, строительство кораблей нового поколения технологически сложнее. Все головные АПЛ создаются с большой трудоотдачей, требуют специальных технологий и принятия нестандартных инженерно-технических решений.

— **Марат Абдраухович, у Вас отличная производственная школа, какой корабль в Вашей жизни запомнился особо?**

— Вся моя сознательная жизнь прошла на производстве, на стапеле крупнейшего эллинга. Я пришел в 1981 году на первую серийную «Акулу» помощником мастера, потом работал старшим мастером на «Антея», начальником участка. Набрался опыта, поднимался по служебной лестнице, и в 1999 году был назначен заместителем начальника цеха № 55 по производству — начальником планово-диспетчерского отдела, спустя годы — заместителем, а затем начальником производства военной техники. Кстати, раньше в 5-й отдел строителем брали человека, который не менее трех лет проработал мастером, и мне в свое время отказали. Корабли моей жизни — это «Акулы» и все атомные подводные лодки проектов «Борей» и «Ясень», участвовал в постройке двух дизельных лодок по контракту с Рособоронэкспортом, дизельных подводных лодок проекта 641 в цехе № 42. Участвовал в ходовых испытаниях АПЛ «Дмитрий Донской», как полагается, прошел посвящение в подводники: выпил плафон заборной соленой воды, получил сушку и поцеловал раскачивающуюся кувалду. А вообще я люблю море и в душе романтик.

Ощущения от работы на заказах разные, в зависимости от возраста, наверное. К примеру, когда я работал мастером на строительстве «Акулы», у меня была сильная бригада и ощущалась командная сплоченная работа. В Управлении подводного кораблестроения, конечно, для меня роднее АПК «Северодвинск», потому что вместе с коллективом 5-го отдела

мы вложили в его строительство очень много сил. Мы его, как ребенка, научили ходить, слушать, разговаривать, отправили его в жизнь, и теперь он — гордость Военно-морского флота, и наша, конечно же.

— **Как строится работа с экипажем и с военным представительством?**

— С экипажами мы дружим. Например, подводники АПЛ «Казань» во главе с командиром Александром Бекетовым приехали за три недели до того, как мы должны были выводить корабль из цеха, они сразу приступили к изучению материальной части и совместной работе. Ведь как только корабль выходит на воду, начинаются швартовные испытания, командир корабля назначается сдаточным капитаном, и он, вместе с ответственным сдатчиком, становится главным в борьбе за живучесть, пожарную безопасность и т.д. До передачи корабля флоту — это одна команда!

А про 1059 военное представительство, наверное, можно сказать так: Севмаш по праву называют флагманом российского кораблестроения, а 1059 военное представительство Министерства обороны РФ — штурман, который выбирает верный курс для флагмана, курс на качество и надежность военной техники.

— **Как можно оценить кадровый состав строителей?**

— Строители — это организаторы и координаторы труда больших и разноплановых коллективов цехов и отделов, от них во многом зависит слаженность действий подразделений. В Управлении работают грамотные специалисты. Строитель не только должен уметь составлять графики работ на корабле, согласовывать их, но и, самое главное, уметь общаться с людьми, уметь доказывать необходимость выполнения определенных задач. В общем, делать все для достижения главной цели — строительства подводной лодки. К сожалению, все больше уходит на заслуженный отдых людей из плеяды «золотых» строителей. Но на смену им заступает молодежь. Уверенная, целеустремленная, в меру амбициозная. Все ребята — патриоты и любят свое дело. Сейчас они пишут историю строительства атомного подводного флота России.

Беседовала: Елена Воронцова