



СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

КРАСНАЯ КУЗНИЦА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ. № 4 (10). АПРЕЛЬ 2018



ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА
«ЗВЕЗДОЧКА»



К празднику Великой Победы

Николай Роголев,
начальник управления по работе с персоналом

К 9 мая мемориал погибшим воинам-судоремонтникам завода «Красная Кузница» будет вновь полностью приведен в порядок.

Архангельским филиалом «СРЗ «Красная Кузница» АО «ЦС «Звездочка» совместно с Советом ветеранов завода и группой компаний «Оптимист» уже проведены необходимые восстановительные работы. Все, что требовалось, покрасили, заштукатурили, подремонтировали.

Будет проведена уборка прилегающей к мемориалу территории силами учащихся Архангельского техникума водных магистралей имени С. Н. Орешкова.

Глава администрации Соломбальского округа **Павел Шевелев** побывал у мемориала в понедельник, 23 мая, оценил уже сделанное и оставшийся фронт работ. Администрация округа также не останется в стороне: в частности, Павел Валерьевич обещал организовать работы по посадке цветов у мемориала – как только позволят погодные условия.

Традиционный митинг, посвященный Дню Победы, состоится у мемориала **7 мая в 12:30.**



*Поздравляем всех работников
АФ «СРЗ «Красная Кузница»,
ветеранов предприятия с наступающими
майскими праздниками –*

*Днем весны и труда, 1 Мая,
и 73-й годовщиной Победы
в Великой Отечественной войне*

*От всей души желаем вам того,
за что героически сражались
наши отцы и деды, – мира и счастья
в сильной и свободной стране!*

*Администрация завода,
профсоюзный комитет*

Коренной соломбалец, потомственный заводчанин

АЛЕКСАНДР НОВГОРДОВ НАЧАЛ РАБОТАТЬ В ДОКАХ «КРАСНОЙ КУЗНИЦЫ» ЕЩЕ В 1976 ГОДУ. НИКУДА НЕ УХОДИЛ – ПД М-32 НЕ ОСТАНАВЛИВАЛСЯ ДАЖЕ В САМЫЕ СЛОЖНЫЕ ДЛЯ ЗАВОДА ВРЕМЕНА



Елена Абрамова

Машинист крана ПД М-32 Александр Новгородов на «Красную Кузницу» пришел более сорока лет назад.

Видел, как строится этот плавдок, как спустя десять лет его модернизируют: тогда экипаж провел операцию по поднятию собственного дока с помощью двух понтонов, чтобы выполнить все необходимые работы. И потом – все эти годы – Александр Александрович продолжал трудиться на своем месте.

– Я на доках «Красной Кузницы» с 1976-го – сразу после армии пришел, сначала мотористом год отработал, потом окончил прямо на заводе месячные курсы, стал машинистом крана, – рассказывает Александр Новгородов. – Интересно было работать, какие только суда к нам на ремонт не вставали! С благодарностью вспоминаю своего наставника Александра Семеновича Лещенко – он помогал мне на практике осваивать профессию крановщика. С годами опыт появился, когда уже сам ориентируешься, понимаешь, как лучше сделать... Никуда не уходил. Времена пришлось пережить всякие, но и в самые тяжелые годы 32-й док не оста-

навливался, и никаких задержек не было у нас в ремонте судов.

Нет никаких нареканий к работе машиниста крана и сейчас, когда ПД М-32 стал одной из основных производственных площадок Архангельского филиала Центра судоремонта «Звездочка». Александр Александрович среди лучших работников предприятия – тех, чьи портреты можно увидеть на заводской Доске почета.

Кстати, Новгородов – коренной соломбалец. Его отец еще в войну трудился в литейном цехе «Красной Кузницы». Старший брат работал сварщиком. Сейчас на заводе работает младший брат. Сын тоже трудится в судоремонте.

Сегодня Александр Новгородов и его коллеги обеспечивают не только доковый ремонт судов и кораблей – они работают и на берегу.

– Мы поставили перед собой цель создать такую команду, чтобы каждый из ребят мог отработать на любом заводском кране, с любой грузоподъемностью и выполнить любую поставленную задачу, – объясняет начальник ПД М-32 **Николай Кривоногов**. – Наши крановщики работают и в блоке цехов, и береговые краны обслуживают, выполняют задачи не только по ремонту и строительству судов, но и по подъему и спуску на

воду различных объектов. При необходимости выходят и в вечернюю, и в ночную смену. Хорошо знают не только экипаж дока, но и рабочих практически из всех производственных бригад. Используя свой опыт, они берегут людей, соблюдают технику безопасности и другим не дают нарушать.

