



Вперед!

ВЫХОДИТ С 1948 ГОДА

www.shipyard-yantar.ru

★ С наступившим! Примите наши поздравления

Дорогие читатели газеты «Вперед!», примите наши сердечные поздравления с Новым годом и Рождеством! От всего сердца мы желаем вам, чтобы 2021-й стал годом созидания и стабильности, а удача сопутствовала во всех добрых делах.

Здоровья и счастья вам и вашим близким. Пусть этот год принесет всем нам только приятные события и хорошее настроение! Мы рады быть снова с вами и предлагаем вашему вниманию обзор событий последней трети ушедшего года.

★ Событие. В конце года сданы два заказа, еще один спущен на воду

Уверенный финал года



Первый серийный БДК «Петр Моргунов» поднял флаг 23 декабря 2020 года. ФОТО: «В!»

Завод «Янтарь» ударно завершил 2020 год. В течение месяца произошли три важнейших события производственной программы. 27 ноября был поднят российский флаг на третьем траулере-сейнере камчатской серии «Василий Каплюк». 23 декабря Военно-морской флот России принял в свой состав первый серийный БДК «Петр Моргунов». 25 декабря состоялся спуск на воду океанографического исследовательского судна «Евгений Горигледжан».

Каждое из этих событий прошло в праздничной атмосфере, хотя и с соблюдением необходимых ограничений в условиях пандемии. В торжественных церемониях приняли участие работники завода и почетные гости, среди которых – губернатор Калининградской области, руководство Объединенной судостроительной корпорации, представители заказчиков, проектных бюро и федеральной власти.

«Василий Каплюк». На церемонии губернатор Калининградской области Антон Али-

ханов поздравил заводчан с окончанием строительства третьего судна камчатской серии и добавил: «Для нас отраднo, что колхоз имени Ленина продолжает сотрудничество с калининградскими корабелями и сейчас строится новое судно. Строительство гражданских судов стало возможным благодаря решению Президента по поводу квот под киль, и мы очень надеемся, что такая схема будет расширяться. Строительство судов в Калининграде ведется эффективно, дешево и быстро, поэтому, я считаю, у нас есть большие перспективы и на мировом рынке. Хочу поблагодарить всех тех, кто работал над этим проектом на заводе «Янтарь». Спасибо вам за ваш труд, вы – наша гордость, и вы создаете гордость Калининградской области и гордость всей страны».

Генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов также поблагодарил работников завода и подчеркнул: «Сегодня мы заканчиваем работу, которую «Янтарь» начал в подлинно пионерском духе. Дорогие заводчане, вы первыми закон-

траковали эти суда, первыми их заложили и первыми сдаете. На этом заказе мы все получили уникальный опыт, который теперь можно транслировать – чтобы строить подобные суда не только для российских, но и для иностранных заказчиков. Спасибо всем за работу, вы хорошо справились с этой задачей!»

«Петр Моргунов». Приветствуя участников церемонии, генеральный директор завода Илья Самарин отметил: «За всю историю завода построено порядка 19 больших десантных кораблей. По сей день в составе Военно-морского флота России находится более 20 боевых надводных кораблей, построенных на нашем предприятии. Желаем экипажу выполнить переход на Северный флот, гордо нести Андреевский флаг, выполняя все поставленные задачи, бережно и безаварийно эксплуатировать военную технику. Благодарю всех конструкторов, заводчан, все предприятия кооперации, органы военного управления за кропотливую работу при создании первого серийного

большого десантного корабля «Петр Моргунов». Уверен, что мы еще не один заказ построим для ВМФ России».

«Евгений Горигледжан». Крестной матерью нового судна стала ведущий конструктор достроечного бюро УКТПП завода Алина Каунайте. Во время церемонии она по флотской традиции разбила о его борт бутылку шампанского, что было встречено бурными аплодисментами присутствующих. После мероприятия «В!» поинтересовалась у Алины о чувствах, которые она при этом испытывала.

«Для меня большая честь стать крестной матерью этого судна, – сказала она. – Я испытываю восторг, гордость и огромную ответственность перед экипажем судна и коллективом завода. Не передать словами чувство, когда шампанское разбивается о борт судна! Для меня лично это – настоящее событие, и испытанные эмоции останутся в памяти на долгие годы».

★ Подготовил Сергей Михайлов

★ На связи!

Принимаем вопросы

Редакция газеты постоянно ведет прием вопросов в адрес генерального директора завода. Свой вопрос можно подать по телефону 613-717, по эл. почте press@shipyard-yantar.ru или в кабинете редакции на 2-м этаже корпуса №50.

