

№3 (1422)

ТРУДОВАЯ ВАХТА

выпуск, посвященный Дню кораблестроителя



Поздравления Генерального директора ПАО "ВСЗ" Черногубовского С.Р.
и Генерального директора АО "ОСК" Пучкова А.С.  Новости ОСК 
История праздника  Интервью с Александром Ларионовым  Интер-
вью с Анжелой Поречной  Сергей Чертков - 1 место на соревнованиях
по судомодельному спорту  Стихи заводчан  Интервью с Сергеем
Заводовым  Пионеры океанов  Блиц-опрос с Мариной Куклиной

От первых лиц



Дорогие коллеги, примите искренние поздравления с нашим общим праздником – Днем кораблестроителя! Благодаря нашим совместным усилиям, флот России регулярно пополняется современными и технологичными судами, которые успешно справляются с разнообразными задачами, стоящими перед страной. Судостроение является одной из ключевых и приоритетных отраслей российской промышленности. Благодаря, в том числе, работе корабелов, осваиваются новые международные логистические пути, развивается речное и паромное сообщение, добываются полезные ископаемые, исследуются моря и океаны.

От лица руководства верфи поздравляю вас с праздником, пусть на вашем профессиональном пути всегда будет интерес к работе, пусть самые сложные задачи решаются легко, а выход из непростых ситуаций находится быстро.

Я благодарен каждому сотруднику Выборгского судостроительного завода за добросовестное отношение к нашему общему делу. Желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, огромного счастья и благополучия во всем! С уважением,

Генеральный директор ПАО «ВСЗ» Черногубовский С.Р.



Генеральный директор АО «ОСК» А.С. Пучков

Дорогие коллеги! Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем кораблестроителя!

Сегодня судостроительная отрасль играет важнейшую роль в обеспечении обороноспособности и развитии экономики России. И мы вправе гордиться результатами нашего труда. Предприятия корпорации с предельной ответственностью выполняют гособоронзаказ, строят и поддерживают техническую боеготовность кораблей Военно-Морского Флота, что значительно усиливает его мощь.

С каждым годом ОСК наращивает объемы выпуска гражданской продукции, расширяет линейку морской техники. Суда нашей постройки обеспечивают перевозку грузов и пассажиров, работают на шельфе и в рыбопромысловых компаниях, служат ключевым средством функционирования Северного морского пути. В нынешнем году ОСК запланирована масштабная сдаточная программа. Я уверен, что нам по силам такие планы, и общими усилиями, с максимальной отдачей каждого работника на своем месте мы достигнем поставленных целей. Для эффективной работы и выполнения стоящих перед нами задач мы создаем все необходимые условия. В рамках Стратегии развития АО «ОСК» до 2036 года на предприятиях корпорации проводится технологическое обновление, модернизируются существующие мощности и создаются новые. Много делается для профессионального роста и улучшения условий труда корабелов. По решению Президента Российской Федерации ОСК передано такое направление деятельности, как приборостроение, что значительно расширяет компетенции в области комплектующего оборудования. Мы серьезно изменили подходы к проектированию, формируем стандартные платформенные решения, что увеличит серийность производства. Сегодня корпорация ведет большую работу по переходу на новый технологический уклад, главной характеристикой которого является цифровизация. Все это определяет будущее судостроения и, по большому счету, делает ОСК лидером всей отрасли.

Важно, что наши инициативы находят поддержку у руководства страны. Это позволяет корпорации чувствовать себя уверенно и решать поставленные задачи, а каждому предприятию благополучно развиваться.

Хочу поблагодарить вас за труд и веру в наше общее дело. Желаю вам здоровья, новых личных успехов и больших профессиональных достижений!





ВЫБОРГСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

Стратегия развития АО «ОСК» ставит задачу по наращиванию собственных компетенций в проектировании и строительстве крупнотоннажных транспортных судов для торгового флота.



«Совокупность мероприятий, прорабатываемых ОСК с использованием внебюджетных источников финансирования позволит в перспективе нескольких лет организовать производство малооборотных двигателей, подготовить базу для выхода на серийное производство и создать условия для дальнейшего развития малооборотного двигателестроения в России», - отметил генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

Освоение собственного производства современных и экономичных главных энергетических установок морских транспортных судов (двигателей мощностью более 7 МВт) является критическим условием строительства крупнотоннажного торгового флота в текущих геополитических условиях. В условиях необходимости освоения данной продукции в сжатые сроки и отсутствия достаточного собственного (странового) задела в транспортном двигателестроении такой мощности целесообразна разработка собственных малооборотных двигателей с целью обеспечения строительства крупнотоннажного флота.



Для целей развития компетенций в двигателестроении АО «ОСК» прорабатывается вопрос приобретения индустриального партнера в качестве базовой площадки для производства малооборотного двигателя большой мощности. В качестве такой базовой площадки рассматривается ООО «Кингисеппский машиностроительный завод», владеющий необходимыми компетенциями, производственными мощностями и выстроенной кооперацией. Также к реализации проекта будет привлечен российский технологический партнер, обладающий широкой экспертизой в области передового инжиниринга.



История праздника

29 июня свой профессиональный праздник отмечают российские корабли — строители рыбопромысловых, военных и пассажирских судов. День кораблестроителя (судостроителя) еще молодой праздник, установленный по инициативе Минпромторга России и акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» (АО «ОСК») лишь в 2017 году, в год 350-летия подписания царем Алексеем Михайловичем указа о строительстве первого русского военного фрегата «Орел». И хоть в этом году празднику корабелов всего 8 лет, у российского флота богатая история.

Древнейшее судно, найденное на территории России, было создано еще в 5 веке до н.э., а первые палубные суда на Руси стали строить в 12 веке: по воде ходили шитики, карбасы, поморские лодьи (ладьи) и раньшины, но организованного судостроения не было очень долгое время. И только в 1634 году появилось морское судно — правда, зарубежной конструкции.

В связи с выходом России в Прикаспийский регион от царя Алексея Михайловича требовалось решить задачи обороны торговых судов от вражеских кораблей и нападений разбойников. Русские испокон веков воевали на кораблях, торговали и путешествовали вплавь. Однако выход в Каспий требовал максимально защищенного и маневренного судна — фактически плавучей крепости с мощной артиллерией и военной силой на борту.

