

**ГОРОДСКАЯ  
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ  
КОНФЕРЕНЦИЯ**

**«КОРАБЛИ  
И  
ЛЮДИ»**



**Научно-практическая конференция «Корабли и люди»**

---

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Государственное бюджетное профессиональное  
образовательное учреждение Архангельской области  
«Северодвинский техникум судостроения и судоремонта»**



центр судоремонта  
«ЗВЕЗДОЧКА»



**ГОРОДСКАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ  
«КОРАБЛИ И ЛЮДИ»**

**среди учащихся школ и студентов СПО  
посвященная 60-летию со дня основания ГБПОУ АО  
«Северодвинского техникума судостроения и судоремонта»**

**Г. СЕВЕРОДВИНСК 2017**

Городская научно-практическая конференция «Корабли и люди» среди учащихся школ и студентов СПО посвященная 60-летию со дня основания ГБПОУ АО «Северодвинского техникума судостроения и судоремонта»/, составители: И. П. Попова, И. М. Пахолкова, Е. А. Кононыхина – Северодвинск, 2017. – 76 с.

В сборнике представлены доклады участников конференции, сценарий мероприятия, журналистский отзыв. Материалы сборника имеют практическую направленность и могут быть использованы в различных образовательных организациях.

Северодвинский техникум судостроения и судоремонта выражает благодарность за помощь в организации конференции отделу кадров и первичной профсоюзной организации АО «ЦС «Звездочка».

Материалы конференции публикуются в авторской редакции.

Подписано в печать 1.10.2017. Тираж 45 экз.

Отпечатано в типографии АО «ЦС «Звездочка»

164509, Архангельская область, г. Северодвинск, проезд Машиностроителей, д. 12,

e-mail: [info@star.ru](mailto:info@star.ru)



**Цель конференции:**

формирование интереса учащихся и студентов к целенаправленной научно-исследовательской и проектной деятельности.

**Задачи конференции:**

Совершенствование работы по профессиональной ориентации учащихся школ, содействие в их профессиональном самоопределении с учетом потребностей судостроительных предприятий города. Формирование творческих связей образовательных организаций города.

**Программа конференции**

**Екатерина Анатольевна Кононыхина, заместитель директора по УВР**  
ГБПОУ АО «Северодвинского техникума судостроения и судоремонта»

**Сценарий открытия конференции..... 7**

**Секция № 1 «Корабельных дел мастера» 12**

**Модератор: Пахолкова Ирина Михайловна, преподаватель** ГБПОУ АО  
«Северодвинского техникума судостроения и судоремонта»

**Экспертный совет:**

**Кологриев Василий Федорович, директор музея** АО «ЦС «Звездочка»

**Гриб Сергей Владимирович, директор «Технического колледжа филиала**  
САФУ им. М.В. Ломоносова в г. Северодвинске»

**Макарова Елена Юрьевна, заместитель председателя профсоюзной**  
организации «ЦС «Звездочка»

**Выступления:**

**1. Копытов Михаил Юрьевич, студент 2 курса, ГБПОУ АО**  
«Северодвинский техникум судостроения и судоремонта»

Доклад **«Талант быть токарем»..... 13**

Руководитель - Абрамова Валентина Анатольевна

**2. Адамович Александр Александрович, студент 1 курса, ГБПОУ АО**  
«Техникум судостроения и машиностроения»

Доклад **«Я не хочу судьбу иную...»..... 16**

Руководитель – Хлюстова Вера Николаевна

**3. Красавин Кирилл Александрович и**  
**Крюков Владислав Борисович, студент 2 курса, ГБПОУ АО**  
«Северодвинский техникум электромонтажа и связи

Доклад **«Лапшинов П.В.: Мы схожи судьбой с корабельным металлом» 20**

Руководитель - Майорова Ирина Владимировна

## Научно-практическая конференция «Корабли и люди»

- 4. Туганов Алексей Владимирович**, студент 4 курса, «Технический колледж филиала САФУ имени М.В. Ломоносова в г. Северодвинске».  
Доклад [«Разработка и изготовление радиоуправляемой модели катера»](#) 23  
Руководитель - Полевая Алла Александровна
- 5. Бибик Виталий Васильевич**, ученик 10-Б класса, МАОУ «Ягринская гимназия»  
Доклад [«Трудовая династия моей семьи»](#)..... 26  
Руководитель - Коробицина Любовь Сергеевна
- 6. Порофиев Егор Алексеевич**, ученик 5-В класса, МАОУ «Ягринская гимназия»  
Доклад [«Фильтрационная карточка красноармейца Порофиева В.Е.»](#)... 31  
Руководитель - Чумаченко Марина Федоровна
- Секция № 2 «История корабля в истории завода»** 35
- Модератор: Тетера Анжелика Анатольевна**, преподаватель ГБПОУ АО «Северодвинского техникума судостроения и судоремонта»  
**Экспертный совет:**  
**Гусев Вадим Владимирович** - директор ГБПОУ АО «Северодвинского техникума электромонтажа и связи»  
**Сорокина Валерия Ивановна** – методист, «Технического колледжа филиала САФУ им. М.В. Ломоносова в г. Северодвинске»  
**Стрекаловский Валерий Николаевич**-заведующий учебной частью ГБПОУ АО «Северодвинского техникума судостроения и судоремонта».
- Выступления:**
- 1. Русаков Артем Игоревич**, ученик 9 класс, МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 5»  
Доклад [«К-51 «Имени 26 съезда» Первый командир Русаков Г.И.»](#)..... 36  
Руководитель - Выползова Елена Викторовна
- 2. Потапчик Марина Станиславовна**, ученица 7-Б, МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 19»  
Доклад - [«К-407 «Новомосковск»](#) ..... 38  
Руководитель - Мальчихина Светлана Юрьевна
- 3. Ситцов Владимир Игоревич**, студент 2 курса, «Северодвинский техникум судостроения и судоремонта»,  
Доклад [«Подводная лодка «Аксон»](#)..... 43  
Руководитель – Веремейчик Владимир Иванович

## Научно-практическая конференция «Корабли и люди»

- 4. Мокрицкий Владимир Михайлович**, ученик 9 класса, МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 5»  
Доклад [«Колесный пароход «Н.В. Гоголь»: вчера, сегодня, завтра...»](#).... 46  
Руководитель - Мелкова Анна Владимировна

### Секция № 3 «Из класса школьного в рабочий класс» 50

**Модераторы:** **Попова Ирина Павловна**, методист,  
**Новикова Ирина Александровна**, мастер п/о, ГБПОУ АО  
«Северодвинского техникума судостроения и судоремонта»

#### *Экспертный совет:*

**Крыталов Сергей Владимирович**, начальник Бюро подготовки кадров  
АО «ЦС «Звездочка»

**Хромцов Андрей Витальевич**, зам директора по УПР ГБПОУ АО  
«Северодвинского техникума электромонтажа и связи»

**Колесов Юрий Александрович**, заведующий учебной частью ГБПОУ АО  
«Техникума судостроения и машиностроения»

#### *Выступления:*

- 1. Ермохин Яков Александрович**, студент 2 курса, ГБПОУ АО  
«Северодвинский техникум судостроения и судоремонта»  
Доклад [«Учебный макет судовой воздушной системы»](#)..... 51  
Руководитель – Коковин Олег Васильевич

- 2. Новинский Дмитрий Александрович**, студент 2 курса, ГБПОУ АО  
«Северодвинский техникум электромонтажа и связи»  
Доклад [«Железо умными руками он превращает в корабли»](#)..... 54  
Руководитель - Видманова Галина Леонидовна

- 3. Анциферова Елизавета Васильевна**, ученица 9-в класса, МАОУ  
«Ягринская гимназия»  
Доклад [«Выпускник, которым можно гордиться»](#)..... 58  
Руководитель - Чумаченко Марина Федоровна

- 4. Боброва Вера Андреевна**, ученица 8-А класса, МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 24»  
Доклад - [«Страницы истории школы в истории завода»](#)..... 61  
Руководитель - Никулина Елена Алексеевна

- 5. Кустова Светлана Олеговна и Горбатова Наталья Владиславовна**,  
студентки 2 курса, ГБПОУ АО «Северодвинский техникум судостроения и судоремонта»  
Доклад [«Повесть о настоящем педагоге»](#) ..... 69  
Руководитель – Новикова Ирина Александровна

[«Алые паруса» над Яграми](#), Татьяна Галицкая 72

## СЦЕНАРИЙ ОТКРЫТИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

*Е. А. Кононыхина, заместитель директора, по УВР, ГБПОУ АО «Северодвинского техникума судостроения и судоремонта»*

Основа сценария - повесть-феерия "А. Грина «Алые Паруса». Лейтмотив постановки - верь в свою мечту, и она непременно сбудется! Верь в себя, и преодолешь все трудности! Алые паруса – символ мечты, воплощенный в жизнь.

Действующие лица:

- старый моряк;
- Ассоль;
- Грей;
- чтец 1;
- чтец 2;
- торговка 1;
- торговка 2;
- ведущий 1;
- ведущий 2.

Оборудование:

- модель корабля с алыми парусами;
- модель мачты с парусами для сцены;
- плетеная корзина;
- ткань алого цвета для оформления;
- проектор, ПК, презентации;
- кадры их кинофильма «Алые паруса»;
- музыкальное оформление.

### Сцена 1

#### Ведущий 1:

«Всё, что существует на свете, когда-то было мечтой!»

*(На сцену выходит «старый моряк»)*

**Старый моряк:** Лонгрен - матрос большого брига, наконец, покидает службу. В день его возвращения домой он не увидел на пороге встречающую его жену Мери. Вместо неё стояла взволнованная соседка с маленькой дочуркой на руках.

Лонгрен простился с товарищами, взял расчёт. И стал растить маленькую Ассоль. Чтобы не умереть с голоду и прокормить малышку он мастерил модели лодок, катеров, и больших кораблей. А потом предлагал их в местные магазинчики и торговцам на рынке.

*(Ассоль выходит на середину сцены, танцуя, в руках модель корабля)*

**Старый моряк:** Ассоль, подойди ко мне, деточка.

**Ассоль:** *(испуганно)* Ой, добрый день!

**Старый моряк:** Здравствуй, милая. Куда путь держишь?

**Ассоль:** Хочу помочь отцу. Глянь, какие кораблики.

**Старый моряк:** Да, хорошие игрушки мастерит твой отец!



## Научно-практическая конференция «Корабли и люди»

**Ассоль:** Посмотри, вот этот фрегат самый красивый *(показывает корабль с алыми парусами)*

**Старый моряк:** Не знаю, сколько пройдёт лет, только в нашем городке расцветёт одна сказка. Однажды утром в морской дали, под Солнцем сверкнёт алый парус. Сияющая громада алых парусов белого корабля двинется, рассекая волны, прямо к тебе. Тихо будет плыть этот чудесный корабль, без криков и выстрелов; на берегу много соберется народу, удивляясь и ахая: и ты будешь стоять там. Корабль подойдет величественно к самому берегу под звуки прекрасной музыки; нарядная, в коврах, в золоте и цветах, поплывет от него быстрая лодка. Тогда ты увидишь храброго красивого принца. Он увезет тебя навсегда в блистательную страну, где всходит солнце и где звёзды спускаются с небес, чтобы поздравить тебя.

*(Фрагмент художественного фильма «Алые паруса», 1961 г.)*

### Сцена 2

**Грей:** Какое прелестное создание я сегодня встретил! Вы, наверное, знаете, здесь всех жителей. А кто была та девушка? Меня интересует её имя.

**Старый моряк:** А, это Ассоль.

**Грей:** А почему она так грустна?

**Старый моряк:** Эта девушка живёт мечтой, что однажды в морской дали, под Солнцем, сверкнёт алый парус, и большой корабль двинется к ней. Храбрый красивый принц заберёт её в блистательную страну. Но людская зависть и злоба вконец испортили бедняжке жизнь.

**Чтец 1:**

Морская с детства привлекала соль,  
Дорога, пробежавшая в волнах,  
Чтоб гриновская нежная Ассоль  
Корабль встречала б в алых парусах.

**Чтец 2:**

И грозный перекачивался вал,  
Выл ветер, на страницах старой книжки...  
А я о дальних странствиях мечтал,  
Как все мои товарищи-мальчишки.

**Чтец 1:**

Жаль, детство, что к тебе возврата нет,  
Мы не заметили, как повзрослели.  
Но все мечты свои из детских лет  
И унести, и сохранить сумели.

**Чтец 2:**

А море - рядом, руку протяни  
И ощутишь его тепло и ласку.  
Слегка просолены морские дни  
И мокрый ветер трется об оснастку.

**Чтец 1:**





Нам новая отведена уж роль –  
Прощаться с тонкою полоскою земли,  
Но, только ждет по-прежнему Ассоль.  
И алый парус будут ставить корабли.

### Сцена 3

**Старый моряк:** Грей побывал в трёх лавках, придавая особое значение точности выбора ткани для парусов, упрямо выбирая нужный цвет и оттенок.

Какие будут приказания, кэб?