★ Новострой

Фрегат. 21 сентября индийская судостроительная компания Goa Shipyard Limited (GSL) начала лицензионное строительство российских фрегатов проекта 11356. В официальной церемонии разрезания первого листа стали для нового корабля принял участие замначальника штаба ВМС Индии вице-адмирал Ашок Кумар. Как сообщил на мероприятии представитель GSL, строительство фрегатов проекта 11356 – крупнейший проект в истории верфи. Он подчеркнул, что на корабль будет установлено «значительное количество» систем индийского производства.

Беспилотник. Проектом катамарана-беспилотника, разработанного учеными петербургского Политехнического университета, заинтересовались серьезные инвесторы. Первая партия таких машин торжественно передана воспитанникам Кронштадтского кадетского корпуса. Беспилотный катамаран «Кадет-М» разработали в Политехе совместно с Петербургским яхт-клубом, чтобы с помощью подобной техники курсанты обучались исследовать различные акватории. Катер получает энергию от солнечных батарей и может автономно работать больше суток. Достаточно выпустить аппарат в заданный квадрат и поставить задачу. Без помощи оператора машина сама обойдет все препятствия, соберет необходимые артефакты с поверхности воды своим шестиосевым манипулятором, покажет рельеф дна и все, что встретит по пути.

Суперпарусник. Королевский технический институт Швеции и судостроительная компания Wallenius Marine разработали гигантское парусное судно Oceanbird. По заявлениям разработчиков, в эксплуатации оно будет на 90% более экологически чистым, чем дизельный транспорт аналогичных размеров. Проект предусматривает постройку судна длиной 200 м и шириной 40 м, предназначенного для перевозки 7 тыс. автомобилей. По информации Wallenius Marine, это самое большое парусное судно в истории. Главное отличие Oceanbird – пять 80-метровых парусов из металла и композитных материалов. Каждый парус может поворачиваться на 360° вокруг своей оси, чтобы лучше ловить ветер. На случай штормовой погоды или для прохождения под мостами паруса могут убираться на 75%. Oceanbird будет оснащен вспомогательными двигателями для маневрирования в порту и экстренных ситуаций. Первый Oceanbird планируют заказать в конце 2022 года, а до конца 2024 года – ввести его в эксплуатацию.

★ По сообщ. СМИ

★ Дела хозяйские

Светлый путь

Завод собственными силами решил проблему освещения пешеходного участка дороги между улицами Суворова и Транспортная.

Дорога пользуется большой популярностью у заводчан, проживающих в этом районе, однако в темное время суток движение по ней было затруднено и небезопасно. Теперь пешеходная зона улучшена и полностью освещена. На протяжении около километра работники завода проложили новые кабельные линии, установили недостающие столбы и 25 светильников. В этом им помогли сотрудники Калининградского предприятия «ЭРА». Сейчас решается вопрос о дальнейшей модернизации пешеходной дорожки, в перспективе ее планируют заасфальтировать. На очереди также проведение работ по освещению дороги к заводскому общежитию, находящемуся на улице Петрозаводская.

Глас народа

Иван Свириков, энергодиспетчер цеха 89: «Ходить стало намного лучше, удобнее. Да и сама дорога стала шире. Идут теперь люди, едут велосипедисты без помощи фонариков, значит, и травмы минимизируются. Да и сама дорога стала шире – за счет того, что по обочинам обрубали ветки и кусты».

★ Соб. инф.

★ Сделано на «Янтаре»

Судно, изменившее политику

США изменили политику относительно морских научных исследований в своих водах, теперь иностранные исследования будут проводиться только с разрешения властей.

«На все морские научные исследования, осуществляемые иностранными исследователями, государствами и международными организациями в эксклюзивной экономической зоне и на континентальном шельфе США, теперь будет необходимо получать предварительное согласие властей США в соответствии с международным правом», - говорится в сообщении госдепартамента.

Ранее такое разрешение требовалось только в случае, если исследования затрагивали определенные юридические аспекты. Пересмотр политики должен дать властям США лучшую картину того, кто и какими исследованиями занимается в их водах, заявляет госдеп.

В госдепартаменте не стали уточнять, с чем связаны подобные меры, но в прошлом США заявляли, что считают некоторые океанографические суда других стран разведывательными. В частности, американские спутники, самолеты и разведывательные корабли в 2015 году внимательно отслеживали судно «Янтарь», которое прошло вдоль Атлантического побережья США.

В Минобороны США полагают, что «Янтарь» собирает разведанные о подводных датчиках и другом оборудовании, которое использует база атомных подводных лодок Кингс-Бей (штат Джорджия). Представитель Пентагона заявил тогда, что судно вызывает беспокойство у военных, поскольку оно оснащено аппаратами для глубоководного слежения и оборудованием для резки кабелей.

