

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

центр судоремонта «ЗВЕЗРОЧКА»

КРАСНАЯ КУЗНИЦА

информационный бюллетень. № 6 (36). ОКТЯБРЬ-НОЯБРЬ 2020

КОМАНДИРОВКИ

В третий раз в Мурманск. Впервые в Выборг

В октябре-ноябре две группы рабочих корпусно-трубопроводного цеха были командированы в Мурманск и Выборг – для выполнения корпусных работ в филиале «35 СРЗ» АО «ЦС «Звездочка» и ПАО «Выборгский судостроительный завод».

С 13 октября по 27 ноября судокорпусники-ремонтники Денис Житнухин и Леонид Хабаров, а также сварщики Дмитрий Алёхин и Евгений Завьялов находились в командировке на 35-м судоремонтном заволе

3 ноября в Выборг на месяц отправилась целая бригада – 16 рабочих во главе с мастером КТЦ Дмитрием Новиковым. Одиннадцать судокорпусников-ремонтников (Константин Богомазов, Денис Завьялов, Александр Логачев, Алексей Логачев, Александр Котцов, Василий Кузнецов, Артур Маринин, Николай Пантюхин, Эдуард Рябов, Павел Титов, Константин Тихонов) и пять электросварщиков (Владимир Бикинеев, Сергей Бикинеев, Павел Евдокимов, Павел Кошельковский, Николай Новожилов).

На Выборгском судостроительном заводе они работают на заказе, связанном с родным Архангельском: на строительстве траулера-процессора проекта КМТ01 «Белое море» для АО «Архангельский траловый флот».

Кстати, в ноябре в филиале «Севастопольский морской завод» АО «Центр судоремонта «Звездочка» состоялся технологический спуск на воду основной части понтона левого борта морского несамоходного плавучего крана ПК-700 «Григорий Просянкин».

На этом заказе также работали наши судокорпусники и сварщики – летом, во время командировки в Севастополь.

Алена Викторова

У ЗАВОДСКИХ ПРИЧАЛОВ





«Корд Атлантик» и «Дарья»

У причала № 3 завершается ремонт нефтяного танкера «Корд Атлантик». Судно пришло на завод 22 октября. Большой объем работ выполнила бригада трубопроводного участка (замена трубопровода

забортной воды в машинном отделении, изготовление по образцу защитных кабельных трубопроводов, ремонт грузового трубопровода кормовой выгрузки). Рабочие корпусного участка изготовили и заме-

нили два переливных топливных поддона. Электромонтажники занимались ремонтом трех электродвигателей. Силами дизельного участка был произведен монтаж нового валогенератора AvK.

К причалу № 58 для проведения текущего ремонта встало рыболовное судно «Дарья». Основные работы: ремонт главного двигателя и установка дополнительного рефкомпрессора.

ОБОРУДОВАНИЕ

Новые тельферы для СМЦ

Два новых тельфера, грузоподъемностью по 5 тонн каждый, были установлены в ноябре на кран-балку слесарно-механического цеха. Монтаж подвесных грузоподъемных устройств произвели рабочие ремонтно-механического участка.

- Дело в том, что имеющееся в цехах завода крановое оборудование эксплуатируется не один десяток лет и уже не в полной мере отвечает возросшим потребностям производства, - рассказывает начальник энерго-механического отдела А.С. Рогут. – Поэтому было решено провести модернизацию наших кран-балок. Начали со слесарно-механического цеха, поскольку именно здесь возникали сложности с подъемом и перемещением больших и тяжелых судовых

Заменили оба подвесных грузоподъемных устройства на кран-балке: техотдел подобрал подходящие тельферы, завод их закупил, монтаж выполнила служба РМУ. Параллельно мы заменили 90 процентов относящихся к крану электрокоммуникаций и оборудования – кабели, пускатели и так далее. По сути, произведен капитальный ремонт крана с модернизацией.