В самом плавдоке без крановщиков вообще никак. До начала доковой операции нужно расставить в определенном порядке с точностью до сантиметра киль-блоки на палубе. Какие именно понадобятся на этот раз – зависит от типа и размера судна, которое предстоит поставить на ремонт, но есть блоки весом и в пять

тонн. Особенно сложно подготовить доковый набор в зимний период.

– Но вот у нас сейчас еще практически зима, погодные условия сложные, а блоки даже раньше срока делаем, – отмечает Александр Александрович.

В процессе докового ремонта краны востребованы на всех этапах. Они обеспечивают работу корпусников, сварщиков, слесарей, трубопроводчиков, маляров, плотников... Грузы самые разные: валы, винты, рули, арматура, элементы судового набора, стальные листы и так далее – проще перечислить то, что рабочие поднимают и перемещают без помощи крана.

– Как правило, самое тяжелое – это валы, их иной раз приходится поднимать сразу двумя кранами, – говорит Александр Новгородов. – Такие операции проходят под командованием ответственного за перемещение груза. А вот, например, сейчас перо руля было весом 3700 кг – так это без проблем, одним краном, спокойно... У нас здесь все так поставлено – каждый знает, что должен делать. Много лет уже работаем под руководством Николая Александровича Кривоногова. Старший механик Александр Петрович Копытов, старший электромеханик Владимир Петрович Лутовинов тоже уже давно на доке. Понимаем друг друга, можно сказать, с полуслова. Опыт есть, главное, чтобы все работало, чтобы много судов к нам на ремонт приходило.



НОВОСТИ

Итоги подведены, задачи поставлены

Алена Викторова

20 апреля состоялось заседание балансовой комиссии под председательством генерального директора АО «ЦС «Звездочка» Сергея Маричева, посвященное подведению итогов деятельности филиалов предприятия за 2017 год и определению перспектив развития в рамках программы финансового оздоровления.

– Это не просто подробный отчет по всем направлениям деятельности каждого из подразделений, – подчеркнул директор АФ «СРЗ «Красная Кузница» Николай Васьков. – Идет очень серьезный и полезный в практическом плане разговор: анализ экономической ситуации в каждом из филиалов и в Центре судоремонта в целом, пути решения проблем, новые задачи и условия. Самая важная информация, что называется, из первых рук – в выступлении генерального директора «Звездочки». У директоров филиалов также есть возможность задавать вопросы руководству головного предприятия, пообщаться между собой, обменяться опытом – все это необходимо для дальнейшей работы.

Отчет состоялся, новые задачи по всем направлениям поставлены, предстоит напряженная работа, – отметил Николай Николаевич. – Кроме того, принято решение, что теперь балансовая комиссия будет подводить итоги деятельности филиалов не раз в год, а по окончании каждого квартала.

Все начинается с грамотного планирования и учета

Николай Роголев,

начальник управления по работе с персоналом

В АФ «СРЗ «Красная Кузница» прошло обучение руководителей и специалистов подразделений по основным показателям планирования и учета производства.

В целях повышения качества управления производством в службах и цехах предприятия, для обеспечения своевременного и качественного выполнения производственного плана АФ «СРЗ «Красная Кузница» обратился в головную организацию АО «ЦС «Звездочка» об оказании помощи в проведении обучения по теме «Повышение качества управления производством».

Обучение проводили специалисты «Звездочки» – ведущий инженер по подготовке кадров бюро подготовки кадров отдела кадров Татьяна Насонова и заместитель начальника цеха № 4 по труду и кадрам Александр Черепанов.

По итогам обучения руководители и специалисты филиала выполнили практические задания по расчету объема производства, численности рабочих участков и бригад, ФЭП подразделений.

Когда все рядом – дом, работа, детский сад...