ОИС «Янтарь»

Океанографическое исследовательское судно (ОИС) «Янтарь» предназначено для исследовательских работ на глубине и на дне океана. Оно может нести на борту глубоководные обитаемые аппараты типа «Мир», способные работать на глубине 6 тыс. метров. Судно может использоваться и для спасательных целей, его оборудование позволяет осуществлять поиск затонувших объектов на дне. Водоизмещение судна – 5,2 тыс. тонн, длина – 108,1 метра, ширина – 17,2 метра. ОИС «Янтарь» – головное судно проекта 22010 разработки ЦМКБ «Алмаз». Судно было заложено 8 июля 2010 года, в день 65-летия ПСЗ «Янтарь», и названо в честь завода-изготовителя.

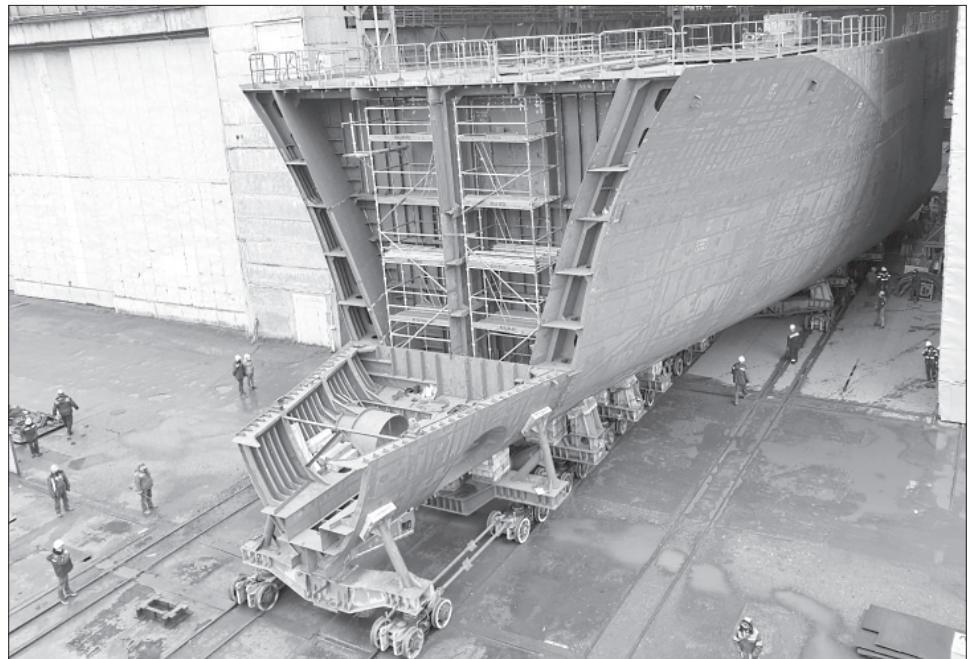
★ По сообщ. СМИ

★ Товарный выпуск. Формируются корпуса крупнейших заказов

«Виктор Гаврилов» выведен на стапель

В середине ноября прошлого года состоялся вывод основной части корпуса большого розового рыболовецкого траулера «Виктор Гаврилов» из эллинга на открытый стапель для дальнейшего строительства. Формирование корпуса судна продолжается.

Это самое большое промышленное судно, строящееся на российских верфях. Водоизмещение супертраулера составляет 14210 тонн, длина – 121 метр. ПСЗ «Янтарь» строит БМРТ «Виктор Гаврилов» по заказу Рыболовецкого колхоза им. Ленина. По условиям контракта его передача заказчику должна состояться в 2023 году.



Формирование корпуса траулера продолжается на открытом стапеле. ФОТО: «В!»

Строительство двух БДК идет по графику

С момента торжественной церемонии закладки БДК улучшенного проекта 11711 «Владимир Андреев» и «Василий Трушин» прошло полтора года. Что уже удалось сделать по этим двум заказам, а что еще предстоит, «В!» рассказали ответственные строители кораблей.

«Все технические работы на двух кораблях сейчас идут по графику. Сформированный четвертый блок готов для

предъявления военной приемке. Для БДК «Владимир Андреев» в цехе 24 изготавливаются секции третьего и пятого блоков», - сообщил старший строитель первого корабля Андрей Трусов. Корабль, пояснил он, состоит из девяти блоков: семи блоков корпуса и двух – надстройки.

По словам Андрея Трусова, «Невское проектно-конструкторское бюро» сейчас согласовывает с заводом доку-

менты по следующему этапу разработки конструкторской документации. В марте будет завершено формирование третьего и пятого блоков и начато формирование носового блока. Летом этого года на БДК «Владимир Андреев» планируют приступить к стапельной сборке четвертого блока корпуса, сдаче помещений на конструктивность и подготовке к трубомонтажным работам.