За образец были взяты лучшие примеры европейского кораблестроения. Поэтому правильнее сказать, что «Орел» — это первый русский корабль западного типа.

Деталей конструкции и внешнего вида фрегата не сохранилось — в те времена судостроители не делали чертежей, также не существовало традиции изготавливать предварительные модели.

Согласно изображениям, воссозданным по записям мастеров и капитана корабля, первенец русского военно-морского флота был оснащен парусами и укреплен множеством металлических деталей. На вооружении у фрегата длиной 25 метров и шириной 6,5 метра состояли 22 пушки.

«Орел» был непохож на обычные боевые русские плоскодонные однопарусные ладьи, барки и струги. Судно больше всего напоминало голландские двухпалубные трехмачтовые военные корабли. Их конструкция и паруса позволяли ходить под довольно крутым углом к ветру.

Да и изготавливали «Орел» уже совсем по другим технологиям. Например, если русские корабли делали из сырого леса, то новый фрегат строили по-европейски, из дерева, которое сушили от одного до трех лет — так корабль должен был прослужить дольше.

Родиной первого военного судна стало Луховицкое село Дединово. Оно располагается недалеко от стрелки Москвы-реки и Оки. Место было выбрано не случайно. Во-первых, в то время в Коломенском уезде, которому принадлежало село, уже строили деревянные суда для перевозки рыбы, хлеба и соли по реке, а Ока в то время была главной транспортной артерией Российского государства. Во-вторых, этот регион был богат дубовыми лесами, что стали лучшим сырьем для строительства. В-третьих, рядом были металлургические заводы, которые поставляли пригодное корабельному делу железо.



История праздника

"Ранее на русских кораблях в качестве креплений использовали деревянные гвозди или мягкие крепления, сделанные из вываренных корней можжевельника, еловых веточек, лыка. Их очищали, скручивали и, как веревками, стягивали. Даже есть такое выражение: "шить ладью". Металлические крепления раньше были, но дорого стоили, поэтому использовали природные материалы", – рассказал руководитель Дединовского краеведческого музея Сергей Кочетков.

Так как судно строилось по западному образцу, для руководства работами царь выписал голландских мастеров, которые в то время считались лучшими. Они же привезли с собой инструменты зарубежного производства. "Голландцы, когда приехали в Дединово, подали царю роспись, в которой указали моменты, не актуальные для России, но имеющие огромное значение для европейского судостроения. В частности, они заказали 15 сортов веревок и канатов, чтобы ставить и управлять парусами. У нас не было парусной оснастки. Были веревки, которые из чего только не делали. Также заказывали фонари, шестифунтовые пушки и многое другое", – подчеркнул Кочетков.



К началу правления Алексея Михайловича в Дединове уже хорошо была налажена судостроительная инфраструктура. Однако только после заказа "Орла" это небольшое место для постройки кораблей расширилось до масштаба верфи. Она обрела статус государственной. За работу верфи руководитель отвечал непосредственно перед царем. Такая система судостроения в петровскую эпоху стала основной. "Верфь – это предприятие мануфактурного типа. Так, судостроительное место в Дединове обросло цеховыми постройками: кузницей, полотняной мастерской, складскими помещениями для просушки леса, токаркой и другими. Раньше же, когда стоили русские деревянные суда, все работы выполнялись в лесу, потом все стаскивали на берег и быстро собирали", – отметил руководитель музея.

"Орел" стал не только первым военным кораблем в России, но и первым судном в стране, получившим имя. Его название связано с еще одним знаковым для государства событием: в 1667 году изображение двуглавого орла на печати Московского царства впервые в официальном документе названо гербом.

Есть еще один примечательный момент. Ранее флаги не ставили на русских кораблях. Их заменяли воинские знамена отдельных родов или войсковых частей, главным среди которых был Государев стяг. Более того, историки предполагают, что на момент создания фрегата "Орел" собственного государственного флага у России не было. Однако, международная традиция требовала символа, который помогал бы различать корабли разных стран в открытом море.

Так, с первым военным фрегатом "Орел" связано и рождение российского флага – бело-сине-красного триколора. Голландцы писали царю, что корабль должен ходить под флагом, потому что морской корабль без флага – это пиратское судно. К сожалению, своего предназначения корабль "Орел" так и не выполнил. Версий гибели фрегата тоже в истории несколько, но все сходятся на том, что в море он так и не вышел. "Орел" дошел лишь до Астрахани, где в низовьях Волги шла крестьянская война под предводительством Степана Разина.

День кораблестроителя – это не только профессиональный праздник, но и повод вспомнить о достижениях этой отрасли, а также выразить благодарность всем, кто вносит свой вклад в развитие судостроения России.

С праздником, коллеги!



Бывших корабелов не бывает...

Про судостроение в целом и про отдельные его этапы пообщались с Александром Анатольевичем Ларионовым.

Вы, можно уже сейчас сказать, ветеран-судостроитель?

– Получается так, 42 года в судостроении. Общий стаж на Выборгском заводе у меня получился, по-моему, 33 года.

Расскажите про ваш карьерный путь и чем занимались?

– Я пришел на завод после авиации. Начал я со слесаря-монтажника судового третьего разряда в цеху номер пять, потом потихоньку пошел вперед. Разряд четвертый, пятый, бригадир, мастер, старший мастер, замначальника цеха, начальник пятого цеха. Был старшим сдаточным механиком на очень многих судах, работая в пятом цеху. После того, как в 2007 году, уже будучи начальником седьмого цеха, уехал работать в Астрахань, по возвращении, в 2014-м году, меня уже назначили начальником отдела испытаний.

То есть, в принципе, занимался всю жизнь пусконаладочными работами. Но даже когда монтажником работал, тоже был на сдачах всё время. Сначала буровых установок, потом других судов. После того, как судно построено, или буровая установка, нужно каждую систему запустить, отладить, довести ее до рабочего состояния, до нужных параметров, предъявить в объеме швартовных испытаний, еще на берегу, а потом уже выйти в море и показать, что данный объект действительно работает как задумано. На моем счету 27 судов и 8 буровых установок, это то, что я построил под ключ, так сказать, работая и на строительстве, и участвуя в ходовых испытаниях. Это не считая еще изрядного количества «полуфабрикатов», которые мы строили для норвежцев: траулеры и буровые установки на неполном цикле постройки.