У новых тельферов принципиально иначе устроен меха-



➤ Завершающий этап — подключение второго тельфера. Работают электромонтер Иван Стрекаловский и слесарь по ремонту кранового оборудования РМУ Игорь Андреев

низм подъема: здесь используется цепь, а старые были тросовые, на барабанах. И раньше нередко эти тросы перегибались, наматывались неправильно... С цепями таких ситуаций не может возникать по определению. Кроме того,

сейчас мы имеем возможность уменьшить скорость подъема и опускания грузов, что очень важно при установке больших деталей на токарные станки.

Провели испытания. Будем смотреть, как эти тель-

феры проявят себя в повседневной работе, делать выводы – чтобы в дальнейшем использовать полученный опыт при модернизации и ремонте остального кранового оборудования.

Елена Васильева

Штрихи к портрету на Доске почета

Инженер-технолог Павел Левченко

К работе инженером-технологом Павел Левченко приступил ровно восемь лет назад – 4 декабря 2012 года, на «Красной Кузнице». Впрочем, на завод он пришел не только со свежим дипломом о высшем образовании – был уже и практический опыт рабочего-корпусника. Точнее – сборщика КМС, на «Севмаше».

- Я сам из Северодвинска, родители работали на «Севмаше», брат и сейчас там работает – инженером-технологом, – рассказывает Павел Андреевич. – Вот и я уже после девятого класса пошел учиться в Северодвинский технический колледж, потом – сразу на третий курс Севмашвтуза, на специальность «Кораблестроение». Учился по системе «завод-втуз», поэтому параллельно работал на производстве – сборщиком КМС.

После института отслужил в армии, вернулся на «Севмаш», еще полгода поработал сборщиком... Так сложилось, что именно в тот момент в Северодвинске не нашлось подходящих вакансий ИТР для молодых специалистов нашего профиля. Поэтому решили с Алексеем Фофановым, нынешним начальником КТЦ (мы вместе учились в Севмашвтузе и работали потом в одной бригаде), ехать искать работу в Архангельск. На «Красной Кузнице» как раз оказались нужны мастер и инженер-технолог по корпусным работам...

Конечно, когда только пришел на завод, многое оказалось в новинку. К нам ведь встают на ремонт самые разные суда – сухогрузы, буксиры, танкеры, ледоколы, земснаряды, плавкраны, научно-исследовательские, рыбацкие, гидрографические... Очень интересно было – как это все устроено изнутри, какие конструкции, системы, отличия. Все-таки видеть корабль на плаву и в доке – это две разные вещи. Да, пришлось научиться разбираться со множеством нюансов, нестандартных ситуаций. К примеру, приходит судно очень старой постройки, документации нет, чертежей нет, запчастей таких уже давно никто не выпускает. Нужно все это гдето искать, если не находится, подбирать и согласовывать варианты замены... Сложновато поначалу было, очень помогал тогда начальник техотдела Николай Николаевич Киселёв – и советом, и делом.

Николай Николаевич, впрочем, уверяет, что с большинством возникающих трудностей Павел Левченко успешно справлялся сам: «За годы работы в нашем отделе Павел Андреевич зарекомендовал себя как грамотный и ответственный специалист. Трудолюбив, энергичен, аккуратен. Умеет оперативно ориентироваться в новой ситуации и принимать взвешенные решения. Настойчив. Всегда доводит до конца начатое дело. И, что в наших условиях очень важно, способен справляться с большим объемом работы. В коллективе пользуется уважением. Умеет аргументированно отстаивать свою точку зрения».

Про «способен справляться с большим объемом работы» действительно очень важно. Когда судно приходит на ремонт, именно инженеры-технологи должны оперативно дать ответ на ключевые вопросы: «Что и как мы будем делать?». То есть разработать весь технологический процесс, исходя из имеющегося на заводе оборудования и с учетом всех нор-



мативных документов, определить какие будут использоваться материалы, комплектующие, инструменты, подобрать оснастку и так далее.

Но первым делом все-таки нужно выяснить, а что, собственно, требует ремонта – износилось, деформировалось, сломалось. Чтобы инженертехнолог мог заниматься этим самостоятельно, требуется дополнительное образование. Так, Павел Левченко, уже работая на заводе, прошел специальное обучение по замерам остаточных толщин и неразрушающему контролю.