**Грей:** Я привёз красный шёлк, из него смастерим паруса, *(мечтательно в сторону)*. Мне нужны алые паруса, чтобы ещё издали она заметила нас. За работу, к утру должно быть всё готово!

*(слайд 11)*

**Торговка 1:** -Доброе утро, соседка.

**Торговка 2:** -Хорош ли был вчера улов?

**Торговка 1:** К вечеру шторм разыграется, как небо алым разыгралось!

**Старый моряк:** Братцы! Гляди!

**Торговка 1:** -Паруса! Алые!

**Торговка 2:** -Как заря! Чудо, какое!

**Торговка 1:** -Да это огромный фрегат!

**Торговка 2:** - Корабль с алыми парусами!

*(На сцену выбегает Ассоль. Немая сцена. Звучит музыка. Толпа расступается. Грей идёт к Ассоль)*

**Ассоль:** Я здесь! Я здесь!

**Грей:** Здравствуй, Ассоль! Вот, я пришел, чтобы увезти тебя навсегда!

**Ассоль:** Здравствуй, Грей! Ах, как долго я тебя ждала! Спасибо, что нашел меня!

**Старый моряк:** Будьте счастливы, Грей и Ассоль. Пусть сияющая громада алых парусов белого корабля двинется, рассекая волны, прямо к счастью!

**Все действующие лица на сцене.**

*(Звучит финальная песня «Ребята, надо верить в чудеса...»)*

Ребята, надо верить в чудеса!

Когда-нибудь весенним утром ранним

Над океаном алые взметнутся паруса,

И скрипка пропоет над океаном.

Не три глаза, ведь это же не сон.

И алый парус, правда, гордо реет

В той бухте, где отважный Грей нашел свою Ассоль,

В той бухте, где Ассоль дождалась Грея.

С друзьями легче море переплыть

И есть морскую соль, что нам досталась.

А без друзей на свете было б очень трудно жить



И серым стал бы даже алый парус.  
Ребята, надо верить в чудеса!  
Когда-нибудь весенним утром ранним  
Над океаном алые взметнутся паруса,  
И скрипка пропоет над океаном.

### Сцена 4

#### Ведущий 1:

Все-таки чудесно быть капитаном! Никакая профессия, кроме этой, не может так удачно сплавить в одно целое все сокровища жизни, сохранив неприкосновенным тончайший узор каждого отдельного счастья. Опасность, риск, власть природы, свет далекой страны, чудесная неизвестность...

#### Ведущий 2:

Ленинград, 1943 год. Артистка Нина Александровна Чернявская, муж которой погиб на фронте, мать и сын умерли от голода, читала по радио «Алые паруса». И люди, видевшие смерть, плакали, слушая повесть о том, как надо ждать, как надо надеяться. Ведь эта феерия соткана из солнечного света, тепла, радости, улыбок и легкой грусти.

#### Ведущий 1:

Да, со страниц этой книги получаешь заряд свежего ветра, ясного воздуха, сияния облаков. Погружаешься в мир людей привлекательных и на первый взгляд порой странных. Почти все они отличаются одной общей для них чертой – бесхитростной человечностью, отвагой и жаждой нового.

#### Ведущий 2:

«Я понял одну нехитрую истину, – говорит Грин устами своего героя капитана Грея. – Она в том, чтобы делать так называемые чудеса своими руками». Добиваться в жизни прекрасного, открывать в людях и в самих себе такие богатства и такую силу, о какой вы не подозреваете.

#### Ведущий 1:

Для приветственного слова на сцену приглашается директор техникума Алексей Ардэкович Гудков.

#### Ведущий 1:

Да, корабли – они совсем как люди –  
Рождаются непросто иногда.  
Путь корабля бывает тоже труден:  
Через бои, походы и года.

#### Ведущий 2:

А строят люди корабли-красавцы,  
Чтоб плыть на них к далеким берегам,  
Чтобы с мечтою детской не расстаться:  
Весь мир держать в протянутых руках.

#### Ведущий 1:

Чтоб на любых широтах океана  
В зеленой мгле, под крышей ледяной



Беречь покой Отчизны неустанно  
И приходить с победою домой!

**Ведущий:**

Да будет Флот, Россия тоже будет –  
Великий Петр давал наказ такой.  
Вот так и дружат корабли и люди –  
Уходят вместе и на труд, и в бой.

Представление экспертного совета городской научно-практической конференции «Корабли и люди», модераторов

**Ведущий 2:**

Пожелаем всем участникам удачного выступления! А экспертному совету – плодотворной работы!

**Ведущий 1:**

Все, что неожиданно изменяет нашу жизнь, не случайность. Оно - в нас самих и ждет лишь внешнего повода для выражения действием.

*(Звучит песня «Зурбаган»)*

## **Сцена 5**

*(Фрагмент художественного фильма «Алые паруса», 1961 г.)*

**Ведущий 1:**

В который раз поражает меня бескрайний русский Север: протяжённостью поморской речи, элегантной суровостью природы, непредсказуемостью облаков над бескрайними просторами трёх морей. Вслед за сумерками полярной ночи неизменно приходит пронзительно белый полярный день.

**Ведущий 2:**

Именно здесь, в сдержанном ритме Арктики ты как никогда чувствуешь свою причастность к Великой судьбе Отечества своего, забываешь о мыслях суетных, праздных и, словно отрываясь от земли – паришь в этих розовых бескрайних дымках туманов.

**Ведущий 1:**

Незакатное Солнце наполняет тебя светом радости, и ты точно знаешь, что каким бы не был твой путь, тебе есть что беречь, хранить, защищать. И ты обязательно доплывешь туда, где завтра будет новый день.

*(Вручение благодарственных писем. Фотографирование)*

**Ведущий 1:**

Добивайтесь поставленных целей и открывайте новое! Ведь жить без мечты нельзя!

**Ведущий 2:**

На этой замечательной ноте разрешить объявить, что городская научно-практическая конференция закрыта.

*(Звучит песня «Город Северодвинск»)*



**СЕКЦИЯ №1  
«КОРАБЕЛЬНЫХ ДЕЛ МАСТЕРА»**



## ТАЛАНТ БЫТЬ ТОКАРЕМ

Михаил Юрьевич Копытов, студент 2 курса,  
руководитель Валентина Анатольевна  
Абрамова, мастер п/о, ГБПОУ АО  
«Северодвинский техникум судостроения и  
судоремонта»

Этот рассказ о рабочем парне, который связал свою судьбу с судьбой завода.



И начать его хотелось бы со стиха:  
Если светит зорька ясная,  
Значит, будет день хорош.  
В куртке старой и промасленной  
Ты, рабочий, идешь.  
И в такое утро раннее  
Шаг твой громкий будит всех.  
Нет на свете выше звания,  
Чем рабочий человек.

*Михаил Матусовский*

В нашей библиотеке в газете «Трудовая вахта» был напечатан рассказ о молодом рабочем токаре Денисе Борзом, который оказался выпускником нашего техникума.

Личная встреча с Денисом состоялась в техникуме. Интервью с Денисом, рассказ мастеров производственного обучения Цывова Эдуарда Анатольевича и Абрамовой Валентины Анатольевны дополнили информацию газетной статьи.

Его биография, на первый взгляд, ничем особенным не отличается от сверстников: родился, учился, служил в армии, снова учился, работает, но за три с небольшим года работы на предприятии «Центр судостроения «Звездочка» этот молодой рабочий стал настоящим профессионалом.

Денис родился в поселке Шидрово Виноградовского района Архангельской области в семье рабочих. Родители с детства прививали ему любовь к труду. В 2006 году Денис окончил 9 класс сельской школы, и сразу, после окончания, пошел трудиться на лесозаготовительный завод, где работали его отец и мать. Там он успешно освоил работу оператора деревообрабатывающих станков.

Из беседы с Денисом выяснилось, что в 2009 году он был призван в вооруженные силы РФ. Служба стрелком-сапером в воздушно-десантных войсках была своего рода продолжением намеченного пути. Отслужив один год в городе Рязань, демобилизовался.

Свою дальнейшую гражданскую жизнь Денис решил связать с одним из судостроительных предприятий города Северодвинска. С 1 сентября 2010 года стал обучаться профессии «Токарь-универсал» в ПУ №28. Выбрать профессию ему помогли мастера производственного обучения, рассказавшие много

интересного об этой удивительной профессии, что сомнения у вчерашнего солдата отпали практически сразу: буду токарем, решил Денис.

На момент поступления Денису было 19 лет, но желание получить среднее общее образование и профессию было огромным, несмотря на то, что он был старше своих однокурсников на 3 с лишним года.

Во время учебы Денис активно принимал участие в различных мероприятиях: конкурсах профессионального мастерства, олимпиадах, в городской военно-патриотической игре «Салют Победа». Коллектив училища доверил ему нести Знамя на праздничной демонстрации 9 Мая, в честь Дня Победы.

Денис серьезно относился к освоению профессии, мастера производственного обучения, видели его успехи и, в начале второго курса, по ходатайству администрации училища, он был направлен для прохождения учебной и производственной практики на предприятие - случай для студента исключительный!

В 2011 году Денис был принят учеником токаря в штат цеха № 4 АО «ЦС «Звездочка». В коллективе цеха парня встретили очень тепло. Наставник Павел Трефилов, токарь пятого разряда, с огромным профессиональным и жизненным опытом помог молодому рабочему в короткий срок освоить профессию токаря и получить второй разряд.

Три года учебы в училище пролетели, как один миг: активный участник интеллектуальных игр, туристических слетов, спортивных соревнований и результат: многочисленные грамоты и благодарности училища, а также Почетные Грамоты ДОСААФ города Северодвинска, достойные награды студенту!

На государственной итоговой аттестации, одному из немногих, Денису был присвоен четвертый разряд по профессии. По окончании учебы Денис продолжает трудиться в цехе № 4, но вот новое испытание: цеху нужны токари, работающие на станках с числовым программным управлением. Ему, молодому рабочему, не имеющему достаточного опыта, предложили стать оператором таких станков.

«Денис - ответственный и очень перспективный молодой человек, из него вырастет отличный станочник. Он из тех, кто хочет работать по данной профессии и у него это хорошо получается. Одним словом, талант!» - отмечал старший мастер участка Александр Викторович Вольвачев еще в самом начале трудовой деятельности начинающего токаря.

С августа 2013 года Денис осваивает современный немецкий станок марки МАСТУРН-550И с системой программирования ХЭДЕНХАЙН и начинает работать на двух станках одновременно. Система программирования требует знаний технологии изготовления деталей и навыков в составлении программ. Сложностей в освоении станков не было благодаря хорошему обучению в профессиональном училище, отличной профессиональной подготовке в цехе и советам наставника.

Из беседы с Денисом стало ясно, что он был участником ежегодных конкурсов профессионального мастерства и дважды побеждал. В 2015 году

получил свидетельство «Лучший молодой Рабочий завода». «И снова лучший среди лучших» - говорит о нем начальник цеха Игорь Николаевич Федорев, сам в прошлом выпускник нашего училища.

В 2013 году команда России впервые выступила на Международных соревнованиях среди рабочих профессий WorldSkills. Теперь эти соревнования стали популярны в России. Отборочные конкурсы проводятся во всех регионах страны.

В ноябре 2016 года, молодому талантливому токарю, Денису Борзому было доверено представлять группу рабочих объединенной судостроительной компании (ОСК) - на третьем Чемпионате рабочих профессий по методике WorldSkills Hi-Tech в городе Екатеринбург. Помощь при подготовке к конкурсу Денису оказывал старший мастер цеха Дмитрий Сметанин. На имя генерального директора АО «ЦС «Звездочка» Николая Калистратова прошло письмо от директора департамента управления персоналом АО «ОСК», в котором выражается благодарность за эффективную подготовку, профессионализм и активное участие корабелов «Звездочки», в лице токаря цеха №4 Дениса Борзого.

В феврале 2017 года в г. Архангельск тоже прошел I чемпионат «Молодые профессионалы Поморья» (WorldSkills Russia) среди студентов среднего профессионального образования. Такие конкурсы поднимают престиж рабочих профессий.

Я - рабочий, нет звания выше у нас,  
Я – рабочий, судьбы нет светлей,  
Я – рабочий,  
Я – сила по имени класс,  
Я - хозяин Отчизны моей

Из рассказа Дениса стало ясно, что в личной жизни он счастлив, женился, любит и любим. Его жена, Наталья, инженер - работник Севмаша, хорошая хозяйка и большая рукодельница. Они любят путешествовать на своем автомобиле по стране и в гости к родителям. В планах у него, построить квартиру для семьи, воспитывать как минимум троих детей, ну и, конечно, учиться дальше, без отрыва от производства. Образовательное учреждение он еще не выбрал, но ни у кого из его бывших педагогов нет сомнения, что Денис сможет добиться больших высот.

На третьем курсе студенты нашего техникума проходят производственную практику на предприятии «ЦС «Звездочка» в различных цехах, где будут осваивать профессию в составе производственных бригад и в дальнейшем могут стать полноправными членами этого трудового коллектива.