На втором заказе, БДК «Василий Трушин», начаты работы по изготовлению третьей днцевой секции четвертого блока, сообщил «В!» ответственный строитель заказа Игорь Немченко.

По информации строителей, в работе над обоими заказами ежедневно задействованы более двухсот сотрудников завода.

★ Рубрику подготовила Елена Шатило

★ Кто есть кто. Какие задачи решает команда УКТПП

Нацелены на молодых и активных

Елена Шатило

В цехах и на стапелях завода мы можем увидеть, как из металла постепенно формируется облик будущего корабля. Но этому этапу работы предшествует не менее сложный и важный процесс подготовки качественной конструкторской документации для строительства, ремонта и переоборудования наших заказов. Как организована работа в Управлении конструкторско-технологической подготовки производства и какой коллектив профессионалов здесь трудится, «В!» рассказал начальник УКТПП Сергей Чертов.

История. Управление конструкторско-технологической подготовки производства было образовано в 2010 году. В текущем году у подразделения юбилейная дата – десятилетие с начала функционирования как единой системы. «Если вернуться к истокам, то в 2010 году это были отделы главного конструктора и глав-

Цитата

Сергей Чертов:
У подразделения есть задачи, которые нужно решать оперативно и командно

ного технолога. Взаимодействие осуществлялось только путем документооборота, что, конечно, затягивало время и создавало определенные трудности в работе. И у каждого отдела был свой начальник, но не было единого взаимодействия и руководителя. Создание нашего управления объединило конструкторов, технологов и сварщиков под одним руководителем», - рассказал «В!» Сергей Чертов.

Команда. В штате УКТПП сейчас 290 человек: инженеры-конструкторы, конструкторы, технологи, инженеры-технологи, табельщики, экономисты, секретари и архивариусы. Основной кадровый состав – инженеры. Команде специалистов также по-

могут рабочие: электро-сварщики, газосварщики, операторы контрольно-измерительных машин, операторы акустических испытаний, слесари по ремонту оборудования.

Если пройтись по этажам корпуса этого управления, можно сделать вывод, что почти все технические специальности здесь разделены между собой мужчины, но это далеко не так: большая часть сотрудников, 190 человек, девушки. «У нашего подразделения есть определенные задачи, которые нужно всегда решать оперативно и командно: это и применение новых технологий проектирования, и использование программных продуктов, умение управлять технически-

ми проектами, не боясь брать на себя ответственность», - поделился Чертов.

Молодежь. УКТПП – подразделение, где трудится один из самых молодых коллективов завода. Средний возраст сотрудников около 35 лет. Почти все специалисты пришли работать в отделы еще со студенческой скамьи. Руководитель управления Сергей Чертов вместе с главным технологом завода входит в аттестационную комиссию КГТУ, принимая выпускные работы студентов. «Результаты, которые хотят осознанно связать свою жизнь с судостроением, на этапе преддипломной практики и еще раньше, с третьего курса начинают работать у нас в подразделении. Поэтому в момент защиты дипломных работ я лично всех знаю, видел этих людей в работе, непосредственно в деле. Мы всегда нацелены на молодых и активных», - подчеркнул начальник УКТПП.

★ Конкурс. Профессионалы соревнуются в мастерстве

Инженеров ждет перезагрузка

Одним из профессиональных конкурсов, который удалось провести в прошлом году перед введением ограничений из-за коронавируса, стало состязание молодых инженеров.

В таких конкурсах участвуют как молодые специалисты, пришедшие на завод за последние два года, так и все желающие работники в возрасте до 30 лет.

Проект, который представляется на суд жюри, должен быть актуальным для предприятия, иметь экономическое обоснование и способствовать улучшению производственного процесса. Над проектом может вестись и коллективная работа, и в случае победы денежное вознаграждение делится между его авторами. Напомним, за первое место полагается премия в размере 20 тысяч рублей, за второе – 14 тысяч, за третье – 7 тысяч.

В этот раз на конкурс поступило семь работ от 11 участников.

О чем же были работы конкурсантов, и кто каких результатов добился? Инженеры-технологи УКТПП Елизавета Кириченко и Эрнест Куцков выбрали для проекта тему «Внедрение способов усовершенствования процесса разработки технологического-нормировочных карт с целью оптимизации подготовки производства». Тема актуальна для нашего завода, и подготовились по ней ребята серьезно: на вопросы конкурсной комиссии они отвечали со знанием дела.