Кстати, учиться технологам приходится постоянно – и для подтверждения имеющихся

удостоверений и сертификатов, и в связи с производственной необходимостью, и для личного профессионального роста.

– Очень хотелось бы, чтобы наш завод продолжал развиваться в плане судостроения, потому что это понастоящему интересно и перспективно, – говорит Павел Левченко. – Тем более что условия для этого уже есть. За последние годы «Красная Кузница» действительно изменилась. Если вспомнить, в каком состоянии находились все цеха, территория, когда я только начинал работать, картинка получится довольно печальная. Сейчас, конеч но, все тоже пока еще не идеально, но перемены очевидны. Приводятся в порядок производственные помещения, появляется новое оборудование, людей гораздо лучше обеспечивают и спецодеждой, и инструментами. Значительно повысилась квалификация рабочих, изменились подходы к организации производства. Объемы работ возросли, и сегодня мы производим такие ремонты, за которые раньше просто не брались. Думаю, что активно строить новые суда нам тоже уже по силам.

Елена Абрамова

НОВОСТИ ГОЛОВНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ



«Звездочка» завершила изготовление гребных винтов для «Евпатия Коловрата»

Центр судоремонта «Звездочка» отправил заказчику комплект запасных гребных винтов для строящегося ледокола «Евпатий Коловрат».

Два винта из нержавеющей стали изготовили специалисты Центра пропульсивных систем судоверфи. Гребные винты диаметром три метра соответствуют классу Icebreaker 6.

Высокое качество гребных винтов удостоверила проверка, проведенная специалистами Российского морского регистра судоходства. Тем самым Центр пропульсивных

систем в очередной раз подтвердил свои возможности поставщика мирового уровня.

Напомним, ранее в рамках этого же контракта заказчику был отправлен комплект основных винтов ледокола, строящегося в Санкт-Петербурге на верфи судостроительной компании «Алмаз».

Пресс-служба АО «ЦС «Звез-дочка»

Уникальный исследовательский центр на нашей улице

Это здание на Никольском проспекте, буквально напротив «Красной Кузницы», привлекало к себе внимание заводчан еще на стадии строительства. Портик с шестью колоннами, ледокол «Россия» на декоративном панно... То есть связь с Арктикой и наукой считывалась сразу. Многие думали поначалу, что это какое-то подразделение САФУ. Оказалось – Академии наук. Точнее, это новый научно-лабораторный корпус Федерального исследовательского центра комплексного изучения Арктики Уральского отделения Российской академии наук.

Перед зданием научно-лабораторного корпуса – памятник нашему выдающемуся земляку, академику Николаю Лавёрову (1930-2016). И корпус, и памятник открыли в один день -2 ноября. В торжественной церемонии приняли участие министр науки и высшего образования России Валерий Фальков, губернатор Архангельской области Александр Цыбульский, председатель областного Собрания депутатов Екатерина Прокопьева, представители научного сообщества.

Николай Лавёров занимался фундаментальными проблемами геологии урановых месторождений, вопросами атомной энергетики, глобального изменения климата и природной среды, исследованиями Арктики и Антарктики.

Но даже став ученым с мировым именем, уроженец де-

ревни Пожарище Коношского района никогда не забывал о своей малой родине. Николай Павлович четверть века возглавлял Ломоносовский фонд, очень много сделал для развития науки в Архангельской области, в том числе – поддержал идею молодых ученых о строительстве нового корпуса для болыших арктических исследований.

Поддержал эту инициативу и лично Президент России Владимир Путин – строительство здания было начато по его поручению.

В итоге научно-лабораторный корпус Федерального исследовательского центра изучения Арктики имени Н.П. Лавёрова Уро РАН стал первым в Арктике мощным академическим комплексом, нацеленным на организацию фундаментальных, поисковых и при-



▶ Открытие памятника академику Николаю Павловичу Лавёрову 2 ноября 2020 года

кладных научных разработок, сообщили в пресс-службе губернатора и правительства Архангельской области.