А были ли когда-то такие моменты, когда что-то прям не получалось?

– Конечно, на ходовых испытаниях постоянно что-то налаживали. В качестве примера, это было давно, конечно, я тогда еще был вахтенным механиком, мы сдавали один из сухогрузов для северного морского пароходства, еще в 90-е годы. У нас на ходовых испытаниях в разнос пошла турбина, и как раз моя смена была. Кое-как тогда добрались до Выборга, сняли турбину с другого заказа, поставили на наш заказ и продолжили ходовые. Это брак поставщика был. Также выявляем всякие неисправности в процессе швартовки, это, в общем-то, обычное явление. Бывают настройки сбиваются какие-то, бывают системы выходят из строя, то есть вопросов и проблем всегда возникает очень много.

Сейчас со стороны своего опыта и своей карьеры кораблестроителя, как вы считаете, кораблестроение – это, скорее, сложная отрасль или не такая уж и сложная?

– Я считаю, что это сложная отрасль, потому что у нас, конкретно в Выборге, очень небольшая серийность судов, в основном мы строим головные суда. Как я вернулся на завод в четырнадцатом году, мы построили три ледокола: первый – 21-900-м проект для Росморпорта. Их было три единицы. Потом мы две единицы ледоколов построили для Газфлота. Один ледокол для Атомфлота. И сейчас траулеры идут. Вот мы три траулера построили для одного заказчика. Вот сейчас второй траулер, немного я его не довел до конца, до ходовых испытаний. Серийность маленькая, поэтому очень тяжело.



Бывших корабелов не бывает...

Когда серийность большая, допустим, строят, как еще в советские годы строили «Пионеры», там было 15–20 судов. То есть люди уже знают, что и как делать. Но когда строится головное судно, всегда очень много коррективов. Спроектировать сразу идеальное судно, в общем-то, невозможно. Возникает много сложностей, которые приходится решать на ходу вместе с конструкторами. Если, допустим, те же автомобили десятками тысяч выпускают, одни и те же. То есть, там все отработано до последнего болтика, последней гаечки.

Ещё момент, сегодня строит один человек, на следующем этапе строит другой, а на следующем третий. Ну и получается, что всегда у кого-то есть вопросы. Отдел испытаний как раз этими делами занимался, потому что мы приходим на судно, когда уже есть более-менее какой-то процент готовности, процентов 60–70, проверяем правильность постройки, проектирования, решаем с конструкторами, как исправить ошибки. После этого принимаем систему пусконаладочной работы, еще раз испытываем все трубопроводы на плотность, прозваниваются все электроцепи. Для примера, на одной буровой установке было заложено, и мы все это проверяли и испытывали, 800 километров кабеля! Представляете, нужно каждый метр проверить, правильно ли подключено, правильно ли все сделано? На траулерах, конечно, километражи поменьше, около двухсот.

Есть ли корабль, или проект, или судно, которым вы особенно гордитесь?

– Из буровых установок самой интересной и масштабной была та, что я построил в Астрахани, а из судов, наверное, самые технически сложные и интересные были как раз ледоколы Газфлота. Суммарная мощность электростанции была 27 мегаватт, а мощность на винтах – 21,5 мегаватт. Это 30 тысяч лошадиных сил. Два судна было: Александр Санников и Андрей Вилькицкий. Обычно только номера помнишь, а тут и название запомнил.



Какие основные личные и профессиональные качества должны быть присущи судостроителю на любом уровне?

– Во-первых, естественно, должен быть грамотным, во-вторых, у человека должна быть заинтересованность. Вот я всегда работал, мне было интересно. Я считаю, что человек хорошо работает, когда ему нравится. Если у него глаза горят, так сказать, он хочет развиваться, идти вперед, чему-то учиться, тогда он будет хорошо работать, я думаю так.

Я 42 года отработал в судостроении, и до последнего дня работы я постоянно учился под новые проекты. Я по образованию механик, но поднатаскался и по электрике, потому что у меня в подчинении же и механики, и электрики-слаботочники, и электрики-силовики, автоматчики и программисты, то есть я, конечно, не скажу, что я разбираюсь в электрике и в автоматике так же, как они, естественно, они тонкости какие-то в большей мере знают, но я тоже уже соображал, что к чему.

Что бы вы пожелали бы коллегам по цеху в профессиональный праздник?

– Терпения и удачи. Ну и желания работать. Повторюсь, главное, чтобы у людей горели глаза, и работали не только за деньги, но и потому, что им интересно. Конечно, денежную сторону вопроса никто не отменял, поэтому желаю всем финансового благополучия. Желаю, чтобы стремились свой потенциал, свою квалификацию поднимать. Тогда у всех корабелов будет все хорошо. Перспектива конкретно у нашего завода отличная, заказов много – остается только трудиться!



Рубрика «Женский взгляд»

Кораблестроитель – не чисто мужская профессия, и множество женщин, работающих на ВСЗ, в том числе в технических направлениях, это доказывают каждый день. Беседуем с токарем-револьверщиком 6-го цеха Анжелой Поречной.



Как давно трудитесь на заводе?

– Пришла я сюда пять лет назад. Хотя всю жизнь, 30 лет я работала только в торговле и понятия не имела, что это такое – работа с металлом. Но, так получилось, когда закрыли магазин, естественно, надо было куда-то идти. Мне посоветовали прийти на завод. Спустя год, девочка вернулась с декрета. Мне надо было освобождать место, так положено. Но мой начальник, Артем Иванович, не захотел меня отпускать и предложил обучиться на токаря-револьверщика. Я засомневалась, естественно, было страшно. Но ребята в нашем цеху очень хорошие, все мужчины, они меня поддерживали, сказали, не бойся, все будет хорошо, мы тебе поможем. Коллектив отличный! В результате, я встала за станок, получается, уже 4 года работаю токарем, и очень довольна. Меня никто не обижает, мне все помогают. Такое ощущение, как будто я, а мне довольно-таки немало лет,

51 год, наконец-то нашла себя. Это моё! На данный момент я уже работаю в том числе и на сверлильном станке, потому что у ребят очень много работы. Сказали, довольны мной, так что...

Что для вас стало ключевым фактором при переходе к новой профессии?