Елена Васильева

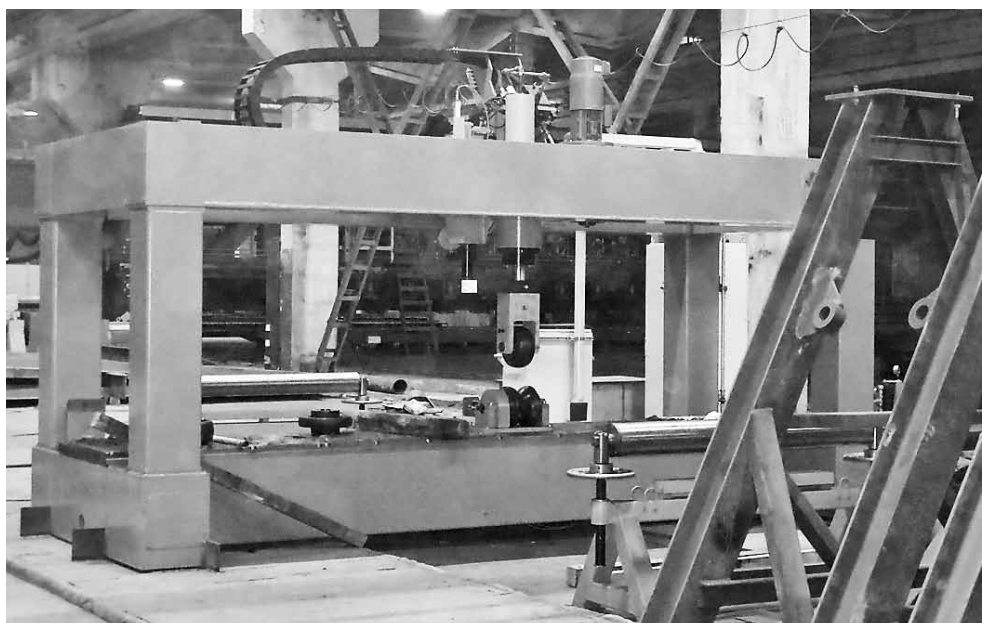
10 апреля директор АФ «СРЗ «Красная Кузница» Николай Васьков и старший юрист предприятия Елена Николайчук приняли участие в совещании рабочей группы под председательством заместителя главы администрации Архангельска по социальным вопросам Светланы Скомороховой.

Речь шла о детских садах и школах, которые появятся в столице Поморья в ближайшие два с половиной года. Один из детских садов город намерен построить в Соломбале – именно в том микрорайоне, где запланировано возведение жилого комплекса «Красной Кузницы» (на берегу реки Кузнечиха, в районе улиц Валявкина и Советской). Руководство предприятия готово активно сотрудничать с администрацией города, ведь среди маленьких соломбальцев, которые пойдут в новый садик, обязательно будут и дети работников завода. В ближайшее время планируется провести процедуры выделения земельного участка под строительство этого социального объекта.



О современных технологиях, сложных формах и творческом подходе

НОВАЯ ГИБОЧНАЯ СИСТЕМА МГПС-25К ПРАКТИЧЕСКИ ГОТОВА К РАБОТЕ. СЕЙЧАС ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА – ПОДГОТОВКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ



Антон Фокин,
начальник блока цехов

В АФ «СРЗ «Красная Кузница» установлен многофункциональный гибочно-правильный станок с крановой системой усилием 250 кН (25 тс). Это очередной этап реализации проекта модернизации блока корпусных цехов завода с внедрением механизированных и автоматизированных участков.

Так же, как и линия сборки и сварки полотниц плоских секций, МГПС-25К разработан и изготовлен АО «Центр технологий судостроения и судоремонта». Пусконаладочные работы (их выполняли специалисты АО «ЦТСС») практически заверше-

ны. Сейчас главная задача – подготовка кадров для работы на новом оборудовании. На завод уже приезжал технолог ЦТСС, который непосредственно участвовал в разработке станка. Он провел с рабочими теоретические и практические занятия. Однако это только первые шаги в обучении.

Гибка – процесс, можно сказать, творческий. Необходимо изначально обладать некими способностями, даже талантом. Человек должен чувствовать металл, понимать в какую точку, с каким усилием следует надавить, чтобы лист принял нужную форму. В любом случае недостаточно просто освоить теорию и правила работы с оборудованием, необходимо на нем поработать, приобщиться к опыту, набраться опыта. Возможность получить этот опыт, желание учиться имеют решающее значение.