Общая площадь четырехэтажного здания составляет 5,4 тысячи квадратных метров. Здесь разместятся лаборатории, занимающиеся современными и значимыми проблемами Арктического региона: химические лаборатории Института экологических проблем Севера, лаборатории Института биогеографии и генетических ресурсов, частично лаборатории Института геодинамики и геологии, часть структур Института комплексного изучения Арктики и отдельные лаборатории Архангельского НИИ сельского хозяйства. Предусмотрены даже ботанический сад и музей.

Арина Назарова

Фото с сайта dvinanews.ru

ПРОФИЛАКТИКА

Коронавирус: правила, которые по-прежнему актуальны

Архангельская область стабильно в первой десятке российского «ковидного рейтинга». Эпидситуация в регионе сложная, в областном центре – особенно. Поэтому все меры профилактики коронавирусной инфекции все так же актуальны.

Берегите себя и своих близких. Соблюдайте эти правила на работе, в транспорте, в магазинах, банках и других общественных местах.

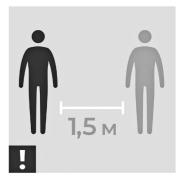


ИСПОЛЬЗУЙТЕ МАСКУ

ИЗМЕРЯЙТЕ ТЕМПЕРАТУРУВ начале и в течение



МОЙТЕ РУКИ С МЫЛОМ



ДЕРЖИТЕ ДИСТАНЦИЮ



ДЕЗИНФИЦИРУЙТЕ ГАДЖЕТЫ, ОРГТЕХНИКУ И ПОВЕРХНОСТИ

ТРАДИЦИИ

В Архангельске заложили поморскую шхуну

В день именин Архангельска в городе открыли верфь Товарищества поморского судостроения. Начало работы верфи стало частью фестивальной программы инициированного Северным морским музеем международного проекта «Матица: сохранение и развитие северного деревянного судостроения».

Деятельность верфи Товарищества поморского судостроения – это комплексный судостроительный, образовательный и культурный проект, посвященный сохранению и развитию морских традиций Поморья. Он реализуется при поддержке Фонда президентских грантов, администрации губернатора и правительства Архангельской области, регионального министерства культуры.

Верфь разместилась в крытом павильоне, предоставленном Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М.В. Ломоносова.

Первым судном, которое было заложено здесь 21 ноября, стала поморская шхуна.

В торжественной церемонии принял участие заместитель председателя правительства



➤ На церемонии закладки поморской шхуны. Виктор Иконников и Евгений Шкаруба

Архангельской области по проектной деятельности Виктор Иконников.

-Мало где в России на территории университета есть верфь. А у нас есть! И это очень символично, поскольку Архангельск – родина судостроения, – сказал Виктор Михайлович. – Жителям и гостям города, а самое главное – подрастающему поколению северян, очень важно знать наши традиции, историю и культуру. Проект многогранный, и правительство области будет оказывать ему поддержку и далыше. В доб-

рый путь!

По словам руководителя проекта «Поморская шхуна» верфи «Товарищество поморского судостроения» Евгения Шкарубы, деревянные суда длиной 20 метров, подобные тому, что заложили сегодня, в России не строят уже порядка 70 лет, хотя в XIX – начале XX века они были широко распространены в регионах Белого и Баренцева морей. С них велась ловля рыбы, промысел морского зверя, их использовали как торговые и транспортные суда.

Деревянное судостроение

вочное пространство. Созданная силами студентов САФУ под руководством архитектора и реставратора Александра Антонова творческая территория «Открытая палуба» будет местом сохранения и развития традиций северного судостроения, проведения тематических мероприятий: встреч, лекториев, показов фильмов, презента-

это искусство. Не случайно

инициаторами проекта было

решено выделить на верфи

специальное культурно-выста-

других подобного рода мероприятий.
Первым таким событием стало открытие передвижной выставки Северного морского музея «Не только топором». На

ций, выставок, конференций и

ставки Северного морского музея «Не только топором». На ней представлены предметы из коллекции плотницких и судостроительных инструментов XIX – начала XX века.

/По материалам прессслужбы губернатора и правительства Архангельской области/

На воде желтеют листья...