Расширению производственных возможностей участка плазмовой



На конкурс было представлено семь проектов от одиннадцати участников. ФОТО: «В!»

разметки посвятили свой проект старший мастер и мастер участка цеха 24 Евгений Иваненко и Михаил Бойченко. Вопрос давно требует решения, и проблема для подразделения не нова. Предложения, содержащиеся в представленном проекте, вызвали у жюри интерес.

Не менее интересную тему проработали ведущий инженер по организации управления производством УРПС Александр Дектярев и контрольный мастер ОУК Олег Уколов: «Способ и методика реализации цифрового двойника на ПСЗ «Янтарь». В проекте они рассмотрели вопросы разработки индивидуального динамического паспорта станка, позволяющего в автоматизированном режиме определять оптимальные условия работы и наладки оборудования.

Крепление механизмов по технологии «клин с полимером» проработал и представил на обсуж-

дение инженер-технолог цеха 3 Владимир Уланов.

Над проектом модернизации плавучих лесов для нужд завода трудились инженеры-конструкторы УКТПП Максим Спиридович и Алексей Яровой.

Инженер по организации эксплуатации и ремонту зданий и сооружений ОЭОФ Владислав Посевалов предложил в качестве проекта внедрение программы T-Flex CAD для проектирования и 3D-моделирования.

А инженер-технолог УКТПП Валерия Макарова рассказала о пользе введения грейдинга в управлении производством и перспективах его развития в судостроении.

Все доклады члены жюри конкурса слушали внимательно и доброжелательно. Однако, как оказалось, не всегда уровень погружения в тему говорил о стремлении молодых инженеров к победе. Видимо, и руководители молодых специалистов не проявили

заинтересованности в том, чтобы ребята представляли действительно важные и злободневные работы. Вместе с тем, как отметили члены жюри, работы молодых специалистов стали более интересными и содержательными.

Решение жюри конкурса было строгим, но справедливым: первое место не присуждать никому, второе – поделить между проектами «Внедрение способов усовершенствования процесса разработки технологического-нормировочных карт с целью оптимизации подготовки производства» и «Расширение производственных возможностей участка плазмовой разметки цеха 24». Третье место присудили работе о цифровом двойнике.

В этом году конкурс молодых инженеров ждет перезагрузка, а как именно она будет выглядеть, заводчане узнают в ближайшее время. Следите за нашими публикациями и новостной лентой завода.

WordSkills в новом формате

В корпоративный чемпионат профмастерства по стандартам WordSkills в минувшем году вошел в необычном формате. Заводчане еще помнят, как мы принимали IV чемпионат в 2019 году, когда более трехсот работников корпорации приехали в Калининград, чтобы поучаствовать в соревнованиях. Тогда мы передали эстафетную палочку Астрахани, но, увы, пандемия внесла свои коррективы во все наши планы. Поэтому организаторы были вынуждены быстро перестроить формат мероприятия.

Представители «Янтари» заявили о себе в компетенциях «Сварочные технологии», «Инженерный дизайн CAD» и «Сборка корпусов металлических судов».

Конкурсная площадка для нашего электросвар-

щика цеха 53 Евгения Кожевникова была организована в ресурсном центре Прибалтийского судостроительного техникума. Здесь установили оборудование и видеокамеры для трансляции того, как сварщик работает над конкурсным заданием в онлайн-режиме. Затем изготовленное изделие было отправлено в Северодвинск, где его оценивали специалисты во главе с главным экспертом чемпионата. В итоге Евгений Кожевников занял третье место и получил бронзовую медаль.

Инженерный дизайн CAD тоже проводился в онлайн-формате, и все соревнования в режиме реального времени эксперты отслеживали по каналам видеосвязи. Конструктор УКТПП Микаел Алоян занял в турнирной таблице третью

строчку и принес в копилку завода бронзовую медаль чемпионата.

Иначе решил организационный вопрос главный эксперт по сборке корпусов металлических судов: на каждое предприятие он направил эксперта со стороны предприятия-конкурента, и он на месте оценивал конкурсные работы. На «Янтарь» приехал инженер-технолог Андрей Мойсенович из северодвинской «Звездочки», а наш сборщик корпусов металлических судов цеха 53 Роман Тишин

отправился в качестве эксперта в Северодвинск. В этой компетенции нашему заводу есть над чем работать: сборщики КМС цеха 53 Степан Томчук и Антон Заверховский еще только подают надежды, поэтому будем верить, что медали их ждут впереди.

Надеемся также, что VI корпоративный чемпионат принесет в этом году «Янтарю» больше побед, так что – начинаем готовиться!

★ Рубрику подготовила
Инна Хатько

Спасибо экспертам!