На вопрос, что бы Денис пожелал сегодняшним студентам, он ответил: «Я хочу пожелать студентам техникума, чтобы они добросовестно осваивали свою профессию, и тогда у них не будет проблем на производственной практике. Студентов на предприятии ждут, наставники готовы им помогать и обучать».

Профессионалами не рождаются – профессионалами становятся!

Именно за такими молодыми талантливыми рабочими, ставшими профессионалами, как Денис Борзой – будущее нашего завода!

Литература

1. Газета «Трудовая вахта» от 24.10.2013 г.
2. Газета «Трудовая вахта» № 7 от 19.03.2015 г.
3. Газета «Трудовая вахта» № 34 от 22.12.2016 г.
4. Приложение газеты «Северный рабочий» - «Звездочка» от 14.04.2016 г.
5. Приложение газеты «Северный рабочий» - «Звездочка» от 08.12.2016 г.
6. Газета «Вечерний Северодвинск» от 28.12.2016 г.

### Я НЕ ХОЧУ СУДЬБУ ИНУЮ...

**Александр Александрович Адамович, студент 1 курса, руководитель Вера Николаевна Хлюстова, преподаватель русского языка, ГБПОУ АО «Техникум судостроения и машиностроения»**

Громкие открытия и военные победы сделали известными многих мореплавателей и флотоводцев, а мастера – корабелы, тихо и незаметно делающие своё дело, очень часто остаются в тени. Труднее найти о них информацию, о них меньше пишут, реже вспоминают. Но мы решили в канун восьмидесятилетнего юбилея нашего техникума начать сбор материалов о тех выпускниках, которые всю свою жизнь остаются верными профессии корабеля.



«Я не хочу судьбу иную...», - эти слова из известной песни стали жизненным кредо героя нашего рассказа. Знакомьтесь: Геннадий Николаевич Маурин. Родился 13 февраля 1948 года в посёлке Ерцево Коношского района Архангельской области. Из 20 тысяч профессий, которые насчитываются в нашей стране, выбрал профессию слесаря – монтажника. Для самого Геннадия этот выбор казался раз и навсегда однозначным – только на «Севмаш». Пожалуй, главную роль в этом сыграл трудовой путь трёх братьев Макуровых - Афанасия Константиновича, Виктора Константиновича и

Юрия Константиновича, которые всю жизнь трудились в коллективе орденоносного предприятия (это дядя Геннадия Николаевича). Афанасий был сборщиком, мастером цеха 50, Виктор - бригадиром сборщиков-достройщиков цеха 40, а Юрий - сборщиком корпусов металлических судов, тоже бригадиром в цехе 55. Прочно обосновались в Северодвинске, туда же позже подтянулись старшие братья Геннадия Николаевича – Джан и Валерий Маурины, а после 8 класса, в 1963 году, и двойняшки Виталий и Геннадий. Все прошли через учебные аудитории и мастерские городского профессионально – технического училища № 1. Добавим сюда и старшего сына героя нашего



рассказа – Николая, который, кстати, учился в группе мастера Алексея Ардэковича Гудкова. О таких говорят: потомственные корабелы, династия.

Во время учёбы не только овладевал профессиональными умениями, но и пристрастился к занятиям спортом: зимой – лыжи, летом – футбол. Не раз в составе сборной команды защищал честь училища.

После окончания учёбы попал на 5 участок легендарного цеха 50. С первых же дней захватили большие и малые дела, увлекла работа. В эти годы завод строил лодки 675 проекта, который был разработан на основе последних достижений науки и техники того времени, с учётом опыта боевых действий на море. Второй мировой войны. Всё это вызывало огромный интерес молодого рабочего. Трудности, конечно, были, но они не огорчали, а только укрепляли веру в себя. В цехе Геннадия сразу заметили: неугомонный, смекалистый, с весёлым характером и деловитостью, неприменимый участник всех мероприятий, спортсмен.

Службу проходил в Архангельске, в спортивном клубе армии, поэтому объездил почти весь Союз, участвуя в соревнованиях.

После армии вернулся на предприятие. Избрали комсоргом цеха 50. Эта работа научила понимать и видеть за обыденными делами конкретных людей, расширила круг общения.

В 1975 году, после окончания Северодвинского политехнического техникума, был назначен мастером монтажных работ цеха 50 и ССП. Надо сказать, что 70-е были отмечены всплеском непоказного, искреннего патриотизма. Сотни тысяч комсомольско-молодежных бригад, несущих трудовую вахту на решающих участках производства, появились в стране.

Геннадия назначили мастером комсомольско– молодёжной бригады Александра Шванёва – победителя соревнования среди комсомольско-молодежных бригад, лауреата премии Ленинского комсомола. Вместе трудились, пока не закончилась серия 667 проекта. Работали с огоньком, всё делали на совесть, да ещё и общественные дела. Сам Геннадий Николаевич неоднократно признавался лучшим мастером ССП, дважды ему присваивали звание «Мастер второго класса», в соревновании среди комсомольско-молодежных бригад был назван лучшим мастером - воспитателем Архангельской области.

С чувством глубокого удовлетворения вспоминает Геннадий Николаевич годы работы в Нёноксе: на испытательных стендах ракетного полигона делали отстрелы по всем проектам. Здесь судьба свела с очень интересным человеком - Виктором Петровичем Макеевым, генеральным конструктором, которого по праву считают создателем научно – конструкторской школы морского стратегического ракетостроения. Виктор Петрович был организатором полигона в Нёноксе, где проходили испытания ракет. Жил и душой болел за свое детище, проводя в нашем городе по несколько месяцев в год. Сегодня многие знают, что именно в Нёноксе была испытана «Синева» - по признанию специалистов разных стран, лучшая морская баллистическая ракета в мире. Вооружённые ею атомоходы проекта и сегодня обеспечивают России ядерный паритет.

Говорят, что для настоящего корабеля корабль подобен живому существу, и относится он к каждому - как к живому организму, сложному, в чём – то капризному, но прекрасному. У каждого из кораблей, которые строил Геннадий Николаевич, своя биография, но отдельные - запомнились особенно.

Один из таких – заказ проекта 629. Это были первые корабли ВМФ СССР, имевшие на борту баллистические ракеты с подводным стартом. Подводная лодка этого проекта отличалась тем, что предназначена была для размещения на ней новой ракеты комплекса Д-2, дальность стрельбы которой была увеличена почти в 4 раза по сравнению с предыдущими. Размещаться ракеты должны были в трёх вертикальных шахтах в ряд в ограждении рубки. С целью обеспечения остойчивости лодки при всплытии прочный корпус ракетного отсека впервые был выполнен в форме «восьмёрки» - в виде двух пересекающихся на распорной платформе цилиндров. В конце 70 – десятых на один из заказов 629 – го проекта в ограждение рубки была установлена ракетная шахта 941-го проекта «Акула». Для проведения бросковых испытаний заказ был переброшен на Чёрное море, в Балаклаву (под Севастополем), а Геннадий Николаевич, как мастер, отправился на испытания вместе с ним.

Запомнился один из заказов проекта 667БДРМ. Эти подводные крейсера создавали условия для освоения новых театров военных действий - вод полярных морей и глубин Центральной Арктики. Под вечным ледяным покровом атомные подводные лодки могли действовать скрытно. Оставалось решить задачи, связанные со всплытием для стрельбы ракетами. На кормовые шахты лодки ставили усиленную защиту (обтекатели), чтобы сразу четырьмя крышками взламывать лёд, когда лодка всплывает.

Подводные ракетносцы проекта 667БДРМ были вооружены 16 морскими ракетами с разделяющимися головными частями. Запуск всего боезапаса на такой субмарине мог осуществляться одним залпом, без ограничений по погодным условиям. В архиве Геннадия Николаевича бережно хранится вымпел в честь 25-летия запуска ракет с борта крейсера К-407 «Новомосковск». В 1991 году на этом крейсере под командованием капитана 2 ранга С. В. Егорова были проведены специальные испытания (операция «Бегемот-2») с подготовкой и запуском всего боекомплекта в одном залпе (как при реальной боевой стрельбе). 16 ракет были запущены с интервалом в 14 секунд. По словам очевидцев *«лодка стреляла как автомат»*.

Слушая увлеченный рассказ Геннадия Николаевича, начинаешь представлять глубину его погружения в профессию, когда нет обратного хода, только вперед, к намеченной цели. «Я ни разу не пожалел о том, что однажды пришел на завод, – сказал Геннадий Николаевич. – Даже в перестроечные времена, когда было трудно, заняться чем-то другим даже не думал».

Корабли на поток не поставишь – они индивидуальны, А значит, работа судостроителя не однообразная, она творческая. Поэтому хорошие корабелы – особые, «эксклюзивные» кадры. На наш вопрос: «Из чего состоит кораблестроитель?» - Геннадий Николаевич ответил так: «Образование, доскональное знание производства. Увлечённость и любовь к профессии. Целеустремлённость, желание добиваться большего, чем умеешь и имеешь

сегодня. Желание постоянно развиваться, ведь кораблестроение – одна из самых «энциклопедических» отраслей техники: в нём сплелись десятки разных ремёсел, множество областей науки и искусство. А техническая и технологическая вооруженность предприятия сегодня - на острие современности, отставать нельзя ни в коем случае».

Активная жизненная позиция привела Геннадия Николаевича в профсоюз. В 1994 году стал председателем профсоюзного комитета цеха 55, а в 2001 был избран председателем комиссии по охране труда первичной профсоюзной организации АО «ПО «Севмаш», где и продолжает работу по сей день. По совместительству выполняет обязанности технического инспектора труда общественной организации «Общероссийский профсоюз работников судостроения, судоремонта и морской техники». Был депутатом первого созыва городского Совета депутатов муниципального образования «Северодвинск».

Трудовая книжка Геннадия Николаевича, в которой все записи относятся лишь к заводу, пестрит сведениями о поощрениях и наградах: благодарности, многочисленные медали, знак ФНПР «За активную работу в профсоюзах», знаки МПРС «100 лет подводному флоту России» и ФНПР «За заслуги перед профсоюзным движением», звания «Почётный ветеран предприятия» и «Заслуженный работник «Севмаша». На оборотной стороне одного из них короткая, но очень ёмкая надпись: «За верность профессии».

«Главное в работе – сердцем не стареть», – по такому принципу живет Геннадий Николаевич Маурин, человек комсомольской закалки, который с любым делом справится.

Нам, молодым, есть с кого брать пример!

Список использованных источников

1. «Взламывающая лёд...» - [http://www.jaroslaff.net/modules.php?name=News&file=view&news\\_id=7484](http://www.jaroslaff.net/modules.php?name=News&file=view&news_id=7484)
2. Википедия - <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
3. Надводные корабли, суда и подводные лодки постройки завода № 402 – ФГУП «ПО «Севмаш» (1942 – 20050) Справочник/ Авт.-сост. Спирихин С. А. – Изд. 3-е, испр. и доп. - Архангельск: ОАО «ИПП «Правда Севера», 2007.
4. Реданский В. Г. Во льдах и подо льдами. Тайные операции подводных флотов - <http://libed.ru/knigi-nauka/834340-11-vo-ldah-podo-ldami>
5. Воспоминания Г. Н. Маурин.

**П.В. ЛАПШИНОВ: «МЫ СХОЖИ СУДЬБОЙ  
С КОРАБЕЛЬНЫМ МЕТАЛЛОМ»**

**Кирилл Александрович Красавин, студент 2 курса, Владислав Борисович Крюков, студент 2 курса, руководитель Ирина Владимировна Майорова, преподаватель истории ГБПОУ АО «Северодвинский техникум электромонтажа и связи»**



*«Мы схожи судьбой с корабельным металлом  
Нас волны мотают, нас ржавчина ест  
Мы вместе с заводом великом и малом  
Проносим сквозь годы призвания крест»  
Вячеслав Колпаков*

Павел Васильевич Лапшинов родился 27 декабря 1919 года в городе Москва на Воробьёвых горах. Мать его, Мария Григорьевна, была домохозяйка, он её не помнит. Она умерла, когда ему было 2 месяца. Отец трагически погиб, когда ему исполнилось девять лет. Его опекунами стали дедушка Павел Степанович и бабушка Анна Васильевна. Он жил с ними и воспитывался до ухода в армию. Дедушка с бабушкой воспитали в нем настоящего русского человека.

В 1934 году окончил семилетнюю Московскую школу №29. После поступил в школу ФЗУ при автозаводе имени Сталина. Получил специальность модельщика по дереву, получил 4-ый разряд.

С детства он увлекался спортом: летом - футболом, зимой - горными лыжами и прыжками с трамплина. Участвовал в соревнованиях на первенство Москвы, завода, зимой в 1938 году его зачислили в команду спортивного общества «Рот-Фронт» для участия на первенстве СССР, которое проходило в Ленинграде на Кавголовских трамплинах. Вошел в десятку лучших прыгунов с трамплина, получил первый спортивный разряд.