Игорь Лаптенок, боцман ПД №47

На воде желтеют листья, Пожелтевший изумруд. Кораблями без корысти По реке они плывут.

Мимо берега родного Подгоняет рябь волны. Корабли, увы, не новы, Но для плаванья годны.

Проплывают листья мимо. От берёзы вольный лист, Как корвет, неутомимый, Быстроходен и ершист.

Тополиный лист рифлёный – Каравеллой, мачты в ряд. И узорчатый от клёна Лист, похожий на фрегат.

От черёмухи, осины, От калины, от ольхи,

Ивы лист и лист рябины Кораблями в даль реки...

Ветер, что с рекою дружит, Корабли со стапелей Вновь сорвал и в небе кружит Всё сильнее и сильней.

Над рекой затих... Опали Листья на воду, и в путь. По реке в морские дали Доплывут когда-нибудь...



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Сувенир от «Красной Кузницы» к Московской Олимпиаде

ПОДАРОЧНЫЕ МОРСКИЕ ШТУРВАЛЫ С РЫНДОЙ СОРОК ЛЕТ НАЗАД ПОЛЬЗОВАЛИСЬ ПОВЫШЕННЫМ СПРОСОМ, А СЕГОДНЯ ОДИН ИЗ НИХ ПРЕДСТАВЛЕН В СТОЛИЧНОМ МУЗЕЕ

Михаил Пинегин

В этом году исполнилось 40 лет Московской Олимпиаде. Очень жаль, что из-за эпидемии юбилей прошел почти незамеченным, хотя Олимпийские Игры 1980 года стали огромным событием не только для спортсменов и болельщиков, но для каждого жителя нашей страны.

Работники СРЗ «Красная Кузница» тоже внесли свой вклад в подготовку этого незабываемого спортивного праздника. Свидетельство тому я встретил даже в музее министерства спорта в Москве - в зале, посвященном Олимпиаде-80. Там, среди лучших сувениров, которые выпускались во всех республиках Союза, представлен морской штурвал с рындой производства «Красной Кузницы».

Такие штурвалы делали на заводе, начиная с 1976 года когда был дан официальный старт подготовке к Олимпиаде. К сожалению, я не смог разыскать никого из тех, кто непосредственно занимался производством этой продукции. Зато удалось найти человека. который все это видел своими глазами и обладает прекрасной памятью. Инструментальщик техотдела АФ «СРЗ «Красная Кузница» Валентина Юрьевна Хлебникова рассказала, как все происходило в те годы.



➤ Этот сувенирный штурвал производства «Красной Кузницы» М.В. Пинегину вручили за первое место на спортивных соревнованиях ДСО «Водник» в 1979 году

Заказ был очень ответственный в том плане, что было много мелких деталей, требовалась точность и аккуратность. Станину и саму рынду изготавливали в литейном цехе, а затем отдавали в гальванику – чтобы приобрели правильный блеск. Штурвал делали специалисты модельного участка деревообрабатывающего цеха. Ручки для штурвала прессовали, а потом уже токари доводили их до нужной кондиции. Собирали сувенир

в инструментальном участке. Язык и оплёточку делали в такелажном участке женщины. Это был последний штрих аккуратно подвесить язычок к рынде, чтобы она обрела свой «голос».

В архангельских магазинах такой штурвал стоил весьма приличные по тем временам деньги – что-то около 15 рублей. Но спрос все равно был большой. Перед Олимпиадой этот сувенир был очень востребован – его вручали в качестве главного приза на многочисленных соревнованиях, дарили юбилярам, покупали на память туристы.

Экскурсовод в музее рассказала мне, что во время Олимпиады штурвал «Красной Кузницы» особенной популярностью пользовался в Таллине. где проходила Олимпийская регата. Кто ж, как не яхтсмены, понимает толк в таких ве-

«Красная Кузница» выпускала морские штурвалы с рындой до перестроечных времен... Но и сегодня во многих архангельских семьях бережно хранятся эти замечательные сувениры.