– Самое главное – это поддержка коллектива. Ребята, с их слов, очень рады, что я в цеху работаю, а я рада, что они у меня есть. Мы как одна большая семья, целый день, считай, проводим здесь. Ко мне очень хорошо и мастера относятся, и начальник. Конечно, в работе делают поправку на то, что я женщина. Но не каждая женщина справится с этой работой. Вроде все нормально, не жалуются, и я успеваю, хотя уже начала, практически, на 3 станках работать. Да мне и самой нравится, я иду на эту работу с удовольствием!

Чувствуете себя частью большого процесса кораблестроения? Есть какое-то такое одухотворение от того, что вы делаете какую-то деталь, а потом это превращается в корабль?

– Внутри мысль сидит, что приняла свое посильное участие, и, безусловно, это вдохновляет. Я может и не увижу своими глазами, что там и как, но сама идея работы на такой большой результат держит в тонусе.



Сколько занимало обучение? Тяжело далось?

– Представляете, когда работаешь 30 лет в торговле, общаешься с людьми, там совсем все другое и про другое. И когда я встала, конечно, панический страх, что не справишься, что не сможешь. Но коллектив посмотрел, сказали, да, она точно хочет научиться. Я не боялась испачкать руки, даже наоборот, я хотела. Хотела не теории, а больше практики. За счёт этого я, наверное, быстрее научилась. Теория, это, конечно, нужно, но есть человек, который воспринимает теорию, а есть человек, который воспринимает руками. Думаю, я именно такой человек. Мне просто объясни, а потом сразу покажи и стой возле меня. Я поковыряюсь один-два раза и научусь.

Работа на заводе техническая, насколько она вас изменила? Насколько повлияла на вас в личном плане?

– В моей жизни появилась сплочённость, чувство коллектива. Когда в магазине работаешь, ты там один, сам за себя. А здесь можно рассчитывать на взаимовыручку, если у тебя не получается что-то, ты можешь к любому подойти и сказать: «У меня не получается, я не понимаю». Мне сложно это передать словами, я говорю, и слёзы на глазах. Я душой здесь. Меня встречают. Восьмое марта, день рождения – у меня стоят цветы на станке. То конфетки, еще какие-то приятные мелочи. Говорят, Анжела, не получается, отойди, подумай, успокойся. Я сначала очень переживала. А что скажет начальник? Я отошла, понервничала, круги

намотала, думаю, а что я психую-то? Ты встань и сделай, ты же можешь. Я встаю и делаю, и у меня все получается, если не сразу, то почти сразу. Иногда думаю, почему я раньше сюда не пришла?

Расскажите чуть подробнее о работе.

– На сверлильном станке я сверлю фланцы, а на своих двух станках я делаю шпильки. Есть приварные шпильки, резьба на этих шпильках нарезается. На одном станке делаю маленькие, на другом большие. Они уже под это настроены. Когда идет поток шпилек, я кручусь туда-сюда от одного станка к другому, чтобы не перестраивать под разный размер лишний раз. Мне проще показать, чем рассказать.



Рубрика «Женский взгляд»



Сколько делаете деталей в день? Есть ли какой-то план на день, на неделю, на месяц?

- Есть наряды, по которым надо делать. Бывает, делаю и по 3 тысячи, и по 6 тысяч деталей. Меня иногда не остановить. Когда «под горячую руку», что называется, по настроению, я не знаю, что такое обед и перерыв. Меня ругает начальство. «Ангела, так нельзя, надо отдыхать». Но я понимаю, что корабли ждут! У меня внутри ответственность, что без меня корабли просто так стоят. Такой человек я, азартный. Меня спрашивают, как тебе не надоедает? Это же такая однообразная работа? А я сама себе задачи рисую, допустим,

сделать 25 штук за 15 минут. Таким образом, мне достаточно разнообразия: маленькая, большая шпилька, там поменьше резьба, здесь побольше резьба. Сейчас мне дали возможность поработать на сверлильном станке, и я сверлю фланцы. Получается, что-то новенькое, разнообразие.

Есть ещё куда расти профессионально?

- Сейчас у меня третий разряд, впереди четвертый. Самое главное, чтобы было качество. Очень переживаю, чтобы все было правильно, так, как должно быть. Конечно, какие-то погрешности есть, но, в целом, есть и доля уверенности, что, когда мои детальки придут на производство, пускай они не настолько ценны заводу, но специалисты проверят качество, и у меня всё будет нормально. И в море все будет в порядке. Положи мне чужую деталь, и я сразу скажу, что это не моя работа, потому что я уже знаю, как я работаю. Можно сказать, выработан свой стиль.



Корабли тоже разные бывают!

С 26 мая по 1 июня 2025 года в г. Кимры Тверской области прошёл Кубок России по судомодельному спорту, в котором приняли участие более 60-ти спортсменов из 12 регионов России, а также команды из Республики Беларусь.

В соревнованиях группы класса FSR-0, которую представляют гоночные радиоуправляемые модели свободной конструкции с полупогруженным гребневым винтом, оснащённым двигателем внутреннего сгорания, принял участие наш коллега, инженер-конструктор ОКПП Чертков Сергей. Заезды проходили на открытой воде. Модели передвигались по определённой дистанции со скоростью до 90 км/ч. Победитель определялся по максимальному количеству кругов за гонку. Сергей занял первые места во взрослой категории. От всей души поздравляем коллегу с блестящей победой!



Стихи заводчан

КОРАБЕЛАМ

Невзирая на погоду,
Перестройку и прогресс,
Строят люди теплоходы,
Не пропал к ним интерес.

На заводах корабелы
Все стараются не зря,
Корабли красиво, смело
Покидают стапеля!

Украшают видом строгим
Покорённые моря
И, подобием пагонов,
Гордо носят якоря!

РОССИЙСКИЙ ФЛОТ

Гордость Российской Державы –
Петром основанный Флот,
Под Флагом Андреевским славный,
Несокрушимый оплот!

Берег родной охраняя,
На море службу несёт.
Нежно волна обнимает
Надёжный Российский Флот.

Дышит Отчизна свободно,
Мирные наши моря.
Слава – Российскому Флоту!
Слава – воинам-кораблям!

Светлана Дзюдзе

УХОДЯТ КОРАБЛИ

Уходят корабли от стапелей
Искать себе далёкие причалы,
Так дети, уходя от матерей,
Пока ещё не ведают печали.