В начале 1939 года очень внезапно для него, прямо в цехе на заводе ему вручили повестку: пройти за 2 дня медицинскую комиссию. После вручили решение призывной комиссии, где было указано время отправки в армию. По решению комиссии он был зачислен курсантом в школу оружия по специальности артиллерийский электрик, которая размещалась в Кронштадте. Первую награду он получил после окончания финской войны, это был красиво оформленный знак с надписью «Отличник ВМФ». В настоящее время этот знак и документ к нему находятся в филиале музея Северного флота в Северодвинске. В годы Великой Отечественной войны участвовал в проводке Северных конвоев. Эти конвои получили кодовое название «Дервиш».

Во время войны Павел Лапшинов ходил на эскадренном миноносце «Гремящий», на счету которого 90 боевых операций, 39 из них — в числе



судов, сопровождавших арктические иностранные конвои, и 24 — во внутренних арктических (северных) сообщениях СССР.

Советские корабли встречались с караванами союзников по антигитлеровской коалиции у острова Медвежий, иногда — у Шпицбергена, отсюда конвоировали их в Мурманск, Архангельск и Молотовск

«Транспорт, который мы конвоировали совместно с иностранными кораблями, шёл малым ходом — 10 узлов, и нам приходилось охранять их тоже малым ходом, а это задача сложная. Да и море не любит, когда тихо корабль идёт. А Баренцево море штормовое. Редко когда тихая погода и штиль так называемый — он тоже качает, не каждый выдерживает», — вспоминает ветеран.

Но Павлу Лапшинову не только удалось справиться с непростыми условиями, но и заслужить высокую оценку своей службы! После очередного боевого задания он стал кавалером английского ордена Георга VI. Такую награду имеют лишь четверо россиян. В старом альбоме ветерана сохранилась фотография, на которой запечатлён момент награждения. Медаль тогда ещё моряку вручал командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г.Головко.

День Победы 9 мая 1945 года он встретил в Молотовске. Это был радостный, но в тоже время печальный день, многие жители оплакивали своих родных.

Демобилизовался в 1947 году. До поступления на завод № 402 работал в городских организациях. С 1949 года работал на ПО «Севмашпредприятие» сначала техником, затем начальником склада 3-го отдела. В 1950 году он поступил в судостроительный техникум, успешно сдал экзамены и был зачислен на 1 курс вечернего отделения по специальности «судокорпусостроения». В 1952 году директором Е. П. Егоровым назначен начальником нового цеха комплектования оборудования, а с 1954 года становится строителем 2-го отдела.

Павел Васильевич Лапшинов был ответственным сдатчиком 12 подводных лодок и одного плавдока «Сухона». Данные лодки были построены на заводе №402 в цехе №50. Ответственный сдатчик П. В. Лапшинов.

Павел Васильевич Лапшинов строил подводные лодки вместе с мастерами нашего техникума В.М. Чецким и Н.И. Морозовым. Несколько слов скажем о них.

В. М. Чецкий родился в 1933 году. В 1953 году поступил в «Ремесленное училище» №1 в г. Молотовске. В 1955 году работал электромонтером 4-го разряда на Арктике. Был мастером цеха №1 «ЭРА» (Электро-радио аппаратура). В 1970 году за работу на предприятии награжден медалью «За доблестный труд». В 1978 году награждён орденом «Знак почёта». В 1983 получил «Ветеран труда». Получил медаль «300 лет Российского флота». Пришел работать в 38 училище в апреле 2000 года. Имел 4-ый разряд электромонтажника судового. Уволился 31 марта 2015 года.

Н. И. Морозов с 1966 года работал в СПО « Арктика». Один из старейших работников училища. Пришёл в училище в 1994 году. Имеет профессию электрорадиомонтажник судовой. Уволился в 2015 году.

«Больше всего меня радуют успехи коллег и учеников. Особенно приятно, когда ученики после окончания училища отлично устраиваются, и я в этом им помогаю» - говорил Н. И. Морозов.

Вот некоторые из лодок, где Павел Васильевич Лапшинов был ответственным сдатчиком:

### **Б-89(заводской №515)**

Осенью 1958 года стала первой ракетной ПЛ, совершившей подледное плавание (прошла подо льдом 60 миль)

### **К-47(заводской №534)**

24 сентября 1976 года во время очередной БС на глубине 40 метров возник пожар в 8 отсеке вследствие короткого замыкания.

### **К-116(заводской №541)**

2 февраля- 26 марта 1966 года впервые в мире совершила кругосветное путешествие южным путем без всплытия.

### **К-210(заводской №401)**

Дистанция ракет была в два раза больше, чем у американских ракет.

### **Плавдок «Сухона»**

Плавучий док «Сухона» построен по заказу ВМФ СССР в 1980 году. Вес плавдока составлял 25000 тонн. Шесть дизель-генераторов развивают общую мощность 7600 кВт. Принцип работы дока такой: он принимает подводные лодки из 55 цеха Севмаша, выходит в водоналивной бассейн, погружается, после чего субмарина уже сама из него выходит в акваторию завода.

В 1984 году Павел Васильевич вышел на заслуженный отдых, но продолжает активную общественную деятельность.

Немногие герои Великой Отечественной войны дожили до наших дней: суровые испытания, ранения, непростые годы восстановления страны... Ветерану арктических конвоев, герою ВОВ Павлу Васильевичу Лапшинову уже 97, но он не теряет бодрости духа и оптимизма и даже иронизирует над собственным «статусом». В день празднования 100-летия подводного флота, в торжественной обстановке ему вручили высокую награду «Знак - Почетный гражданин Северодвинска». Мы гордимся, что бок о бок с Почетным гражданином города трудились, создавая боевую мощь России, наши мастера Н.И.Морозов и В. М. Чецкий.

**РАЗРАБОТКА И ИЗГОТОВЛЕНИЕ  
РАДИОУПРАВЛЯЕМОЙ МОДЕЛИ КАТЕРА**

**Туганов Алексей Владимирович, студент 4 курса, руководитель: Алла Александровна Полевая, преподаватель ФГАОУ ВО «С(А)ФУ имени М.В. Ломоносова филиал в г. Северодвинске Архангельской области Технический колледж**

К современному специалисту общество предъявляет достаточно широкий перечень требований, среди которых немаловажное значение имеет наличие у выпускников определенных способностей и умения самостоятельно добывать знания из различных источников, систематизировать полученную информацию, давать оценку конкретной ситуации, обратив большое внимание на развитие радиоуправления.

Современный этап развития техники характеризуется все возрастающим проникновением радиоуправлением во все сферы жизни и деятельности людей. Достижения в этой области способствуют успешному решению сложнейших научно–технических проблем.

Радиоуправление - один из методов дистанционного управления, широко применяемый в различных сферах жизни человека. В наш век развитых технологий существует множество видов моделей, в которых активно используется данный метод: машины, самолёты, квадрокоптеры, вертолёт, катера и т.п.

Цель данной работы: Изготовить радиоуправляемую модель катера.

Идея создания радиоуправляемой модели катера послужила основой для данной работы. Данная работа является интересной для нас, так как тема работы непосредственно связана со специальностью нашего курса, «эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики». В этой теме мы наглядно разберём создание небольшой радиоуправляемой модели и способы её реализации.

Актуальность работы заключается в том, что после изготовления, и с добавлением специальной аппаратуры, модель можно будет применять в гражданских и военных сферах деятельности (розыск пропавших людей в затопленных и в труднодоступных местах), исследования затопленных пещер, обнаружение трещин на опорах мостов, разведка военных объектов.

Цель: Изготовить радиоуправляемую модель катера.

Задачи исследования:

- изучение литературы по теме исследования;
- закрепление знаний, полученные в ходе ознакомления с литературой, приобретение навыков самостоятельного решения в процессе постройки модели и применения их на практике;
- совершенствование профессиональной деятельности;
- проведение анализа полученных результатов.

Методы исследования:

В данной работе использовались исследовательский, аналитический, сравнительный и экспериментальный методы.

Результат работы: разработана и изготовлена радиоуправляемая модель катера.

Практическая ценность: Возможность применения в гражданских и военных сферах деятельности, (розыск пропавших людей в затопленных и в труднодоступных местах), исследования затопленных пещер, обнаружение трещин на опорах мостов, разведка военных объектов и т.д.

В процессе работы возникли трудности: нужно было разработать чертежи, разработать технологию постройки, найти детали, изготовить те элементы, которые нет возможности найти в готовом виде.

Разрабатывались чертежи по специальным лекалам для построения парабол, были нанесены обводы сначала на бумагу, а потом и на деревянный брусок. Вручную брусок был обструган и ошкурен до приобретения им формы корпуса, после снятия с технологической модели матрицы и вклеивания по ней корок, всё это нужно для достижения идеального состояния внешней поверхности катера. Так как на выходе с технологической модели мы получаем ужасную внешнюю и отличную внутреннюю поверхность.

Следовательно, для лучшей внешней поверхности нам нужна матрица. Основная часть деталей была сделана своими руками из имеющихся материалов, все крепления вырезаны из стеклотекстолита, муфты, втулки и качалки выточены на токарном станке из дюралюминия в технологическом центре САФУ, самое сложное - это найти трубочки и валы, они были взяты из имеющихся запасов.

В первую очередь двигатель подключается к регулятору, затем устанавливается в мотораму. Устанавливается сервопривод, и соединяется с баллером руля качалкой. Регулятор и сервопривод подключаются к приёмнику. Далее через переключку включается аккумулятор. Муфтой соединяются валы двигателя и гребного винта.

Перед спуском на воду: центровка руля, центровка муфты, с целью исключения люфта в подшипниках, подключение всех электро-узлов к приёмнику, проверка прилегания трубочки охлаждения, фиксация аккумулятора в креплении во избежание вибрации, включение модели внешней переключкой.

На воде: Балансировка модели грузами, с целью достижения переворота в изначальное положение после столкновения с каким либо препятствием. Выведение формы реданов посредством аккуратного ошкуривания, с целью достижения оптимальной формы обводов и впоследствии лучшего поведения модели на воде.

Так же при необходимости можно укорачивать качалку на руле, для того чтобы улучшить повороте, а так же гримирование руля.

Приёмник принимает сигнал от передатчика, и передаёт сервоприводу и регулятору скорости. Сервопривод управляет рулём, а регулятор скорости, оборотами двигателя. Вся схема питается ВАСК системой, т.е. без

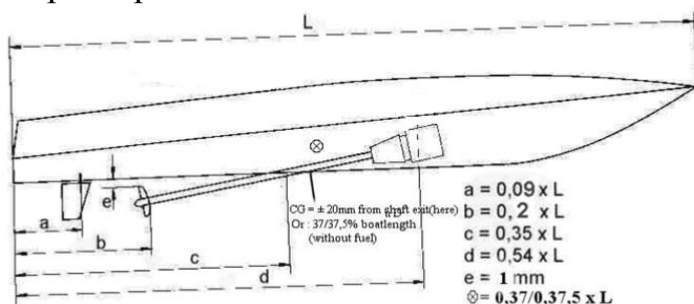


дополнительного питания на приёмнике, а только от главного аккумулятора. Двигатель передаёт вращательный момент на гребной винт.

Так же двигатель и регулятор охлаждаются циркулирующей забортной водой.

Переворот на воде осуществляется следующим образом: сначала установленные нами грузы тянут модель на бок, за тем специальный заполняемый герметичный отсек заполняется водой, через специальные отверстия. Далее за счёт крутящего момента винта модель переворачивается, цепляясь винтом за воду, затем вода, через специальное отверстие вылетает из отсека, и модель стабилизируется на воде.

Характеристики



Пробная модель: Габариты:  
длина, 450 мм,  
ширина, 175 мм  
Скорость:  $\approx 30$  км  
Радиус действия:  $\approx 1,5$  км  
Питающее напряжение: 7,4 В  
Радиус разворота на  $360^\circ$  на  
полной скорости: 1,5 м

Новая модель:

Габариты: длина, 450 мм ширина, 160 мм

Скорость:  $\approx 45$  км

Радиус действия аппаратуры:  $\approx 1,5$  км

Питающее напряжение: 7,4 В

Радиус разворота на  $360^\circ$  на полной скорости: 0,5 м

Изготовлена радиоуправляемая модель катера, оптимизирована модель применения катера, проведено обобщение и систематизация результатов теоретической и экспериментальной части, теперь из него также можно сделать техническую модель, скорректировать недочёты, которые были выявлены в процессе обкатки корпуса, снять матрицу, выклеить подходящий корпус.

Если установить специальную аппаратуру, то данную модель можно будет использовать для определённых целей и задач, например, для обнаружения трещин на опорах мостов, изучение затопленных пещер и розыска людей в затопленных и труднодоступных местах.

Данная модель катера может использоваться как обучающее пособие в ВУЗах, колледжах, школах, дошкольных учебных заведениях.

На создание модели ушло 2 месяца, на настройку 10 месяцев.

Благодаря тем знаниям, которые мы получили, изучая нашу специальность в колледже, мы смогли справиться со всеми трудностями, что позволило разработать и изготовить радиоуправляемую модель катера.

Мы гордимся своей профессией!