Благодарим экспертов «Янтари», участвовавших в прошлогоднем чемпионате: по сварке – электросварщика цеха 53 Сергея Воложина и инженера-технолога УКТПП Александра Мороза, по инженерному дизайну – ведущего инженера-конструктора УКТПП Александра Кузьминского и старшего администратора вычислительной сети ОИТ Евгения Страха, по сборке корпусов – сборщика КМС цеха 53 Романа Тишина и замначальника цеха 24 Людмилу Десинову.

★ Награда

Чествуем лучших

2020 год для завода был юбилейным. К сожалению, торжества по этому поводу в силу известных всем причин с традиционным размахом провести не удалось. Тем не менее, ничто не помешало чествовать наших лучших работников, которые своим многолетним и добросовестным трудом заслужили и слова благодарности, и награды.

От областного правительства. Начальник цеха 89 Эдуард Ананьев удостоен медали «За заслуги перед Калининградской областью», а сборщик-достройщик цеха 43 Николай Богатов и трубопроводчик цеха 41 Сергей Коломов получили Почетные грамоты регионального правительства. Благодарственными письмами губернатора Калининградской области отмечены слесарь-монтажник цеха 3 Дмитрий Загумеников, маляр цеха 43 Александр Рассадин, старший строитель кораблей УГСтр Юрий Рубцов, заместитель начальника цеха 53 по производству Антон Старченко, главный технолог проекта УКТПП Илья Чебышев, начальник цеха 20 Александр Авраменко и электросварщик цеха 53 Алексей Беседа.

От Минобороны России. Памятные знаки Министерства обороны РФ «50 лет Главному управлению глубоководных исследований» вручены старшему строителю кораблей УГСтр Дмитрию Леонову, начальнику ОБК Сергею Евангулову, заместителю главного технолога УКТПП Александру Михееву. Почетными грамотами Главного управления глубоководных исследований Минобороны РФ награждены главный конструктор проекта Алексей Захаренко, слесарь-монтажник судовой цеха 3 Дмитрий Сергеев, сборщик КМС цеха 24 Равиль Сайфулин, трубопроводчик цеха 41 Сергей Кунц, сборщик-достройщик цеха 43 Александр Ялыця и сборщик КМС цеха 53 Ростислав Визжачий.

Памятные медали «10 лет Департаменту МО РФ по обеспечению ГОЗ» получили генеральный директор завода Илья Самарин, заместитель гендиректора по персоналу и административным вопросам Федор Жатько, заместитель гендиректора по управлению проектами Роман Федюнин, помощник гендиректора Николай Волков, руководители проекта Андрей Парфенов и Дмитрий Фомицкий, начальник отдела договорной работы УГСКО Владислав Куликов и начальник достроечного участка УГСтр Леонид Бугуев.

★ Соб. инф.

★ Ваше здоровье

Вакцины хватило на всех

Прошлой осенью заводчане смогли получить прививку от гриппа в фельдшерском пункте корпуса № 168, а также в конференц-зале заводоуправления, куда медработники поликлиники № 3 пришли с вакциной по приглашению руководства завода. «Вакцины хватит на всех, не переживайте!» - заверили они желающих привиться.

В тот же период старший специалист отдела социальной политики, выполняющий функции санитарного врача, Николай Ключников провел с работниками цехов разъяснительные беседы о пользе и безопасности новой вакцины от гриппа. Прививка от гриппа – дело сугубо добровольное. В этом эпидсезоне медицинские работники приводили всё больше аргументов в пользу вакцинации. Один из главных доводов: снижается смертность привитых взрослых от осложнений, вызванных перенесенным гриппом. Второй довод: вакцина почти не имеет противопоказаний, но сделать ее нужно вовремя. «Важность вакцинации особенно актуальна в этом сезоне. В этом году будет так называемое наложение инфекции – вирусов гриппа и COVID-19 и тяжелых осложнений. Поэтому прививка от гриппа – самая лучшая профилактическая защита в предстоящем эпидсезоне», - рассказала «В!» в сентябре Светлана Перцева, и. о. главного врача городской поликлиники №3. Николай Ключников обошел цеха, чтобы проконтролировать ход вакцинации на заводе, а также рассказать работникам о важности прививки. По данным фельдшерского пункта 168-го корпуса, в осенние месяцы на заводе ежедневно вакцинировалось около 50 сотрудников предприятия. Прививочная кампания продлилась до 1 ноября.

★ Соб. инф.