Новый станок планируется использовать, в первую очередь для изготовления деталей судовых корпусных конструкций. Дело в том, что обводы (внешние очертания корпуса) у судов бывают очень сложные. Соответственно, и при ремонте судов, и при строительстве новых необходимо придавать листам металла самые разные формы. Сейчас процесс изготовления таких деталей, их установки и подгонки достаточно тяжелый и трудоемкий. Ввод в эксплуатацию МГПС-25К должен существенно изменить ситуацию.

Гибка на станке выполняется методом ротационно-локального деформирования путем изгиба или раскатки листа в роликах. Возможна продольная гибка листа в роликах, поперечная гибка прокаткой роликом по листу, уложенному на матрицу, или гибка в малогабаритной штамповой оснастке.

Станок обеспечивают формообразование листовой детали с одинарной и двойной кривизной поверхности. Применение МГПС-25К исключает необходимость в гибке местными нагревами и горячей гибке для получения листов парусовидной и седлообразной формы.

На станке также может выполняться правка тепловых деформаций, возникающих при резке и сварке.

Производитель выделяет следующие преимущества процесса гибки методом ротационно-локального деформирования:

- снижение усилия гибки до 15–25 раз по сравнению с традиционными процессами штамповки на прессах и прокатки в вальцах;
- исключение потребности в горячей гибке и гибке местными нагревами;
- не требуется применение специальных штампов;
- уменьшение продолжительности и стоимости технологической подготовки производства;
- снижение энергоёмкости процесса формообразования.

Сама конструкция станка обеспечивает удобство в работе. Например, предусмотрена возможность управления всеми гибочными операциями с одного пульта (включая управление кранами), наличие разнообразной гибочной и технологической оснастки, применение опорных устройств для поддержки листа, большие размеры проема портала, широкий рабочий стол и так далее.

Работу строим так, чтобы люди могли постоянно учиться друг у друга

СЕГОДНЯ БРИГАДА ИЗ ВОСЬМИ ЧЕЛОВЕК ПОЛНОСТЬЮ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ, СВЯЗАННЫХ С РЕМОНТОМ, ЗАМЕНОЙ И УСТАНОВКОЙ ТРУБОПРОВОДОВ

Сергей Чернаков,
мастер-технолог
трубопроводного участка КТЦ

Систему судовых трубопроводов по сложности и значимости можно сравнить с кровеносной системой организма. Работа различных механизмов и энергетических установок, безопасность, уровень комфорта для экипажа и пассажиров – все это в немалой степени определяется грамотным проектированием, монтажом, правильной эксплуатацией, качественным обслуживанием и своевременным ремонтом трубопроводов.

Сегодня бригада трубопроводного участка – это восемь квалифицированных специалистов, которые полностью обеспечивают выполнение работ, связанных с ремонтом, заменой и установкой трубопроводов. Задача по формированию такой команды была поставлена директором завода Николаем Николаевичем Васильевым. В течение нескольких лет мы целенаправленно подбирали людей. Кого-то брали просто учеником: человек работал, набирался опыта, сдавал сначала на первый разряд, затем на второй... Потом стали подтягиваться трубопроводчики со стажем, которые уже показали себя как первоклассные специалисты на других предприятиях.

Сейчас на участке есть и высококвалифицированные профессионалы, и перспективная молодежь. Например, бригадир **Виктор Медведников** имеет пятый разряд. Виктор Николаевич у нас самый опытный, обладает самой высокой квалификацией. Трубопроводчика **Андрея Орехова** мы тоже, можно сказать, переманили с другого предприятия как специалиста со стажем. С другой стороны, к примеру, **Максим Перфильев** начинал у нас буквально с нуля – парень пришел на завод после армии, взяли учеником. И всего за три месяца он так вырос (литературу почитал, поработал со старшими товарищами), что сдал сразу на второй разряд!

У нас вообще весь процесс так построен, чтобы люди могли постоянно учиться друг у друга. Трубопроводчики обычно работают парами, и мы всегда стараемся ставить более молодых в пару к более опытным. Человек повышает свою квалификацию и уже сам может чему-то научить новичка.

А учиться надо очень многому. На каждом судне – самые



разные системы трубопроводов: для охлаждения судовых энергетических установок забортной водой, для острого и отработанного пара, отопительные, сантехнические, пожарные и так далее. Мы работаем с трубами диаметром от шести до пятидесяти миллиметров (так, совсем недавно на НЭС «Михаил Сомов» успешно отремонтировали кингстонную магистраль диаметром 500 миллиметров).