### Литература

1. Прянишников В.А. Теоретические основы электротехники: Курс лекций. – СПб.: КОРОНА принт, 2000.
2. Иванов И.И., Лукин А.Ф., Соловьев Г.И. Электротехника: Основные положения, примеры и задачи. – СПб.: Издательство «Лань», 2002
3. «Общая электротехника» под ред. А.Т. Блажкина, Л.: Энергия, 1979.
4. Москаленко В.В. Электрический привод: Учеб. пособие для сред. проф. образования / В.В. Москаленко. - М.: Мастерство, 2000. - 366 с.
5. Синдеев Ю. Г. Электротехника с основами электроники : учеб. пособие для проф. училищ, лицеев и колледжей / Ю. Г. Синдеев. - Изд. 12-е, доп. и перераб.; Гриф МО. - Ростов н/Дону: Феникс, 2010. - 407 с.
6. О. Курти: Постройка моделей судов. Энциклопедия судомоделизма
7. А.Н. Дрегалин: "Азбука судомоделизма"
8. Бессонов Л.А.: Теоретические основы электротехники
9. Пиотровский Л.М.: Электрические машины.
10. Г. И. Бабат: Токи высокой частоты.

### ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ МОЕЙ СЕМЬИ

**Виталий Васильевич Бирик, ученик 10 «Б» класса, руководитель Любовь Сергеевна Коробицына, учитель истории и обществознания высшей квалификационной категории МАОУ «Ягринская гимназия» г. Северодвинск**

Возникновение трудовых династий – лучший пример стабильности предприятия, опыт которых передается из поколения в поколение, от родителей к детям. Это тема очень близка лично мне, так как моя семья-это полувековая трудовая династия работников предприятия «Звездочка». Она оставила свой след в истории судостроения и судоремонта на Севере России.

Цель работы: изучение трудовой деятельности династии моей семьи и ее роль в истории судостроения и судоремонта на Севере России.

Задачи работы:

- изучить литературу по теме;
- собрать информацию, в семейном архиве;
- проанализировать и систематизировать собранный материал;



- показать значимость технического образования для членов семьи моей трудовой династии.

Предмет исследования: моя семья.

Объект исследования: трудовая династия моей семьи

Трудовая история моей семьи начинается с моего прадеда Леонида Михайловича. Еще, будучи

подростком, в годы Великой Отечественной войны работал на барже, которая развозила по Северной Двине к труднодоступным поселкам продукты питания. Тогда он и понял, что хочет связать свою жизнь с флотом.

Так, по окончании школы он поступил в Лимендский речной техникум, который в 1948 году закончил с хорошими результатами, и ему было предоставлено право выбора места своей будущей работы. Выбор пал на город Архангельск, поселок Затон Исакогорского района, где располагалось северное речное пароходство и судоремонтный завод, в котором прадедушка начал свою трудовую деятельность в качестве технолога. В этом самом пароходстве, на работе, Леонид Михайлович и встретил свою будущую жену Низовцеву Зинаиду Васильевну (1927г.р.), а в марте 1948 они поженились.

По приглашению его друга в сентябре 1958 года Леонид, моя прабабушка Зинаида, их дочь и три сына, и мама Леонида – Меланья Семеновна переехали жить в Северодвинск.

В октябре 1958 года родился еще один сын – мой дед, Василий Леонидович. В Северодвинске прадедушке предложили работать на СЕВДОРМАШе (Северодвинский завод дорожных машин). Работа была связана с проектированием дорожных машин, а он мечтал о флоте, поэтому устроился работать на предприятии «Звездочка» руководителем бюро перспективного планирования и развития, где в то время была острая нехватка кадров. Завод строился, поэтому работы было много.

Под его началом были созданы, построены и введены в эксплуатацию многие цеха и объекты предприятия такие как:

- эллинг цеха 10,
- вторая очередь эллинга цеха 15,
- цеха 4 и 7,
- трансбордер,
- гальванический 6 цех,
- объект 8 – наливная доккамера для подъема судов и подводных лодок на стапель, и некоторые другие объекты.

Его жена, моя прабабушка тоже нашла себе место на предприятии «Звездочка». Всю жизнь она трудилась в архиве цеха 10, а также состояла в женсовете, который проводил работу с неблагополучными семьями.

Еще в 1982 году мой прадед купил катер, и с тех пор регулярно ездил на рыбалку, за грибами и на охоту. И, конечно же, постоянно с ним ездили, то дети, то внуки и даже правнуки. Всем он привил любовь к этим увлечениям.

В марте 1989 года мой прадед ушёл на заслуженный отдых, но в сентябре 1989 вернулся обратно на предприятии «Звездочку» по просьбе директора Николая Яковлевича Калистратова, из-за нехватки кадров. И работал до апреля 1995 года.

Леонид Михайлович был уважаемым человеком в нашем городе. До последних дней жизни его не забывало и родное предприятие, всегда приглашало на празднование различных событий, награждения и другие мероприятия. В одном из них я принимал участие: весной 2004 года наша

## Материалы научно-практической конференции «Корабли и люди»

большая семья была приглашена на посадку саженцев на аллее династий у о. Чаячье. 8 декабря 2013 года моего прадеда не стало, он прожил 85 лет.

Наша страна по достоинству оценила труд моих прадеда и прабабушку в судостроении и судоремонте, об этом свидетельствуют их награды:

Награды прадедушки - Леонида Михайловича:

- медаль за заслуги перед предприятием
  - медаль «300 лет российскому флоту»
  - «Ветеран труда»
  - медаль за доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945гг
- Есть несколько юбилейных медалей:

- медаль за доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина
- медаль «50 лет атомному подводному флоту»
- медаль «50 лет победы в Великой Отечественной войне»
- медаль «60 лет победы в Великой Отечественной войне»
- медаль «65 лет победы в Великой Отечественной войне»

Так же ему присвоено почетное звание «Заслуженный технолог Российской Федерации».

Награды прабабушки - Зинаиды Васильевны

-50 лет Великой Отечественной Войне.

-Ветеран труда.

-медаль многодетной матери.

-за труд в Великой Отечественной Войне.

Вот так жили, работали. Вырастили и воспитывали своих пятерых детей:

- Дочь Маргарита живет и работает в Сосновом бору Ленинградской области.

- Сын Александр окончил военное училище, воевал в Афганистане. Был подполковником в отставке со своей семьей жил на Украине, в городе Одесса.

- Сын Алексей после института пошел работать на «Звездочку» где работал конструктором в Конструкторском отделе.

- Сын Евгений трудился на предприятии Арктика.

- Младший сын Василий – мой дедушка родился 18 октября 1958 года.

Это следующий представитель нашей семейной трудовой династии, о котором мне бы хотелось рассказать.

В 1965 году окончил школу № 4 на о. Ягры, в 1975 году поступил в СЕВМАШВТУЗ, и учился на факультете кораблестроения по специальности «Судовые Энергетические Установки». Закончил в 1981 году. Одновременно с 1975 года он уже работал на «Звездочке» в 15 цехе слесарем-монтажником, потом мастером. С 1976 года трудился в 8 цехе, затем в 1981 году в 5 отделе строителем и старшим строителем кораблей. За время работы в 5 отделе руководил ремонтом АПЛ проектов 667А, 667АН, 667АТ, 667Б, 667БДР. Некоторые из этих кораблей до сих пор несут боевую службу. С его участием получили вторую жизнь многие атомоходы Российского флота.

В 1991 году уволился с предприятия и 7 лет занимался коммерческой деятельностью.



Но в 1998 году родная стихия – «Звездочка» всё-таки вернула его к себе. С того же года по 2012 год он работал в должности ответственного сдатчика и заместителя начальника 7 отдела. Под его руководством был выполнен ремонт пяти индийских подводных лодок. После чего ушел на заслуженный отдых, но такой огромный опыт в судоремонте не мог остаться не востребуемым, и теперь мой дед работает в одной из контрагентских организаций.

За свой долгий и честный труд мой дедушка был награжден следующими медалями и орденами, а так же почетной грамотой.

В 1980 году родился его первый сын, Василий Васильевич Бибик. А двумя годами позже родился и второй, Леонид Васильевич Бибик, которые тоже в дальнейшем придут работать в отрасль судостроения и судоремонта.

Леонид Васильевич (мой дядя) должности ответственного сдатчика седьмого отдела с 2010 по 2012 год руководил работами ПЛ ВМС Индии, в настоящее время руководит работами по строительству оборудования и стендов для Вьетнамской верфи.

Мой отец, Василий Васильевич, и моя мама, Анна Анатольевна, 1981 года рождения, вместе работают на предприятии «Звездочка» Папа в 2001 году получил диплом среднетехнического образования и устроился на завод в 10 цех мастером корпусного участка. В 2005 году закончил СПбГМУ (Санкт-Петербургский Государственный Технический Университет).

С 2001 по 2007 года принимал участие в ремонте трех Подводных Лодок Военно-морских Сил Индии. С 2007 года по 2011 год в должности заместителя начальника 10 цеха руководил строительством СПБУ (Самоподъемная Буровая Установка) «Арктическая». А с 2013 года и по сей день в должности заместителя начальника 7 отдела занимается реконструкцией 10 цеха. А мама начала трудиться на заводской телефонной станции одновременно заканчивая Архангельский колледж телекоммуникаций; успешно закончила его и продолжает трудиться электромонтером стационарного оборудования на «Звездочке», имея 5 разряд.

Кроме моих близких родственников на предприятии «Звездочка» работали и работают и другие представители нашей трудовой династии:

Наталья Сергеевна Бибик (жена моего дедушки, Василия) с 1989 по 2005 года работала в ОЯРБ (отдел ядерной радиационной безопасности).

Оксана Германовна Бибик (жена Леонида, сына Василия) с 2005 работает в ОМТС (Отдел материально технического снабжения).

Виктория Евгеньевна Бибик (дочь брата Василия, Евгения) с 1996 по 2000 работала в цехе 45, а с 2000 работает на ПОТМ (Производство и обработка твердых материалов).

Алексей Леонидович Бибик (сын прадеда, брат Василия) с 1977 по 2007 года работал в КО (Конструкторский отдел).

Валентина Ивановна Бибик (жена Алексея) с 1978 по 2009 года работала в КО.

Михаил Алексеевич Бибик (сын Алексея и Валентины) с 1997 по 1990 года работал в цехе 7, а с 1999 трудится в КО.

Юрий Алексеевич Бибик (брат Михаила) с 2001 трудится в ОЯРБ.

Александр Леонидович Бибик (брат Василия) работал с 1974 по 1975 в цехе 10.

Летом 2015 года, я тоже работал на предприятии «Звездочка» в 10 цехе на протяжении двух месяцев. И в будущем планирую получить техническое образование и продолжить трудовую династию семьи Бибик.

Таким образом, изучив литературу по данной теме, собрав всю нужную информацию, в семейном архиве, я сделал вывод: возникновение трудовых династий - лучший пример стабильности предприятия, опыт которых передается из поколения в поколение, от родителей к детям.

Связанные родственными узами, работники стараются не уронить честь фамилии. Отсюда - трудолюбие, ответственность, старательность и добросовестность. Трудовые династии – это гордость не только любого предприятия, ее потенциал и перспектива, но и гордость всей страны. Трудовая династия семьи Бибик - это известная фамилия на предприятии «Звездочка».

С каждым годом династия только увеличивается в количестве, и сейчас уже большая часть династии, идя по стопам моего прадеда, трудится на оборонном предприятии нашего города, внося свой вклад в развитие судоремонта и судостроения Севера России, а значит и играет немаленькую роль в истории моей Родины.

Все представители трудовой династии имеют техническое образование и сделали свой выбор сознательно. И поэтому их вклад в судостроении и судоремонте на Севере России очень весом.

И общий стаж династии составляет более 350 лет.

Литература

1. «Синдуракшак». Морской защитник Индии. – Северодвинск: ОАО «ЦС «Звездочка», 2012.
2. «Калуга» идет на Север. – Северодвинск: ОАО «ЦС «Звездочка», 2013.
3. Семейные архивы.

Интернет-ресурсы

1. <http://yagri.ru/krugozor/page/6/32>
2. <https://ru.wikipedia.org>
3. <http://www.star.ru/index.php?page=123>

**ФИЛЬТРАЦИОННАЯ КАРТОЧКА КРАСНОАРМЕЙЦА  
ПОРОФИЕВА ВИТАЛИЯ ЕГОРОВИЧА**

**Порофиев Егор Алексеевич, 5В класс,  
руководитель Чумаченко Марина Федоровна,  
учитель начальных классов, МАОУ «Ягринская  
гимназия»**

Недавно мы с мамой собирали информацию о родных, чья судьба связана с заводом - Центром судостроения «Звездочка». На предприятии планировали выпуск сборника о трудовых династиях.

В процессе этой работы мы много узнали о своей семье. Особенно заинтересовала жизнь и судьба моего прадеда – Порофиева Виталия Егоровича – участника Великой Отечественной войны и основателя большой трудовой династии. В семейном архиве мы нашли документы и фотографии моего прадедушки. Это и стало началом нашей исследовательской работы.

**Цель работы**

Изучение жизненного пути моего прадеда Порофиева Виталия Егоровича.