★ Поздравляем

Коллектив Отдела внутренней безопасности поздравляет с юбилеем:
12 августа – **Марину Владимировну МОРОЧКО**, контролера КПП;
13 сентября – **Александра Васильевича НИКАНДРОВА**, контролера ОВБ;
13 октября – **Светлану Александровну ВЛАСЕНКО**, контролера ОВБ;
16 октября – **Василия Александровича ВЕЧЁРКО**, начальника ГVK ОВБ;
18 октября – **Владимира Григорьевича ПЕТРОВА**, контролера ОВБ.
27 ноября – **Виктора Геннадьевича ФАТИНА**, контролера КПП.

Коллектив АХО поздравляет с юбилеем:
6 сентября – **Светлану Викентиевну АНКУДИНОВУ**, уборщицу служебных помещений;
19 сентября – **Веру Николаевну ШНАЙДЕР**, уборщицу производственных помещений.

Коллектив ФГУП «Охрана» Росгвардии поздравляет с юбилеем 8 сентября **Владимира Владимировича ТРОФИМОВА**, контролера КПП.

Коллектив отдела социальной политики поздравляет с юбилеем 30 сентября **Николая Васильевича КЛЮШНИКОВА**, старшего специалиста ОСП.

Коллектив цеха 20 поздравляет с юбилеем:
12 декабря – **Павла Эдуардовича ХОРОШИЛОВА**, грузчика;
14 декабря – **Светлану Васильевну ВЛАСОВУ**, старшего кладовщика.

Коллектив цеха 24 поздравляет с юбилеем:
17 сентября – **Владимира Карисовича ВАЛИЕВА**, слесаря-ремонтника;
24 сентября – **Олега Григорьевича БУЯКА**, начальника участка, и **Сергея Михайловича ОРЛОВА**, сборщика КМС;
29 сентября – **Валентину Михайловну ЯРМОЛЮК**, мастера участка;
4 октября – **Николая Викторовича КИРИЛЛОВА**, сборщика КМС;
11 октября – **Валерия Анатольевича ЧАШИНА**, сборщика КМС;
19 октября – **Ирину Александровну БОНДАРЧУК**, машинистку крана.

Коллектив Управления главного строителя поздравляет с юбилеем:
10 сентября – **Наталью Ивановну ЮДИНУ**, старшую табельщицу;
15 сентября – **Артема Олеговича СТРУНГИСА**, старшего строителя кораблей;
28 сентября – **Владислава Геннадьевича КИРИЛЛОВА**, начальника отдела строителей;
29 сентября – **Веронику Евгеньевну ИОНИЦА**, ведущего специалиста.

Совет ветеранов поздравляет с юбилеем:
1 сентября – **Алексея Александровича КОЧЕТКОВА**, ветерана Великой Отечественной войны, заслуженного ветерана труда завода;
14 сентября – **Евгения Борисовича КОЧЕТКОВА**, заслуженного ветерана труда завода, и **Владимира Федоровича МИХАЙЛОВА**, ветерана Великой Отечественной войны, заслуженного ветерана труда;
3 ноября – **Хасана Салиховича РЕЧАПОВА**, ветерана Великой Отечественной войны, ветерана труда;
23 ноября – **Тамару Степановну ЧУЧМАН**, заслуженного ветерана труда завода;
24 ноября – **Галину Павловну ИВАНОВУ**, ветерана труда;
30 ноября – **Валентину Борисовну ДУНИНУ**, заслуженного ветерана труда завода.

★ Интересно знать

Экологичная платформа

Большая часть отслуживших судов отправляется на демонтаж в страны Южной Азии, где обычно используют так называемый «пляжный» метод: корпус ставят на якорь недалеко от берега и освобождают от тяжелых деталей, а затем перемещают его на илистую отмель и разбирают на части. При этом в процессе утилизации деталей в окружающую среду попадают токсичные отходы. Ученые США и Великобритании предложили экономичный и экологичный метод демонтажа судов, который поможет предотвратить загрязнение окружающей среды и сэкономить природные ресурсы. Они рекомендуют разбирать суда на специальной четырехслойной платформе, изготовленной из бетона, гальки и песка. Все слои имеют разную степень проницаемости, что позволяет на каждом уровне улавливать разные загрязняющие вещества. Отмечается, что для изготовления платформы требуются натуральные и недорогие материалы, которые впоследствии можно пустить в переработку.

★ История. Как раньше завод спускал корабли на воду

Совсем не как по маслу



До появления шаровых опор качения на «Буревестнике» использовали насалку. ФОТО: «В!»

В прошлом номере мы рассказали о том, когда и для чего на заводе построили стапель «Буревестник». Отметим и то, что в 1970-е годы стапель был оснащен шаровыми опорами качения, которые существенно улучшили передвижку заказов. Как с этим справились до их установки, можно судить по воспоминаниям бывшего начальника цеха 53 **Олега Дрожжикова (из книги «От первых дней к вершинам славы»)**.