И напоследок мне бы хотелось напомнить еще об одной несправедливо забытой спортивной памятной дате этого года. 15 июля исполнилось 90 лет со дня рождения нашего земляка - олимпийского чемпиона, первого чемпиона мира среди советских спортсменовлыжников Владимира Семеновича Кузина.

Он победил на Чемпионате мира в 1954 году на дистанциях 30 и 50 километров, и король Швеции вручил ему специальный серебряный кубок, где было написано: «Королю лыж от короля Швеции». А золотую олимпийскую медаль Владимир Кузин выиграл в эстафете 4 по 10 км в составе команды Союза в 1956 году.

Уважаемые работники АФ «СРЗ «Красная Куз-ница»! На 6 января, в 13:30, в КЦ «Соломбала-Арт» специально для наших детей запланировано театрализованное представление

«Разоблачение Карабаса-Барабаса или новогодние приключения Буратино».

Заявки от желающих сводить детей на новогоднее представление принимаются в профкоме.

С днем рождения, коллеги!

Коллектив Архангельского филиала «СРЗ «Красная Кузница» АО «Центр судоремонта «Звездочка» поздравляет сотрудников, которые отмечают дни рождения в декабре. Желаем крепкого здоровья, благополучия, радости и трудовых успехов!

1 декабря

Белкина Марина Юрьевна, старший инспектор по кадрам

3 декабря

Тиранов Анатолий Викторович, электромонтер РМУ

4 декабря

Козлова Мария Игоревна, инженер-конструктор

Кулев Андрей Николаевич, инженер-технолог

5 декабря

Амбарников Александр Юрьевич, сменный механик ПД М-32

Ордин Николай Николаевич, капитан предприятия

14 декабря

Завьялов Евгений Владимирович, электросварщик КУ

15 декабря

Коптякова Ирина Сергеевна, старший бухгалтер

16 декабря

Дерябин Михаил Николаевич, директор филиала

Чирков Дмитрий Валерьевич, маляр судовой МУ

17 декабря

Выучейский Александр Валерьевич, маляр-штукатур РСУ

18 декабря

Кострица Николай Иванович, слесарь-судоремонтник ДУ

Кузьминский Юрий Михайлович, термист РМУ

Осокин Александр Сергеевич, водитель

22 декабря

Кривоногов Николай Александрович, начальник ПД М-32

Прялухин Сергей Анатольевич, такелажник судовой СМУ

Цуд Дмитрий Владимирович, плотник судовой РСУ

27 декабря

Вайтиховский Сергей Васильевич, судокорпусникремонтник КУ

Смирнов Виталий Александрович, электромонтер РМУ

28 декабря

Копейкин Андрей Викторович, матрос ПД М-32

29 декабря

Филатов Александр Сергеевич, старший строитель кораблей

Ширанов Андрей Михайлович, плотник судовой РСУ

Профком, совет молодых специалистов и администрация АФ «СРЗ «Красная Кузница» одъявляют о проведении традиционного

> ΗΟΒΟΓΟΔΗΕΓΟ ΚΟΗΚΥΡΟΑ детских рисунков и поделок.

Работы принимаются с 01 по 18 декабря в отделе кадров и в кабинете № 106 (первый этаж заводоуправления).

Выставка будет оформлена в холле заводоуправления.

КРАСНАЯ КУЗНИЦА. Информационный бюллетень. № 6 (36). Октябрь-ноябрь. 2020 год. Главный редактор М. Н. Дерябин. Учредитель и издатель: Архангельский филиал «Судоремонтный завод «Красная Кузница» акционерного общества «Центр судоремонта «Звездочка». Фотоматериалы Елены Абрамовой и Михаила Пинегина. Адрес редакции: г. Архангельск, ул. Краснофлотская, д. 1. Телефон (8182) 23-21-25. Сайт: http://krasnaya-kuznitca.ru. Отпечатано в ОАО «Северодвинская типография»: г. Северодвинск, ул. Южная, д. 5. Заказ № 6660. Подписано в печать: по графику – 01.12.2020 в 12.00, фактически – 01.12.2020 в 12.00. Тираж номера 300 экземпляров. Распространяется бесплатно. 12+