**Задачи работы**

1. Изучить документы в домашнем архиве, связанные с прадедом.
2. Отыскать информацию о пребывании прадеда в фашистском плену в годы Великой Отечественной войны.
3. Составить хронологическую таблицу трудовой деятельности семьи Порофиевых.
4. Систематизировать и обобщить полученную информацию.

**Объект исследования**

Участие в Великой Отечественной войне моего прадеда Порофиева В.Е.

**Предмет исследования**

Военно-исторические документы времен Великой Отечественной войны, автобиография Порофиева В.Е.

**Методы исследования** - анализ документов из домашнего архива, поиск дополнительной информации, систематизация полученных данных, обобщение результатов исследования.



Мой дедушка Порофиев Геннадий Витальевич передал нам документы и фотографии своего отца (моего прадедушки) Порофиева Виталия Егоровича для дальнейшего хранения. Среди документов мы нашли автобиографию прадеда, написанную его рукой. Из нее узнали, что Порофиев Виталий Егорович родился 5 ноября 1919 г. в деревне Сухой Нос Верхнетоемского района Архангельской области. В 1939 г. В возрасте 20 лет был призван в ряды Красной Армии и для прохождения службы направлен в город Севастополь, а

оттуда - в город Одессу, где служил в Бессарабии до самого начала войны. Когда началась Великая Отечественная война, ему было 22 года, он имел военную специальность связист и воинское звание младший сержант.

В 1942 году, являясь командиром отделения 724 отдельной береговой батареи, Виталий Порофиев, участвовал в боях за Севастополь.

В истории это событие известно, как Оборона Севастополя и битва за Крым [3].

«Севастополь оставлен советскими войсками, но оборона Севастополя войдёт в историю Отечественной войны Советского Союза как одна из самых ярких её страниц. Беззаветное мужество, ярость в борьбе с врагом и самоотверженность защитников Севастополя вдохновляют советских патриотов на дальнейшие героические подвиги в борьбе против ненавистных оккупантов. В боях за Севастополь немецкие войска понесли огромные потери, приобрели же — руины. — Сообщение Советского Информбюро от 3 июля 1942 года» [3].

Тысячи бойцов, отдавших последние силы и истративших все патроны, оказались в плену, выполнив свой долг до конца. Всего за время обороны Севастополя советские потери убитыми и пленными составили 156.880 человек, в числе пленных был и мой прадед [3].

6 июля 1942 года в районе города Севастополя он был взят в плен и отправлен в немецкий лагерь в Восточную Пруссию. Из плена Виталию Егоровичу удалось бежать, но при облаве на станции Белосток (Польша) он был схвачен и вновь направлен в лагерь.

В марте 1945 года Виталий Егорович был освобождён из плена советскими войсками.

30 марта 1946 года Виталию Егоровичу была вручена медаль «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»

6 июня 1946 года мой прадед был демобилизован и вернулся на Родину. Далее его направили в Архангельск на трехмесячные курсы электромехаников. По окончании курсов Виталий Егорович работает в Верхнетоемском леспромхозе, где добивается больших трудовых успехов.

В июле 1960 года переезжает в город Северодвинск и устраивается на предприятие №2 (завод «Звездочка»), где работает в цехе №4 слесарем – сборщиком в течение 7 лет.

В мирное время ему были вручены юбилейные медали: «Двадцать лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» и «Тридцать лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Суровые военные годы, фашистский плен, сказались на здоровье моего прадеда. К сожалению, он ушёл из жизни в 1967 году в возрасте 48 лет, когда моему дедушке Геннадию Порофиеву было 19 лет.

При изучении автобиографии прадеда, нас заинтересовал вопрос о его пребывании в фашистском плену в годы Великой Отечественной войны. Мы с мамой посетили несколько десятков поисковых сайтов. На сайте «В помощь ищущим» нашли сведения о составе армии в годы Великой Отечественной



войны, о военнопленных. В результате этого был найден номер – идентификатор моего прадеда Порофиева В.Е. (533893) [4].

Один из запросов был направлен в г. Дрезден в Центр документации при Объединении «Саксонские мемориалы». Одним из направлений деятельности Центра является научно-исследовательская работа, связанная с информацией о лагерях для советских военнопленных, размещавшихся на территории Германии, и помощь в получении информации о бывших советских гражданах, умерших во время Второй мировой войны в лагерях и рабочих командах на территории бывшего немецкого рейха [5].

Через три месяца на нашу электронную почту пришел ответ со сканированной копией фильтрационной карточки прадеда.

Эта карточка подтвердила факты, описанные в автобиографии моим прадедом: «После сдачи г. Севастополя попадаю в плен к немцам 1942 г. 6/VI. Из лагеря везут в Германию и передают в германское хозяйство. Откуда бежал, но неудачно. Станция Белосток. При облеве обратно попадаю в лагерь, и с отступлением немецких частей лагерь эвакуируют на Запад.

Но при сильном и быстром наступлении нашей армии в Восточной Пруссии попадаем к своим. При прохождении комиссии был призван в штрафную роту, стрелок» (из автобиографии, орфография и пунктуация автора) [8].

Согласно приказу НКВД, на западной границе СССР были организованы контрольно-пропускные пункты для приема, проверки и фильтрации возвращающихся на Родину бывших военнослужащих Красной Армии, находившихся в немецком плену, и лиц гражданского населения, насильно угнанных или добровольно ушедших с территории СССР с отступавшими войсками противника. Проверка и фильтрация проходящего через пункты указанного контингента производилась проверочно-фильтрационными комиссиями из представителей НКВД, НКГБ и «Смерш» НКО.

После освобождения из штрафной роты, где восстановлен во всех правах и званиях переведен 53 стрелковый полк в роту связи. После этого находился и продолжал службу...работал в штабе данной части делопроизводителем. Откуда и был демобилизован по Указу Верховного Совета СССР от 20 марта 1946 г. 6 июня 1946 года» (из автобиографии, орфография и пунктуация автора) [8].

Таким образом, изучив автобиографию, красноармейскую книжку № 614, удостоверения к медалям мы узнали, где и когда прадед родился, когда был призван в ряды Красной Армии, в какой город определен для прохождения службы. Документы рассказали нам, какие специальности и воинские звания имел прадед и то, что он участвовал в боевых действиях, защищал город Севастополь, прошел фашистский плен, был восстановлен во всех правах и званиях, в мирное время трудился на восстановлении разрушенного войной народного хозяйства в Верхнетоемском леспромхозе и на заводе «Звездочка».

Мой прадед был основателем большой трудовой династии Порофиевых. На заводе работали мои прадед, прабабушка, дедушка. В настоящее время трудятся бабушка, папа, мама, дядя, две тети, двоюродная сестра.

Более 57 лет представители нашей семьи работают в различных подразделениях завода, и их общий трудовой стаж составляет 221 год [9].

Я горжусь своим прадедом Порофиевым Виталием Егоровичем. Для меня он пример мужества, беззаветной любви к Родине, верности воинскому долгу.

Светлая память о Виталии Егоровиче, о подвиге советского народа вечно будет жить в нашей семье, и передаваться из поколения в поколение.

В результате исследования мы изучили жизненный путь Порофиева Виталия Егоровича, систематизировали уникальные фотографии и документы в домашнем архиве, отыскивали информацию о пребывании прадеда в фашистском плену в годы Великой Отечественной войны, составили хронологическую таблицу трудовой деятельности династии Порофиевых.

Полученную информацию мы передадим следующему поколению нашей семьи.

Мы хотим побывать в городе Севастополе на месте военно-исторических событий, где защищал любимую Родину мой прадед – простой советский солдат.

Работа имеет значимость не только для нашей семьи. С рассказом о прадеде я принимал участие в научно-практической конференции в гимназии, участвовал в городском конкурсе исследовательских работ, областных IX Северных детских чтениях в городе Архангельске. Жизненный путь моего прадеда может служить примером для подрастающего поколения.

Информационные источники

1. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Присоединение\\_Крыма\\_к\\_России\\_\(2014\)#;](https://ru.wikipedia.org/wiki/Присоединение_Крыма_к_России_(2014)#;)
2. [http://dvinaland.ru/region/70let/;](http://dvinaland.ru/region/70let/)
3. [http://ru.wikipedia.org/wiki/Оборона\\_Севастополя\\_\(1941—1942\);](http://ru.wikipedia.org/wiki/Оборона_Севастополя_(1941—1942);)
4. <http://www.kremnik.ru/node/422744;>
5. <http://www.dokst.ru;>
6. <http://9may.ru/08.07.1942/inform/m3489>
7. <http://mozohin.ru/article/a-184.html>
8. Автобиография Порофиева В.Е.
9. Хронологическая таблица трудовой деятельности семьи Порофиевых.



**СЕКЦИЯ № 2  
«ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ В ИСТОРИИ ЗАВОДА»**

**К-51 «ИМЕНИ XXVI 26 СЪЕЗДА». ПЕРВЫЙ КОМАНДИР**

**Артем Игоревич Русаков, ученик 9А класса,  
руководитель Елена Викторовна Выползова,  
педагог-психолог МБОУ «СОШ № 5»**

Базирующееся в Северодвинске соединение учебных и строящихся подводных лодок известно на Российском флоте, наверное, всем. Но не каждый знает, что оно образовано в городе Молотовске 60 лет назад, в 1953 году.

Главной задачей соединения были и остаются освоение подводных лодок всех проектов, оснащение их баллистическими и крылатыми ракетами, торпедным оружием, испытание новейших образцов вооружения и ввод их в боевой состав ВМФ.

Перечень боевых кораблей построенных на «Севмаше» насчитывает: 23 больших морских охотника, 20 эскадренных миноносцев, 35 дизель электрических подводных лодок, 136 атомных подводных лодок. На данный момент строятся подводные лодки АПЛ четвертого поколения.

В своей работе я подробнее остановлюсь на головном в серии ракетном подводном крейсере стратегического назначения проекта 667 БДРМ К-51 (второе поколение АПЛ).



Подводный крейсер стратегического назначения проекта 667 БДРМ К-51 заложен на ПО «Севмашпредприятие» в г. Северодвинске в 1981 году 23 февраля. Присвоено почетное наименование «Имени XXVI съезда КПСС». Головной корабль серии.

1984 год. Выполнена программа швартовых, ходовых и государственных испытаний, в ходе которых выполнены летно-конструкторские испытания ракетного комплекса. Выполнены 6 пусков пусков из подводного положения одной ракетой, 1 пуск двумя ракетами, 1 пуск четырьмя ракетами.

1985 год. Прибыл к постоянному месту базирования в бухту Ягельная губы Сайда (Гаджиево, Мурманск-130).

1985 год. Выполнил задачи первой боевой службы с первым экипажем. Цель похода – испытание ракетного комплекса.

1985 год. Выполнил пуск двух баллистических ракет из подводного положения.

1985 год. Цель – испытание ракетного комплекса.

1986 год. Выполнил задачи боевой службы с первым экипажем. Цель - проверка и ввод в строй навигационного комплекса «Шлюз».

1986 год. Отработка и летные испытания ракеты Р-29РМ на заключительном этапе испытаний. Ракетный комплекс Д-9РМ с ракетой Р-29РМ был принят на вооружение.

1987 год. Совершил арктический поход (первым из кораблей проекта).



## Материалы научно-практической конференции «Корабли и люди»

1989 год. Выполнил задачи автономной БС. Находился подо льдом 22 суток.

1999 год. Присвоено наименование «Верхотурье».

По настоящее время на боевом посту.



Первый командир Русаков Г.И. (1982-1986) первый экипаж.

Русаков Геннадий Иванович родился 6 февраля 1942 года в городе Баку. Окончил Высшее военное училище имени Кирова в Баку.

67-71год. Назначен штурманом на дизельную подводную лодку. Магадан.

1979 год. Учеба в Военно-морской академии А.А.Гречко (ВМА им. Н.Г.Кузнецова).

1981 год. Направлен на К-51. Первый командир.

1981 год. Задача: сформировать экипаж для К-51. Подбор офицерского состава (40-45 человек) губа Оленья (Мурманск-62). Обучение офицерского состава в учебном центре в Палдиске (Эстония) 6-7 месяцев.

1982 год. Подбор и обучение мичманского состава (50 человек) в Северодвинске, в учебном центре. Лекции, обучение на тренажерах. Основные направления обучения: устройство боевых постов; ракетные, навигационные, акустические комплексы.

1984 год. Выполнена программа швартовых, ходовых и государственных испытаний, в ходе которых выполнены летно-конструкторские испытания ракетного комплекса.

1984 год. Государственная приемка. Председатель государственной комиссии герой социалистического труда Рыков В.П. Дважды герой социалистического труда Ковалев С.И. конструктор К-51.

1987 год. Русаков Г.И. назначен начальником штаба бригады в городе Северодвинске.

Русаков Г.И. принял участие в испытании 23 подводных лодок из Ленинграда, Нижнего Новгорода.

1986 год. Май. Русаков Г.И. награжден Орденом Красной звезды за заслуги в развитии военной науки и техники.

В настоящее время Русаков Г.И. находится на заслуженном отдыхе. Проживает в городе Орле.

В своей работе я подробно остановился на головном в серии ракетном подводном крейсере стратегического назначения проекта 667 БДРМ К-51. Рассказал о его технических характеристиках, истории создания, боевых службах, командирах.