Влечёт простор и пенная волна
Бросает вызов юности и страсти,
То ласково старается обнять,
То подчинить своей жестокой власти.

Когда-нибудь, измотанный судьбой,
Но победивший в схватке со стихией,
Корабль вернётся на завод родной,
В родимый дом, где так его любили.

Он попадёт в объятия сильных рук,
Умелых рук, ответственных и строгих,
Они корабль, уставший от разлук,
Оберегут от боли и тревоги.

Залечат раны, просто говоря,
Обняв теплом своих сердец горячих.
Корабль поднимает якоря
И вновь идёт в далёкие моря.
Удачи, дорогой, тебе – удачи!

Ирина Антонова

ПУСТЬ БУДЕТ ЧУДО

Дай мне повод,
Маску дай,
Отойди скорее...
Я сегодня месяц май
Приварю к аллеям.
Каждый лист я приварю,
К веткам осторожно –
Оторвать их сентябрю
Будет невозможно.
Я вечернюю зарю
Приварю к дорогам,
Если чудо сотворю,
Похвали немного

ЭТО БУДНИ

Под тяжкой поступью бригады
Железный трап осел, скрипя.
Я знаю: стоит, знаю: надо
Проверить в трудностях себя.

Да, будет жизнь казаться трудной,
В неё лишь только окунись.
Да, я согласен: это будни,
Но не обыденная жизнь!

О. Кадкин



Стихи заводчан

65 ЛЕТ ПРОФСОЮЗУ ВСЗ

И, как всегда, послушно, терпеливо,
Всё ждёт вода у краешка земли,
Когда она и нежно, и счастливо
В свои объятия примет корабли

Качают краны секции и блоки,
Сверкают сварки синие огни –
Здесь трудового подвига истоки,
Что вписывают в летопись страны.

Судьба завода нелегко слагалась
В сороковые дальние года,
Но в заданные сроки отправлялись
В морской простор готовые суда.

От самодельной маленькой лодчонки,
Перевозившей древних поселян,
Судостроение пришло к наукоёмким
Прекрасным современным кораблям.

Завод иной сейчас, сменились поколения,
Добавилось династий трудовых,
Но хочется, чтоб все нововведенья
Не рушили традиций цеховых,

Чтоб каждый на своём рабочем месте
Был мастерски «заточен» и красив,
И чтоб с окрепшим профсоюзом вместе
Стал сильным и сплочённым коллектив.

Коль скоро всё проходит, это время,
Оставив опыт, канет в реку лет.
Но пусть всегда живёт судостроенье
На благодатной Выборгской земле.

Ирина Антонова

ПЕРЕД СПУСКОМ

С утра на стапеле аврал –
До спуска остаются сутки
Традиционный ритуал
Уже расписан на минуты.

Но праздник завтра, а сейчас –
Людей настроить – вот задача,
Порой секунды, а не час
Тянутся в формуле удачи.

Собрал бригаду бригадир
Вокруг себя, как перед боем,
Чтоб каждый свой ориентир
Усвоил на пять или более.

Мелькнули корабелов каски
И на корме, и на носу
И великан, как будто в сказке,
Внезапно ожил на весу.

Сигнал – и сброшены нагрузки
И шуткам нет уже конца,
Весь график подготовки к спуску
Опережён на два часа.

По трапу гордо корабли
Шли на обеденный антракт –
Подвластно им любое дело,
Когда в бригаде есть контакт

ПОСЛЕ РАЗЛУКИ

Простившись с крымским пляжем,
Хлебнув воды морской,
Я, став черней и глаже,
Вернулся в город свой.

Пешком прошёл с вокзала
И город не узнал.
Мне даже показалось,
Что он моложе стал.

Лучи косые солнца
Вершин касались крон
И отражались бронзой
От тысячи окон.

Сияли новизною
Фасады всех домов,
Залив голубизною
Сияет у мостов.

Вписались зданья новые
В знакомый всем пейзаж –
Заулыбался молодо
Старинный город наш.

Всегда после разлуки,
И это знают все,
Наглядней перемены
На дорогом лице.

Л. Марек

КРАНЫ

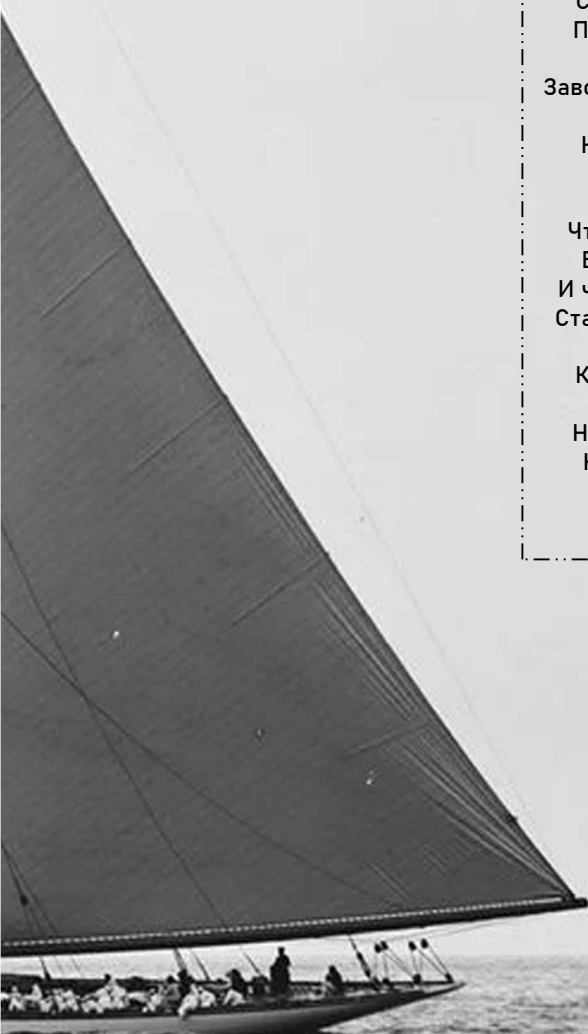
Краны, краны-великаны!
Вдоль высоких стапелей
Ходят краны
Носят краны
Части новых кораблей.

Трубы, мачты выше знаний
Осторожные несут.
Как живые марсиане,
Только их стихия – труд.