Стараемся идти в ногу со временем и осваивать новые технологии, например бесшовное соединение труб. Можем работать практически с любыми материалами – с пластиком, медью, медно-никелевыми сплавами, со сталью, с нержавеющейкой...

И еще для трубопроводчика важно иметь развитое пространственное мышление. Потому что надо сначала очень четко в голове уложить, где какая линия должна проходить, чтобы она не мешала в дальнейшем ни электрикам, ни дизелистам, чтобы доступ к чему-нибудь не закрывала. Вот строится сейчас на заводе очередной рейдовый буксир, мы закладываем новые трассы, и нужно учесть буквально все –

нормативные документы, требования регистра, удобства для экипажа при эксплуатации судна и так далее.

Бывают и срочные вызовы. Вот совсем недавний случай. Возникла нештатная ситуация на стоящем в доке танкере. Там в качестве системы охлаждения установлены холодильники наружного контура, и по какой-то причине личный состав судна слил из них не всю воду. Температура воздуха была низкой, и возникла реальная угроза разморозки системы. Грубо говоря, холодильники эти могли просто лопнуть. И это вылилось бы в очень серьезные проблемы для судовладельца. Пришлось срочно спасать – все снимать, везти в цех, отогревать. Немного подремонтировали, опрессовали... В общем, за выходные справились.

Нужно также отметить, что сегодня бригада трубопроводчиков работает не только на ремонте и строительстве судов, но и в производственных подразделениях завода. Заново смонтировали систему отопления для плавучего дока М-32: там котел выработал весь моторесурс, мы поставили новый, положили все

линии. В разведках блока цехов тоже сделали отопление. Провели модернизацию балластной системы 57-го плавдока. Сейчас в блоке цехов нужно сделать трубопровод для подачи воздуха низкого давления.

Помогаем ремонтно-механическому участку. Например, лопнула паровая труба – мы без разговоров бежим и исправляем ситуацию. Электрики прокладывают кабельные трассы – им надо трубы загнуть, тоже стараемся все сделать оперативно. Можем выполнить такелажные работы. Если слесарно-механический цех загружен, мы всегда готовы помочь, например, с ремонтом арматуры, холодильников. Можем изготовить леерные ограждения.

У нас практически все освоили какие-то дополнительные профессии. Например, сейчас в бригаде уже есть свой сварщик – **Дмитрий Денисов**. Получилось как: он пришел работать трубопроводчиком, посмотрел, что нам необходима газосварка труб из цветных металлов, решил попробовать, у него получилось. Сейчас Дмитрий Сергеевич уже освоил разные виды сварки, но при этом может быть задействован и как трубопроводчик, и как слесарь.

Еще один пример. В бригаде есть свой токарь – **Николай Третьяков**. Необходимость в проведении токарных работ возникает часто. Но если в данный момент работы на токарном станке не предвидится, Николай Васильевич не сидит без дела, поскольку уже успел овладеть смежными специальностями. Он помогает трубопроводчикам, ремонтирует арматуру, участвует в такелажных работах.

В общем, коллектив трубопроводного участка сегодня может справиться с самым широким спектром задач и готов к дальнейшему увеличению объема работ.

С днем рождения, коллеги!

Поздравляем сотрудников, которые отмечают дни рождения в мае. Желаем всем здоровья, трудовых успехов, мира и добра!

3 МАЯ

Павлова Ирина Вячеславовна, специалист по закупкам ОМТО

4 МАЯ

Налётов Андрей Александрович, электросварщик КУ

6 МАЯ

Авсиевич Алексей Николаевич, токарь СМУ
Яцюк Татьяна Ивановна, начальник отдела кадров

10 МАЯ

Кузнецов Андрей Александрович, машинист крана ПД М-32

13 МАЯ

Марков Сергей Алексеевич, старший мастер СМЦ
Подшивалов Анатолий Васильевич, слесарь РМУ

15 МАЯ

Дидин Михаил Васильевич, слесарь-судоремонтник СМУ

Чижов Александр Вячеславович, слесарь-судоремонтник ДУ

16 МАЯ

Линяева Елена Геннадьевна, уборщик помещений КУ
Скрипов Сергей Владимирович, слесарь-судоремонтник СМУ