Особенно мне хотелось рассказать о первом командире - Русакове Г.И. – потому, что он мой дедушка!

Город Северодвинск – город, где с 1953 года строятся, испытываются и ремонтируются подводные лодки для укрепления обороноспособности нашей страны.

Я горжусь тем, что, Русаков Г.И. внес свой немалый вклад в это большое дело!

Литература

1. Информация о соединениях с портала «Подводный флот России».
2. Справочная информация из СС Бережной «Атомные подводные лодки ВМФ СССР и России», МИА №7, 2001.
3. Воспоминания командира К-51 «Имени 26 съезда» Русакова Г.И.

### К-407 «НОВОМОСКОВСК

**Потапчик Марина Станиславовна, учащаяся 7 «Б» класса, руководитель: Мальчихина Светлана Юрьевна, учитель МОШ № 19**

Я родилась и живу в Северодвинске, в городе на Белом море, где расположены такие машиностроительные предприятия как АО «ПО «Севмаш» – один из крупнейших судостроительных комплексов России (входит в состав АО «Объединенная судостроительная корпорация»), динамично развивающаяся верфь, успешно сочетающая многолетний опыт судостроения и современный подход в производстве. И АО «Центр судоремонта «Звездочка» – ведущая судоремонтная верфь России. Основой компетенции компании является ремонт, модернизация, переоборудование и утилизация кораблей, судов и иной морской техники любого класса и назначения, в том числе и с ядерными силовыми установками.

В 1989 году мой папа, Потапчик Станислав Збыгневич, окончил профессиональное техническое училище № 1 по специальности станочника широкого профиля, оператор станков с ЧПУ. А по прошествии более 30-и лет слаженной работы в центре судоремонта «Звездочка», участвовал в плановом ремонте по продлению срока службы подводной лодки «Новомосковск». Он изготавливал инструменты для ремонта судна, а также вытачивал некоторые узлы торпедных аппаратов, необходимых для ремонта. Из его рассказов я впервые узнала о подводном флоте России. Эта тема меня очень заинтересовала, и я решила как можно больше узнать о стратегической атомной подлодке К-407, известной под именем «Новомосковск», проекта 667 БДРМ - «Дельфин».

*Цель моего исследования* – выяснить значимость стратегической атомной подлодки К-407 - «Новомосковск» для флота и АО «Центр судоремонта «Звездочка».

*Задачи:* - познакомиться с историей создания и боевой службой крейсера;  
- узнать о результатах ремонта и модернизации подводной лодки на АО «ЦС «Звездочка».

#### **История проекта 667 БДРМ «Дельфин»**

Подводный флот – один из самых важных составляющих современных военно-морских сил любой страны. Подводные лодки – это корабли, которые

могут наносить удары по врагу прямо из морских пучин, при этом оставаясь практически неуязвимыми для противника. Главным оружием любой подлодки является ее скрытность.

Первое боевое применение подводной лодки произошло еще в середине XIX века. Однако массовым видом оружия субмарины стали только в начале прошлого столетия. Могущество подводного флота многократно возросло после начала атомной эры. Субмарины получили ядерные силовые установки, что превратило их в настоящих хозяев морских глубин. Атомная подводная лодка может месяцами не появляться на поверхности, развивать под водой небывалую скорость, нести на борту смертоносный арсенал.

Подводные лодки проекта 667 БДРМ «Дельфин» — серия советских атомных подводных лодок, изначально вооружённых баллистическими ракетами Р-29РМ, и впоследствии перевооружённых ракетами Р-29РМУ2 «Синева», Р-29РМУ2.1 «Лайнер».

Проект 667-БДРМ (обозначение НАТО — «Delta-IV») является дальнейшим развитием проекта 667 БДР «Кальмар» и последней модификацией РПКСН второго поколения, плавно перетёкшего в третье поколение. Постановление правительства о разработке проекта вышло 10 сентября 1975 года. Проект был разработан в ЦКБМТ «Рубин», генеральным конструктором проекта являлся С.Н. Ковалёв. В проекте использовались новые разработки в области вооружения, систем управления и обнаружения, средства снижения гидроакустических шумов. Широкое применение получили различные демпфирующие, виброизолирующие, звукопоглощающие устройства. Отрабатывались результаты исследований шумоизлучения различных корпусных конструкций. Впоследствии полученные результаты использовались при проектировании ТРПКСН проекта 941 «Акула».

Головной ракетоносец проекта 667 БДРМ — *К-51 «Верхотурье»* — был заложен в феврале 1981 года на Северном машиностроительном предприятии в Северодвинске, спущен на воду в январе 1984 года, а в декабре 1984 года введён в строй. Всего в период с 1984 по 1990 годы было построено 7 субмарин этого проекта. Все корабли были построены на заводе «Севмаш». Последним со стапелей сошёл К-407 «Новомосковск».

### Строительство подводного крейсера К-407



Атомный подводный крейсер «Новомосковск», К - 407 был заложен на стапелях АО «ПО «Севмаш» в Северодвинске 14 июня 1987 года, заводской номер 385. К - 407 стал седьмым и последним в серии из семи подводных крейсеров типа «Дельфин», построенных с 1984 по 1990 год. К-407 — последняя атомная подводная лодка, построенная в СССР.

### Тактико-технические характеристики

Классификация НАТО: Delta-IV

Надводная скорость: 14 узлов

Подводная скорость: 24 узла

Рабочая глубина погружения: 320 - 400 метров

Предельная глубина погружения: 550 - 650 метров

Автономность плавания: 90 суток

Экипаж: 135 - 140 человек

### **Размеры**

Надводное водоизмещение: 11740 тонн

Подводное водоизмещение: 18200 тонн

Наибольшая длина (по КВЛ): 167,4 метра

Наибольшая ширина корпуса: 11,7 метра

Средняя осадка (по КВЛ): 8,8 метра

27 ноября 1990 года К-407 спущен на воду. На ракетоносце был поднят военно-морской флаг, и корабль был передан флоту, зачислен в состав 13-й дивизии 3-ей флотилии подводных лодок Северного флота.

### **Боевой путь «Новомосковска»**

Ракетоносец выполнил 7 боевых служб, 15 боевых дежурств, провел 14 ракетных стрельб, за годы службы корабль прошел более 100 тыс. морских миль. Однако самым ярким эпизодом в биографии крейсера стала уникальная операция под шифром «Бегемот – 2». В августе 1989 года американский стратегический ракетоносец «Алабама» с 24 межконтинентальными баллистическими ракетами произвел залповую стрельбу 4 ракетами подряд. Русский ответ американским подводникам последовал два года спустя - 6 августа 1991 года Новомосковск, под командованием капитана I ранга Сергея Егорова, произвел стрельбу полным боекомплектом. За несколько минут все 16 баллистических ракет поочередно стартовали из пусковых шахт крейсера.

Подобная операция проводилась впервые в мировой истории. И по сей день Новомосковск остается единственной в мире стратегической подводной лодкой, выполнившей такую стрельбу.

В мае 1996 года был подписан договор об установлении шефских связей между командованием войсковой части 09880-А и администрацией города Новомосковска Тульской области. Новомосковск — один из первых российских городов, который откликнулся на просьбу о помощи моряков-подводников и взял шефство над военным кораблем.

По инициативе города 19 июля 1997 года атомному подводному крейсеру стратегического назначения К-407 присвоено наименование «Новомосковск».

За время шефствования города Новомосковска над экипажем атомного подводного крейсера К-407 по целевым направлениям городской администрации на субмарине прошли службу 20 призывников и 15 - из других городов Тульской области.

7 июля 1998 года с борта РПК СН К-407 «Новомосковск» (командир — капитан 1 ранга Моисеев А.А.) был произведен запуск двух немецких коммерческих микро-спутников «Tubsat-N», «Tubsat-N1». Это первый в истории освоения космического пространства вывод спутников на околоземную орбиту со стартом ракеты из-под воды. Подводная лодка находилась в акватории Баренцева моря в точке 69.5 с.ш. 34.2 в.д. Спутники,



разработанные Берлинским техническим университетом, были выведены на орбиту с помощью ракеты-носителя «Штиль». Главные участники проекта с российской стороны — ГРЦ «КБ им. Макеева», ВМФ, РВСН, Министерство экономики РФ и Российское космическое агентство. Северный флот получил за пуск примерно 200 000 немецких марок (более 100 тыс. долларов США).

В 1999 году с «Новомосковска» осуществлён первый пуск баллистической ракеты из географической точки Северного полюса. Экипаж крейсера, в числе немногих в мире, совершил всплытие на Северном полюсе.

С 1997 года приказом командующего Военно-морским флотом РФ адмирала Куроедова «Новомосковск» наряду с другими («Тула», «Карелия», «Верхотурье», «Брянск») вошел в состав нынешней 31-й дивизии Северного флота. Его задача — обеспечение безопасности в зонах ответственности — космодрома Плесецк, объектов на Новой земле и ряда крупных предприятий всего Заполярья.

### **Средний ремонт и модернизация на АО «ЦС «Звездочка»**

В конце ноября 2008 года «Новомосковск» прибыл на «Звездочку» для выполнения среднего ремонта и модернизации. «Новомосковск» — шестой подводный атомный подводный лодка, который был обновлён на «Звёздочке». До него на предприятии уже были модернизированы подобные ПЛАРБ: К-51 «Верхотурье» (1999), К-84 «Екатеринбург» (2003), К-114 «Тула» (2006), К-117 «Брянск» (2008) и К-18 «Карелия» (2010). Как и на других «Дельфинах», на «Новомосковске» ягринскими кораблями было выполнено около сотни внедрений, улучшающих тактико-технические характеристики корабля.

Понизилась шумность субмарины, увеличились ее возможности по обнаружению подводных лодок противника, значительно повысились обеспечение живучести и ядерной безопасности. Выполнена модернизация оружейного комплекса. И сегодня ракетноноситель вооружен ракетами «Синева».

Высокое качество ремонтных работ обеспечивается технологическими разработками специалистов проектных институтов. Свой вклад в возрождение корабля внесли более 100 предприятий – смежников. В ходе испытаний ракетный крейсер «Новомосковск» несколько раз выходил в море, где проходили тщательную проверку все системы и узлы корабля. Лодка продемонстрировала превосходные результаты, по многим показателям даже превосходя нормы, заложенные проектантом.

После передачи «Новомосковска» флоту, крейсер будет нести службу по обеспечению суверенитета России до 2022 года. Подписанием акта передачи подводной лодки военно-морскому флоту «Звездочка» завершает цикл средних ремонтов ракетноносителей проекта «Дельфин». Работы, которые верфи выполняли на протяжении последних 15 лет, обеспечили подводным крейсерам этого проекта современные боевые и эксплуатационные характеристики. Труд ягринских корабелов стал залогом боевой готовности морской составляющей Российских сил ядерного сдерживания.

### **«Новомосковск» сегодня**

По сообщению от 31 марта 2014 года корабельные боевые расчеты атомного ракетного подводного крейсера стратегического назначения



«Новомосковск» и крейсерской атомной подводной лодки «Гепард» награждены переходящими кубками командующего Северным флотом по итогам конкурса профессионального мастерства.

02 сентября 2015 года в Баренцевом море началось учение сил поисково-спасательного обеспечения Северного флота по оказанию помощи экипажу атомной подводной лодки, на которой произошла авария главной энергетической установки. В учениях принимали участие экипажи ракетного подводного крейсера стратегического назначения «Новомосковск», малого противолодочного корабля «Юнга», спасательного буксира «СБ-523», представители командования подводных сил, управления поисковых и аварийно-спасательных работ, медицинской службы и службы радиационной, химической, биологической защиты, под общим руководством начальника штаба СФ вице-адмирала Николая Евменова. По сообщению от 04 сентября 2015 года нормативы, снятые во время отработки различных элементов учения, будут рекомендованы для включения в руководящие документы Военно-Морского Флота России.

Современная боевая субмарина – это настоящий шедевр конструкторской мысли, который по своей сложности мало чем уступает космическому кораблю.

Центр судоремонта «Звездочка» является ведущим российским судоремонтным предприятием. Мощности верфи позволяют выполнять все виды судовых ремонтов, модернизацию и переоборудование кораблей, судов и другой морской техники всех классов и назначений.

Корабли проекта «Дельфин», к которым относится «Новомосковск», являются основой российских морских сил ядерного сдерживания. Они решают важнейшие задачи по обеспечению гарантий территориальной неприкосновенности РФ. Поддержание боевой готовности группировки этих ракетноносцев – приоритетная задача для корабелов «Звездочки».

С начала производственной деятельности Центр судоремонта «Звездочка» выполнил ремонт, модернизацию и переоборудование 127 подводных лодок (91 – с атомной энергетической установкой) и 87 надводных кораблей и судов различных назначений – траулеров, научно-исследовательских судов, танкеров, ледоколов и др.