С конца 1962 года до конца 1974-го моя производственная работа прошла в цехе 53 на горизонтальном стапеле «Буревестник» и в корпусе 53. (...)

Насколько прогрессивной считалась технология блочного строительства кораблей на горизонтальных стапелях с последующей передвижкой в плавучий док и несложным спуском на воду, настолько допотопной, трудоемкой, грязной в буквальном смысле слова и опасной была работа по выравниванию секций и блоков при их стыковке на стапеле заказа и передвижке его в док.

Строительство и передвижка многотонной конструкции выполнялась на так называемых судовозных саях с металлическими полозьями, которые передвигались по деревянному настилу стапеля, покрытому специальной насалкой на парафиновой основе. Процесс приготовления насалки, перебивки саян и нанесения насалки на дорожки стапеля осуществлялся по разработанной технологии – непрерывно, в течение

длительного времени, как минимум, сутки. (...)

Подготовленный заказ передвигался в док или другую позицию с помощью двух мощных тяговых лебедок, работающих синхронно. (...) Через несколько метров движения заказа насалка выдавливалась из под саян, и корабль начал двигаться рывками, с большим шумом и грохотом. Часто движущийся заказ задевал за конструкции металлических лесов – визг металла о металл, крики рабочих. Как говорится, работа не для слабовольных! Только регулярность этой работы делала ее обыденной, ко всему человек привыкает.

Но один случай особо запомнился. Передвижка сухогруза проекта 781 (судно смешанного плавания типа «Балтийский». – «В!») начиналась вечером после окончания работы. Погода была морозной, насалка замерзла, и тяговые лебедки не сдвинули судна с места – сани примерзли к деревянному настилу стапеля. Давление корпуса лесовоза на спусковую оснастку неравномерна, основная нагрузка приходится на корму. Судно передвигается в док кормой. Я дал команду произвести перебивку кормовых саян и нанести новую насалку. Или нанесенная насалка была некачественной, или мороз опять ее прихватил за время повторной перебивки, новая попытка через два часа стронуть заказ не дала результата: лебедки натужно гудели, стальные тросы были сильно натянута, конструкции спусковой оснастки трещали, но судно не трогалось с

места. Что делать? Решили все-таки повторить попытку. Подкатили к корме газовую аппаратуру и несколько минут пламенем резаков разогревали нижнюю часть полозьев с целью разморозить насалку.

Я опять дал команду: «Обе лебедки – вира!» Тросы натянулись как струны, я не отменял команду, и вдруг раздался страшный грохот, и трое кормовых саян оторвались от основного поезда и метров на 15 были выброшены из-под кормы в сторону дока. Никто не пострадал, но...

Немного очухались, перегрелись, перекусили, отдохнули и приступили к повторной перебивке. На этот раз старая насалка была удалена, на дорожки было нанесено только веретенное масло без парафиновых добавок, тросы подсоединили к оставшимся полозьям саян, и судно наконец-то тронулось с места. Работа закончилась под утро. Такое забывается с трудом. (...)

Случай с аварийной передвижкой лесовоза не получил широкой огласки, но заставил технические службы задуматься о повышении надежности передвижки заказов.

Вопрос обострился при передвижке головного заказа проекта 1135 (СКР типа «Буревестник». – «В!»). Корабль передвигал-

ся носовой оконечностью к воде. На передвижке головного заказа, как никогда, присутствовала вся дирекция завода, представители заказчика, гости из руководства города и области. Корабль, освобожденный от лесов, был необычайно красив: острые обводы, высокий корпус, большой угол наклона форштевня.

Началось движение заказа с большими рывками, неприятным шумом, грохотом, необычным даже для работников цеха 53, вроде привычным к подобному. А главное, корабль казался всем таким неустойчивым, таким беззащитным при этих рывках. Нервы у высокого начальства и приглашенных начали сдавать и они, к счастью, удалились. Нам пришлось терпеть до конца. К счастью, через некоторое время движение заказа стало более равномерным.

После этого вопрос замены спусковой оснастки был окончательно решен, и вскоре была внедрена оснастка на шаровых опорах качения. По моему мнению, это самое значимое мероприятие за все времена, действительно существенно улучшающее условия труда рабочего и безопасность работ.

★ Подготовил
Сергей Михайлов

Фильм о заводе

В конце 2020 – юбилейного для завода года – на сайте ПСЗ «Янтарь» был опубликован фильм, снятый по нашему заказу медиагруппой «Западная пресса». Фильм, рассказывающий об истории и современности предприятия, можно посмотреть в разделе: Пресс-центр/Медиагалерея. Благодарим заводчан, принявших участие в съемках!