Высота такая – жутко
Кран, как будто к тучам мост.
Над землёй в стеклянной будке
У огромных кранов мозг.

Этот мозг сидит в спецовке,
Смотрит вниз во все глаза.
И цветной косынкой ловко
Перехвачена коса.

О. Кадкин



Рубрика «Личное дело»

О профессии и жизни поговорили с Сергеем Васильевичем Заводовым – уникальным специалистом, но не только потому что он, буквально, единственный термист на заводе.

Расскажите, как оказались на заводе?

– Мы жили напротив старой площадки, на Бобовом мысу. Почти все, кто там жили, на заводе работали. Электричество-то у нас было с завода. Как корабль тянут с док-камеры на старую площадку – свет вырубался. Энергии не хватало или может замыкало что-то, не знаю. А нам что без света делать? Мы выходили на берег, смотрели, как корабль тянут. Интересно же, пацанам. Корабли часто тянули, какое-то время было серийное производство, «Пионеры» делали, серия очень известная. Так вот, папа на заводе работал маляром, поэтому, отчасти, то, что я здесь работаю можно считать преемственностью поколений. К сожалению, он разбился на автомобиле, ему всего 31 год был. Так мы с мамой с 1971 года вдвоем и жили. Рос, помогал ей по хозяйству, как мог. После школы пошёл учиться в 214-е училище, после – армия, Афганистан, а вернувшись со службы в 1985 году трудоустроился на завод. Учился я на столяра, мне нравилось дерево. Вот я и устраивался какуты отделывать, но мне сказали, устройся пока временно в термичку, а потом тебя переведем. В итоге уже 40 лет здесь в печах работаю.

Вы, наверное, с печами уже срослись. Можете немного рассказать о вашей работе?..

– Сейчас на автомате все делаю, можно сказать, с закрытыми глазами – опыт. Мою работу можно сравнить с выпечкой хлеба: тесто замесили, в форму его положили и отправили в печку. При необходимой температуре добиваемся нужного качества металла. Потом проверяем его на специальных приборах, в них стоит технический алмазный шарик: под высоким давлением оставили на металле след, смотрим диаметр отпечатка через трубу, как в микроскоп, и по таблицам сверяем соответствие. Есть ещё цементация. Допустим, есть какой-то вал, работающий под нагрузкой, и в то же время по нему идет какое-то трение. Нужно, чтобы он внутри был мягкий, а сверху крепкий, как стекло. Стекло же крепкое, но в то же время хрупкое. Так и металл: у него чем выше твердость, тем он более хрупкий. Поэтому делается цементация насыщением поверхности углеродом. Вообще, у меня работа такая, скрытная. Не в плане секретная. Вот ко мне пришла железка, и ушла от меня та же железка. Но в процессе моей работы создается и меняется структура внутри материала, кристаллическая решетка, атомы... И при охлаждении это состояние фиксируется, при отпуске выравнивается.

Сложно было постигать тонкости профессии, особенно, учитывая, что шли на совсем другую работу?

– Мне было интересно, хоть я и думал, что пришел временно, но вопросы задавал постоянно: а что? а почему? а как? Мне мужики говорят, Серега, ты замучил уже со своими вопросами. Потом, через какое-то время, я уже начал с ними спорить, как лучше делать: где-то я был не прав, а где-то иногда и наоборот. Мы все были заинтересованы: вот как пацаны во дворе во что-нибудь играют, что-то придумывают, так и мы тут на работе были. Нас тогда хорошенько натаскивала Нина Васильевна Сёмина. Обучала нас, она очень хорошо разбиралась в технологиях обработки металла, в физико-химических процессах, и нам это сумела вложить. Есть такие учителя, которые один раз расскажут что-то, но так, что на всю жизнь запоминаешь. Нина Васильевна была из таких. А еще, она – единственная, кто мог за нас постоять. Был случай, у 6 цеха при фрезеровке лопнула претформа. Все шишки сразу на нас, термисты виноваты. Мы говорим, мы все сделали по технологии,



Рубрика «Личное дело»



но материал не тот. Но нашу работу простым взглядом же не увидишь, соответственно, просто так не доказать. Нина Васильевна собрала руководство, мастеров. Стали проверять. Большая претформа, по чертежу – сталь 45, калить на воду. Мы сразу сказали, лопнет. В воду опустили, она как начала трещать! В общем, первые годы быстро пролетели, а тут надо было 10 лет отработать, чтобы «вредность» выработать. Думаю, осталось немного, 10 лет уже отработаю и уйду. Но наступили 90-е годы, кругом развал, пришлось остаться. Работали мало, нам платили 2 третьих от оклада. Было тяжело, но как-то выживали.

Почему не нашли другое место?

– Честно, было желание много раз уйти. Приглашали на очень хорошие условия, но, во-первых, как я тут жену оставлю, а во-вторых, оно внутри-то сидит, что папа на заводе работал. Да и потом, когда скачешь по разным местам, многое не успеваешь осознать. Например, некоторые женятся по 5 раз, но многого в жизни не знают, потому что через это никогда не проходили, просто не успели. Вот спроси меня сейчас, люблю ли я свою жену, я отвечу, что тут уже не та любовь, как говорят все эти ученые про химический процесс. Это нечто большее, просто оно потом перерастает, и ты становишься уже родным человеком. Вы уже чувствуете друг друга на расстоянии, по жестам, по взглядам: сзади на нее посмотрел и по походке понял, какое у нее

Получается, с заводом такая же история?

– Отчасти – да, но за 40 лет здесь было много всего, и хорошего, и плохого. Бывало, привнесешь какое-то улучшение, одно, другое, в итоге кто-то на себя это оформляет, получает премию 10–20 рублей. Или, когда термичкой прикрывались, говорили, что это из-за нас производство задерживается. Бывали и конфликты, и технические, бытовые проблемы, которыми нужно заниматься: крышу чинить, менять освещение. Но и работы тоже разные, с разным отношением к делу: есть такие, для которых день прошел, деньги дали и ладно. А другой думает, как лучше сделать. Но я такой человек, я лучше не сделаю работу совсем, чем сделаю ее плохо. Допустим, для крепления двигателя болты делаю: если я их плохо сделаю, где-нибудь в море эти болты лопнут, оторвется двигатель, может даже там и не узнают от чего и почему судно затонуло, но я то буду знать, что это моя вина, это же жизни людей! Думаю, на любом уровне, в любом отделе и цехе каждый работник должен чувствовать эту ответственность.