17 МАЯ

Левченко Павел Андреевич, инженер-технолог

19 МАЯ

Мохов Сергей Витальевич, матрос ПД М-32

20 МАЯ

Демидов Игорь Александрович, слесарь-судоремонтник СМУ

Еремеев Яков Викторович, сдаточный механик ПДО
Ступин Максим Андреевич, электросварщик КУ

21 МАЯ

Мазкова Елена Викторовна, юрисконсульт

22 МАЯ

Третьяков Николай Васильевич, токарь ТУ

23 МАЯ

Терновская Ксения Александровна, экономист

24 МАЯ

Ганиев Евгений Александрович, мастер СМУ

25 МАЯ

Калинин Сергей Евгеньевич, слесарь-судоремонтник СМУ

27 МАЯ

Склемин Илья Васильевич, маляр судовой

28 МАЯ

Антипин Андрей Сергеевич, слесарь-судоремонтник ДУ

30 МАЯ

Васильев Алексей Владимирович, электросварщик РСУ



➤ Старт. Наш номер – 27. Первый этап бежал Александр Рогут

Поздравляем с победой!

В СОЛОМБАЛЬСКОЙ ЭСТАФЕТЕ МУЖСКАЯ СБОРНАЯ АФ «СРЗ «КРАСНАЯ КУЗНИЦА» ЗАНЯЛА ПЕРВОЕ МЕСТО СРЕДИ КОМАНД ТРУДОВЫХ КОЛЛЕКТИВОВ

21 апреля состоялась 51-я Соломбальская легкоатлетическая эстафета, посвященная Архангельску – городу воинской славы.

На старт вышли команды школ, колледжей, средних специальных учебных заведений и трудовых коллективов Со-

ломбальского, Маймаксанского, Северного и Октябрьского округов города.

Судоремонтный завод «Красная Кузница» представила команда из 11 человек – по числу этапов эстафеты. В сборную вошли: Александр Амбарников, Денис Житнухин, Иван Кондратьев, Александр Котцов, Василий Кузнецов, Игорь Лохов,

Виктор Радев, Александр Рогут, Михаил Федосеев, Антон Фокин и Александр Харин.

Все – молодцы, отлично справились. Результат – первое место среди команд трудовых коллективов! Поздравляем, гордимся, желаем новых спортивных достижений, ведь впереди – Майская эстафета, посвященная Дню Победы.



➤ После финиша



➤ Заслуженные награды

Приглашаем в КЦ «Соломбала-Арт»

9 мая в 9:00 – «И помнит мир спасенный», торжественный митинг, посвященный празднованию Дня Победы (6+)

9 мая в 12:00 – «Звенит Победой май цветущий», уличное гулянье (18+)

Волшебный дом Архангельского Снеговика:

6 мая в 12:00, 14:00, 16:00 – «Георгиевская ленточка – история и память», познавательная программа (6+)

Мероприятия в большом зале:

12 мая в 12:00 – «Веселые краски детства», праздник исполнительского творчества (0+)

19 мая в 15:00 – отчетный концерт творческих коллективов КЦ «Соломбала-Арт» (0+)

Мастер-классы и занятия: 6, 13, 20, 27 мая в 14:00 – мастер-классы по основам балльного танца для взрослых (18+)

Мероприятия для людей элегантного возраста: 6 мая в 18:00 – «Великий день! Великая Победа!», празд-

ничный вечер отдыха с духовым оркестром

13 мая в 18:00 – «Любите и цените счастье – оно рождается в семье», вечер отдыха (18+)

20 мая в 15:00 – «В начале было слово», литературно-музыкальная гостиная (18+)

20, 27 мая в 18:00 – «Для тех, кто не считает годы», вечер отдыха и танцев (18+)

Пр. Никольский, 29.
Телефоны:
(8182) 22-54-33, 22-54-18.
www.solombala-art.ru;
vk.com/solombalaart1934



НАВСТРЕЧУ 325-ЛЕТИЮ
ГОСУДАРСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ
В РОССИИ Начало в №№ 1–6/17, 1-3/18

«...Как скоро поспевают постройкою в здешних местах корабли, это давно уже показал опыт» Часть 2.

Игорь Гостев,
заведующий отделом военной истории
Архангельского краеведческого музея

Осенью 1713 г. вице-губернатор А. А. Курбатов работу над двумя новыми корпусами остановил из-за болезни корабельного мастера Питера, который стал «вельми скорбен». Об этом доложил Ф. М. Апраксину Ф. А. Баженин, также он сообщал о нехватке ясеневых корабельных блоков, которые экипажмейстер предлагал выписать из-за границы, а не ждать отечественных поставок, объясняя это экономией времени при равной цене.

Об остановке работ доложил царю и сам А. А. Курбатов, ссылаясь на то, что опасается без царского указа поручить строительство судов Питеру Геренсу Выбею. В 1714 г. Петр I принял решение по обращениям из Архангельска, повелев закупать «блоки из-за моря», а из имеющегося материала «заложить еще три корабля, а буде лесу больше будет, то и более». Пиломатериалов хватало еще на два 50-пушечных корабля, которые заложили 20 июня 1714 г.

В «Ведении», которое подал корабельный мастер П. Г. Выбей, сказано, что четыре новых корабля, которые было указано делать по прежней пропорции, он заложил чуть большего размера: в 1713 г. первые два «двумя футами свободнее, длиною 129 фут», два других в 1714 г. – длиною 130 футов, и строил их уже как 52-пушечные. Как отмечал мастер, изменения в проект внесли и в Санкт-Петербурге – адмиралтейский советник А. В. Кикин распорядился на двух кораблях изменить высоту верхней палубы и размеры пушечных окон нижней палубы.

В феврале 1715 г. корабельному мастеру П. Г. Выбею были присланы распоряжения об изменении проекта четырех новых кораблей, «чтобы он у тех кораблей крют-каморы делал наперед, а не назад, також бы и камбузы делал у них в баке, а не в интрюме». В марте 1715 г. вице-губернатору П. Е. Лодыженскому было послано письмо от Ф. М. Апраксина, который передал царский приказ: «Когда новостроющиеся у города корабли в путь будут отправляться, тогда на оные, вместо балласту, нагрузить рожью сколько возможно».

В марте в Архангельск прибыл И. А. Синявин, который занялся подготовкой эскадры. Из его доклада Петру I следует, что в походный строй монарх планировал включить яхту «Роял Транспорт» и трофейную шведскую шняву. В апреле командир эскадры доложил Ф. М. Апраксину, что шведская шнява сгнила совсем, а на царскую яхту придется делать новые матчи, т. к. при хранении матчи были демонтированы и старые, по словам И. А. Синявина: «Сыскать не можем, и думаю, что в полую воду унесло».

24 августа 1715 г. под начальством И. А. Синявина из Архангельска вышла эскадра, состоявшая из четырех новых 52-пушечных кораблей «Уриил» (И. А. Синявин), «Селафайл» (Витус Беринг), «Варахаил» (Бенс), «Ягудиил» (Ден) и царской яхты «Роял Транспорт». Первые два «после необыкновенно трудного плавания» в конце ноября пришли в Копенгаген. «Варахаил» для исправления полученных повреждений зашел в норвежский порт Флекерн и прибыл в Копенгаген только весной 1716 г. Царская яхта разбилась близ Готенбурга. «Ягудиил» из-за сильной течи возвратился в Архангельск, откуда после ремонта 17 октября вновь вышел в море, где вновь открылась течь, и капитан Ден смог довести его только до порта Рамзунд близ о. Миналя. «Ягудиил», безусловно, можно признать самым несчастливим кораблем, построенным в Архангельске, на котором за время похода умерло 36 моряков и 48 оказались тяжело больны.

Строительство судов на верфях Архангельского адмиралтейства продолжалось до 1715 г. Больше при жизни Петра I в Архангельске боевых кораблей не строилось ни для себя, ни для Балтийского флота.

Принято считать, что с 1693 г. по 1715 г. в Архангельске было построено 15 военных судов (7 кораблей, 7 фрегатов, 1 яхта). Однако, как замечал Ф. Ф. Веселаго, для судов больших рангов цифры... несомненно верны; для мелких же только приближительные». Всего, по нашим подсчетам, за эти годы в Архангельске было введено в строй более 40 судов различного типа. Более точное число назвать невозможно, т. к. пока что не найдены сведения о количестве построенных и отправленных на Балтику буюров.