Вы – единственный термист на заводе. Что происходит, если вы, например, в отпуске? Готовится ли вам достойная смена?

– Раньше было работы намного больше, потому что производили ширпотреб: делали коляски, палатки, полки, багажники на автомобили. У нас тут работало шесть человек, в две смены. А сейчас только занимаемся только судостроением, я и один справляюсь. Если в отпуске, то находим варианты. Если очень-очень нужно, приду, сделаю, конечно, договариваемся. По поводу достойной смены – пока сложно. Приводили одного ученика, не получилось у него. Привели другого, вот он толковым оказался, неплохо все схватывал. Но нужно было кормить семью, он поработал несколько месяцев и ушёл. Я не знаю как в это направление человека привлечь, сейчас ведь какое время? Кругом

айтишники да доставщики. Сейчас очень много работ в сфере услуг – и везде молодёжь. Там проще работа, проще зарабатывать. Только если человек будет гореть идеей – строить корабли – тогда он придёт в отрасль и будет двигать ее вперед.

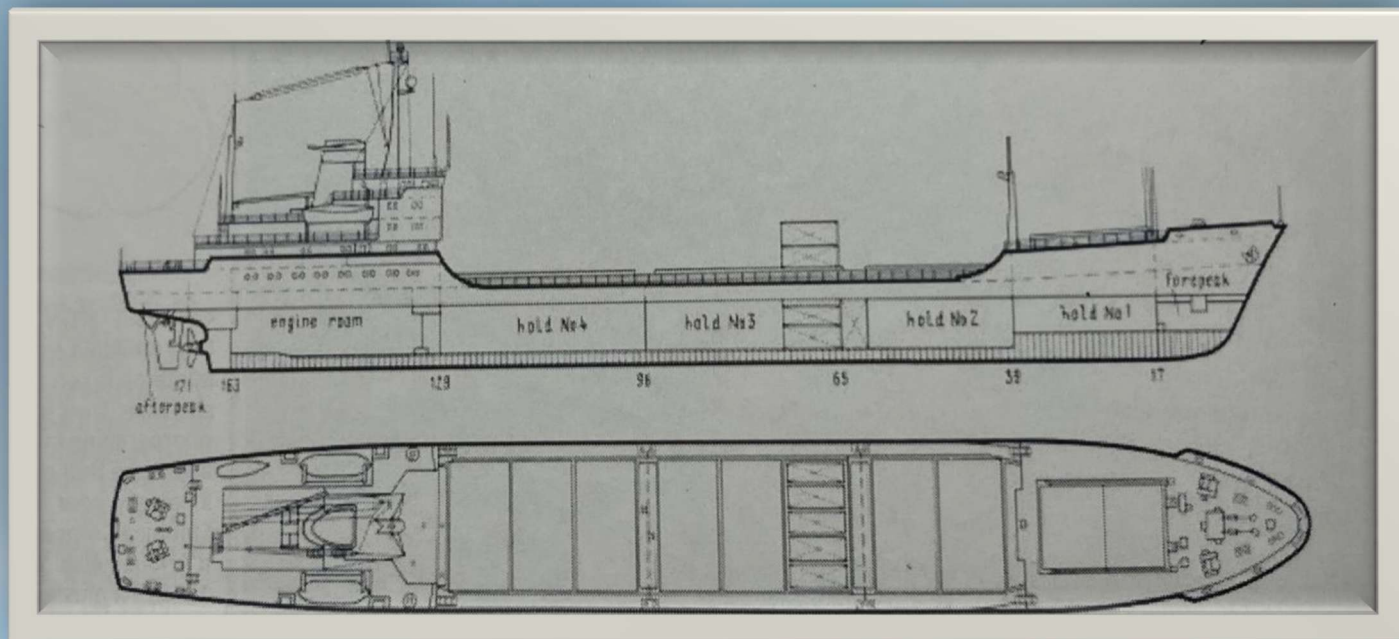
Какие планы впереди?

– У меня планы одни – внука поднять, посмотреть, как он вырастет.



Пионеры океанов

В самом начале 1970-х годов морская торговля переживает настоящую революцию с появлением контейнера. Мировой флот торговых судов начинает стремительно меняться — появляются новые типы специализированных судов: контейнеровозы, ролкеры (суда с горизонтальной погрузкой), баржевозы и другие. Однако в СССР, похоже, не придают большого значения этим переменам, и советские судостроительные заводы продолжают делать ставку на универсальные суда классической, а порой и откровенно архаичной конструкции. Первый полноценный контейнеровоз, построенный в России, появился в феврале 1972 года в Выборге, где судостроительный завод начал реализацию самой амбициозной судостроительной программы в своей истории: за одно десятилетие было запланировано спустить на воду около пятидесяти торговых судов, на которые завод получал эксклюзивный заказ. Эти суда делились на четыре серии, которые часто путают между собой, поскольку они имеют множество общих характеристик.



Не стоит представлять себе 250-метрового гиганта. Судно под названием **СЕСТРОРЕЦК** имело длину всего 130,30 метра, ширину 17,30 метра и вмещало лишь 218 TEU*. 138 контейнеров в четырёх трюмах и 80 на палубе. Его дедвейт составлял 5960 тонн. У него был длинный форпик с первым трюмом, четырёхпалубная надстройка в корме и классическая усиленная носовая часть. Усиленная конструкция руля и слегка наклонённые борта позволяли судну уверенно ходить в суровых зимних условиях и по покрытому льдом морю. Корма имела характерную треугольную форму, на рулевой рубке выделялся высокий радарный мачтовый комплекс, а в корме надстройки — антенна Т-образной формы. С точки зрения силовой установки, все шесть контейнеровозов программы **1590К**, имевших номера от 501 до 506, были оснащены польским пятицилиндровым дизелем **Cegielski/Sulzer**, развивающим мощность 4100 кВт, что позволяло развивать скорость до 15 узлов. Эти суда в основном использовались в качестве **фидерных**: они доставляли контейнеры из главного порта в региональные и наоборот — собирали грузы из второстепенных портов для последующей отправки крупнотоннажными судами на дальние расстояния. Министерство морского флота СССР (Морфлот) распределило два судна во флот Балтийского морского пароходства для обслуживания портов Западной Европы, одно — в Черноморское морское пароходство, для работы в Черном море, и три — во Владивосток, в Дальневосточное морское пароходство, для обслуживания портов Тихого океана, Японского моря и Охотского моря.

СЕСТРОРЕЦК, судно №501, IMO 7203261, спущено на воду в феврале 1972 года в Выборге. Это первый полностью российский контейнеровоз. Он вошёл в состав флота Балтийского морского пароходства с портом приписки в Ленинграде (ныне Санкт-Петербург). С 1992 года **СЕСТРОРЕЦК** ходит под флагом Российской Федерации.



*1 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit — двадцатифутовый эквивалентный контейнер) — стандартная единица измерения вместимости контейнеров

Пионеры океанов



В 1996 году Балтийское морское пароходство, в прошлом обладавшее флотом более чем из 200 судов, объявило о банкротстве. СЕСТРОРЕЦК был выкуплен компанией Transbaltic Shipping Co Inc и переименован в MARABOU, сменив флаг на панамский. Не меняя имени, он затем переходит в управление немецкой компании Albatross Shipping and Trading. На фотографии судно запечатлено в Розенбурге, в устье реки Маас, Южная Голландия

В 1999 году судно приобретает украинская компания Persey Joint Stock, базирующаяся в Севастополе. Оно получает новое имя — ERIDAN. Это, вероятно, последняя фотография корабля. На дворе 16 ноября 2006 года, ERIDAN направляется на юг по проливу Босфор, курсом на Аланг (Индия), где в январе 2007 года начнётся его утилизация.



ПИОНЕР НАХОДКИ, судно №502, IMO 7304077, и ПИОНЕР ВЛАДИВОСТОКА, судно №503, IMO 7227607, также спущены на воду в 1972 году. Вся их служба прошла в составе Дальневосточного морского пароходства (FESCO) во Владивостоке. Оба судна были разобраны в индийском Аланге с разницей в несколько месяцев в 1997 году.



ПИОНЕР ПРИМОРЬЯ, судно №706, IMO 7321609, спущено в 1973 году и стало третьим судном типа СЕСТРОРЕЦК. Всё своё время оно также провело в составе FESCO. Было утилизировано в 2001 году в китайском Синьхэ. Фотография сделана в Выборге в 1973 году во время первых ходовых испытаний.

ПИОНЕР ОДЕССЫ, судно №504, IMO 7304089, запечатлён вскоре после сдачи в 1973 году. Он вошёл во флот Черноморского морского пароходства в Одессе. В 1997 году был приобретён британской компанией Ocean Agencies Ltd и переименован в CELINE METZ. Разобран в феврале 2000 года в Аланге (Индия).



Пионеры океанов

ПИОНЕР ВЫБОРГА, судно №505, IMO 7320708, спущено в 1973 году и стало последним выжившим представителем серии СЕСТРОРЕЦК. С 1973 по 1996 год он находился во флоте Балтийского морского пароходства в Ленинграде/Санкт-Петербурге.

После банкротства Балтийского пароходства в 1996 году судно выкупила компания Rose Stone Shipping SA, которая переименовала его в GALICIA STONE и переоборудовала в балкер. Через три года судно получило новое имя — VIGO STONE и вошло во флот итальянской компании BNavì SPA. Оно регулярно посещало порты Западной Европы, перевоза скандинавский гранит, как, например, на фотографии от 16 ноября 2005 года в Турку, Финляндия.

В мае 2008 года судно приобрела турецкая компания Konvoy Maritime Ltd, и оно было переименовано в SILVER CASTLE. Уже через год, в 2009 году, судно было утилизировано на пляже в Аланге (Индия).

Рубрика «Блиц-опрос» с Мариной Куклиной

Что привело тебя в судостроение?

– Выборг – мой родной город, и мне хотелось здесь остаться. Еще в старших классах я поняла, что хочу стать инженером – любимыми предметами в школе всегда были черчение и начертательная геометрия. А где в Выборге можно работать инженером? Самый интересный вариант, как мне кажется, это наш завод. Так и решено было поступать в морской вуз.

Почему ВСЗ?

– Для Выборга судостроительный завод – градообразующее предприятие, что, на мой взгляд, является гарантом стабильности. А стабильное рабочее место и стабильная зарплата – это уверенность в завтрашнем дне. Плюс удобное расположение. В сравнении с Петербургом добираться до работы всего 15-20 минут пешком – это тоже маленькое счастье.

Расскажи интересный случай из институтской жизни.

– На первом курсе у нас был конкурс визиток среди факультетов, и для конкурса мы всей группой чертили корпус ледокола на рулоне обоев, который раскатали на полу в деканате. А затем собрали из этого же рулона оригами кораблик и устроили ему целую церемонию спуска в реку Екатерингофку. Это был наш первый спуск судна!



Газета «Трудовая вахта»
Выпуск №3 (1422)
Тираж 500 экземпляров
Редакция: Антон Васёв, Денис Харьков,
Людмила Ключева, Надежда Васёва
Адрес: 188800, Выборг, Приморское шоссе, 26,
ПАО «ВСЗ», 2025 год.



Ты занималась яхтингом под руководством В.В. Назарьина.

– Да, есть такой опыт. В команду я попала случайно, когда потребовалась помощь в ремонте яхты. На тот момент я только устроилась в бюро, и ремонт «Ники» стал наглядным примером того, как чертеж выглядит на практике. А после ремонта и подготовки яхты к спуску пошли и первые походы по островам. Сначала для меня было всё в новинку – на лекциях в вузе не рассказывают про устройство яхты. Всё, что ниже палубы – понятно и знакомо по терминологии. Всё, что выше – темный лес. А на море надо действовать быстро и слаженно, море ошибок не прощает. Признаюсь честно, было трудно сразу вникнуть во всё. Но это стало таким классным опытом! Команда, как единый организм, укрощает ветер, и яхта несется вперед навстречу стихии. И в этом движении ты чувствуешь пульс моря, ритм волн и безграничную свободу!

Что ты пожелаешь корабелам?

– Занимайтесь спортом, в том числе и парусным. Движение – это жизнь. Физическая активность помогает чувствовать себя лучше, укрепляет организм и повышает настроение. А водные и парусные виды напомнят, насколько значима ваша роль – роль корабеля.