Эта тема очень важная и я считаю, что именно из честного и слаженного труда рабочих завода, складывается большой «механизм», способный решить поставленную задачу любой сложности. Каждый специалист вносит свой вклад в работу всего коллектива, особенно в такую, как ремонт и модернизация крейсера стратегического назначения «Новомосковск», обеспечивая его техническую готовность на протяжении всего жизненного цикла.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «АКСОН»

Ситцов Владимир Игоревич, студент 2 курса,  
руководитель: Владимир Иванович  
Веремейчик, преподаватель ГБПОУ «СТСиС»

«Корабли и люди» название нашей конференции. Люди (работники, руководители) своим трудом дали жизнь многим славным кораблям, подводным лодкам, судам.

Корабли тоже не остались в долгу, многие строители кораблей подтвердили свой высокий рабочий и инженерный талант. Награды нашли своих героев, лучшие работники получили ордена и медали, государственные премии. Талантливые инженеры пошли по руководящей лестнице вверх.

Целью своего доклада считаем - хотя бы частично передать дух напряженной трудовой деятельности коллектива «Звездочка» того времени когда рабочим и руководителям не надо было искать так называемую «национальную идею». Эта идея называлась - «обороноспособность страны».

Задачами доклада считаем:

- Взять интервью у участников события;
- проследить дальнейшую трудовую судьбу людей, участвующих в проектах 667АК

Яркие трудовые страницы можно рассмотреть на примере ПЛ «Аксон». Это школа жизни и труда для всех кто участвовал в ремонте и модернизации серийной АПЛ проекта 667А.

Своим докладом мы хотели рассказать о ярких страницах напряженной трудовой деятельности коллектива «Звездочки» при ремонте и модернизации АПЛ К- 403 при выполнении проекта 667АК («Аксон»).

Информацию собирали по печатным и сайты Интернет источникам, и нам предстояло проследить ход событий 1982-1983 годов, встретиться и взять интервью у непосредственных участников событий.

За основу доклада взяли статью «К юбилею «Аксона-1» из книги «Корабелы «Звездочки» (2004г.) написанную заслуженным конструктором РФ Борисом Израилевичем Кантором, ведущим конструктором заказа «Аксон».

Атомная подводная лодка К-403 II поколения проект 667 А (шифр «Навага» по классификации НАТО «Янки») была заложена на СМП в 1969 году, сдана флоту 12 августа 1971 года. Лодка могла нести 16 баллистических ракет, т.е. являлась грозной сдерживающей силой.



Подводная лодка К-403 прибыла на «Звездочку» в 1980 году для проведения так называемых «процедур» - работ по демонтажу ракетного комплекса в соответствии с СНВ-1-сокращением наступательных вооружений. Было принято решение о переоборудовании АПЛ в лодку-лабораторию для испытания

## **Материалы научно-практической конференции «Корабли и люди»**

гидроакустического комплекса ГАК «Скат - 3» предназначенного для лодок III поколения типа «Барс» проект 971.

Срок сдачи заказа на морскую отработку был жесткий сентябрь-октябрь 1983 года. Работа была выполнена в срок!

Причал «Звездочки» становится местом постоянной приписки лодки. Испытанный на «Аксоне» ГАК Скат-3 увеличивал дальность обнаружения целей в три раза и использовался на АПЛ К-480 III поколения шифр «Щука-Б», «Барс», классификация НАТО «Акула».

Основное вооружение АПЛ данного проекта крылатые ракеты «Гранат», ракето-торпеды «Шквал», «Водопад».

Цех 10, в котором проводились работы по проекту 667 АК в 1981-1983 годах, был укомплектован легендарными кадрами производственников:

1. Толстоногов Геннадий Моисеевич, бригадир слесарей-монтажников награжден Орденом Ленина 1974г., Герой Социалистического труда с 1981 года;
2. Дуняков Владимир Александрович, старший мастер, награжден Орденом Ленина в 1971 году;
3. Конев Василий Андреевич, старший мастер, награжден Орденом Трудового Красного Знамени в 1975 году;
4. Косенко Алексей Владимирович, бригадир сборщиков КМС, награжден Орденом Трудового Красного Знамени в 1974 году;
5. Орлов Леонид Андреевич, бригадир сборщиков КМС, награжден Орденом Трудовой Славы III степени в 1976 году;
6. Зарубин Григорий Андреевич, бригадир сборщиков, награжден Орденом Трудовой Славы III степени в 1975 году.

Большой вклад в общее дело внесли выпускники Технического училища № 3

(сейчас «Северодвинский техникум судостроения и судоремонта»):

1. Перчук Луиза Михайловна, сварщик РДС, награждена медалью за Трудовую доблесть в 1976 году, Орденом Трудового Красного Знамени в 1981 году, Орденом Ленина в 1986 году;
2. Мазур Тамара Леонидовна, сварщик РДС, награждена Орденом «Знак Почета» в 1971 году, Орденом Трудового Красного Знамени в 1989 году;
3. Малая Нина Павлиновна, сварщица РДС, награждена медалью «За трудовую доблесть» в 1989 году;
4. Кордумов Николай Поликарпович, слесарь-монтажник, награжден Орденом Трудового Красного Знамени в 1976 году;
5. Овсянкин Виктор Иванович, слесарь-монтажник, награжден Орденом Трудового Красного Знамени в 1974 году.

Коллективом строителей руководил ответственный сдатчик Кузьков Владимир Николаевич, после «Аксона» был назначен начальником V отдела инженеров – строителей кораблей.

Талантливые и амбициозные руководители были под стать рабочим:

1. Тихонов Александр Иванович, начальник цеха 10, зам. директора по финансам, Лауреат премии Правительства РФ. 2000г.
2. Калистратов Николай Яковлевич, генеральный директор с 1992 г., Лауреат

Государственной Премии РФ. 2004 г.

3. Петрушенко Владимир Георгиевич, сдаточный механик «Аксона», главный инженер предприятия. Медаль Ордена «За заслуги перед Отечеством II степени.

Мастерский и бригадирский состав цеха 10 можно было назвать сплавом опыта и молодости.

Вот что вспоминают участники событий:

*Буслаев Яков Иванович*, производственный мастер слесарей – монтажников:

- К концу постройки «Аксона» директор Зрячев Александр Федорович ежедневно утром приходил на развод бригады и активно интересовался расстановкой рабочих. Такой строгий контроль со стороны директора вносил напряжение в работу, и я, чтобы не мешать, сразу шел на заказ.

*Веремейчик Владимир Иванович*, производственный мастер 2-х бригад сборщиков КМС, теперь преподаватель профдисциплин нашего техникума:

- После демонтажа ракетных установок «Аксон» упорно не хотел погружаться, поэтому укладывался твердый балласт, всего 1000 тонн, т.е. 1/5 часть массы корабля.

*Минин Бронислав Викторович*, бригадир сборщиков КМС:

- В спецотсеке идет погрузка блоков БЗ (биологическая защита) при помощи ручной тали. Непрерывное движение и блок массой 500 кг срывается и падает на штатное место, у всех временный шок. «Посчитайте пальцы на ногах!», - говорит бригадир. Это сняло напряжение, а молодого парня, который работал ручной талью, выгнали из отсека. Кто знал, что этот молодой рабочий 3 разряда через 20 лет станет начальником цеха.

В 1996 году «Аксон 1» был переоборудован в «Аксон 2», где испытывалось оборудование для лодок IV поколения, но это уже другая история.

1997 году АПЛ было присвоено название «Казань». Шефство над экипажем взяла администрация г. Казани. После утилизации 2009 году рубка лодки стала памятником в этом городе.

Нет возможности описать вклад каждого участника событий при модернизации атомной подводной лодки «Аксон 1», потом «Аксон 2».

В конечном итоге лодка эксплуатировалась почти 33 года. При среднем сроке службы АПЛ проекта 667А - 22-23 года, а у этой лодки

33 года – это полторы жизни сложного инженерного объекта.

Название «Казань» лодка получила в 1997 году.

Грустно когда кончается жизнь корабля, достойно выполнявшего военную задачу. Утилизацию подводной лодки производил судоремонтный завод «Звёздочка». В апреле 2009 года с подводной лодки выгружено отработанное ядерное топливо и подготовлен состав для отправки в Озёрск на предприятие «Маяк».

В 2010 году рубка лодки была доставлена в Казань и установлена в качестве мемориала в Парке Победы. Длина рубки составляет 22 метра, высота 6 метров, ширина 3,5 метра, вес от 70 до 95 тонн. Рядом с рубкой были

установлены торпеды, которые были доставлены из воинской части, дислоцированной в Зеленодольске.

Хотелось бы, чтобы и в нашем городе был подобный памятник подводной лодке. Его можно установить, например, за стелой при въезде в город Северодвинска.

Литература

1. Корабелы «Звездочки» Историко-краеведческий сборник Выпуск №2 Северодвинск ФГУП «МП «Звездочка», 2004 -384 с.
2. Апальков Ю.А. Подводные лодки советского флота 1945-1991 гг. Том III: Третье и четвертое поколение АПЛ. Монография/ Ю.В. Апальков.- М: «Моркнига», 2012 .- 308с.
3. «Корабелы «Звездочки». 60 лет Сборник Северодвинск: АО ЦС «Звездочка», 2014 .-400с.
4. <http://armyman.info/flot/>
5. <http://deepstorm.ru>
6. <http://voinanet.ucoz.ru>

### КОЛЕСНЫЙ ПАРОХОД «НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ГОГОЛЬ»: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА...

**Мокрицкий Владимир, учащийся 9 А класса  
МБОУ «СОШ № 5», руководитель: Мелкова  
Анна Владимировна, учитель информатики  
МБОУ «СОШ № 5»**



В 2016 году колесный корабль «Н.В.Гоголь», старейшее пассажирское судно России завершил свою 105 навигацию. Многие «Гоголь» повидал на своем веку, пережил ремонт и реконструкцию. История корабля содержит немало интересных страниц. Однако настоящая жизнь и будущее судна также

интересны.

Проживая в судостроительном городе Северодвинске, несколько поколений моей семьи трудятся на кораблестроительных заводах «Звездочка» и «Севмаш». Участвуя в проекте «Инженеры будущего», я также очень интересуюсь различными кораблями и историей их создания.

Цель работы – изучить историю и современную жизнь колесного парохода «Н.В.Гоголь».

Задачи: проанализировать информацию по данной теме, рассмотреть историю создания судна, посетить корабль и провести интервью, рассматривая имеющиеся изображения и описание, выявить конструктивные особенности судна, выполнить 3D модель старейшего российского колесного корабля средствами САПР Creo 2.0.



### *1.1. Вчера: страницы истории колесного парохода «Н.В.Гоголь»*

«Н. В. Гоголь» — колёсный пассажирский речной пароход. Самые старые части судна относятся к 1911 году, поэтому «Н. В. Гоголь» является самым старым пассажирским судном России, всё ещё находящемся в регулярной эксплуатации. «Гоголь» работает на Северной Двине.

Два однотипных судна, «Н. В. Гоголь» и «Генерал Кондратенко» (позднее переименован в «А. И. Желябов») были построены в 1910—1911 году в Нижнем Новгороде на Сормовском заводе по заказу Северного пароходного общества «Котлас — Архангельск — Мурманск». Пароходы были оборудованы по последнему слову техники того времени. Стоимость каждого судна составляла 140 тыс. рублей.

С 1911 года пароход работал на линии Вологда-Архангельск. Путь из Вологды в Архангельск занимал трое суток и девять часов, обратный путь длился четверо суток и девятнадцать часов. Пароход пользовался популярностью у пассажиров благодаря хорошей библиотеке и буфету с большим ассортиментом блюд.

Во время Гражданской войны «Гоголь» использовался как госпитальное судно и военный транспорт.

Осенью 1919 года пароход в разобранном виде был перевезён по железной дороге в Петроград для ремонта. Ремонт продлился два года, после чего пароход вернулся на линию Архангельск-Вологда. Через двадцать лет, в 1939—1941 годах, пароход прошёл капитальный ремонт. При этом пароходу был заменён корпус, то есть фактически от судна 1911 года постройки остались только паровая машина и паровые котлы, которые были размещены в новом корпусе. Старый корпус ещё несколько лет использовался как гостиница.

Во время Великой Отечественной войны пароход служил плавучим госпиталем. После войны работал на линии Великий Устюг-Архангельск.

В 1958—1959 году пароход опять прошёл капитальный ремонт, в ходе которого котлы были переведены с дровяного, угольного на нефтяное питание (мазут).

В 1972 году «Гоголь» стал плавучей базой отдыха ФГУП «Звёздочка» в городе Северодвинске. Именно поэтому он не был сдан на утилизацию, в отличие от других пароходов той же эпохи. В 1972—1973 году пароход проходил переоборудование. С 1973 года «Гоголь» совершал рейсы-круизы по Северной Двине для работников завода «Звёздочка».

В 1994—1996 годах пароход прошёл очередную реконструкцию. При сохранении исторического внешнего облика судна внутренние помещения были переоборудованы для соответствия современным требованиям, предъявляемым к круизным судам.

«Н. В. Гоголь» продолжает использоваться на Северной Двине в роли круизного ретро-судна. [1]

### *1.2. Сегодня: современная жизнь парохода «Н.В.Гоголь»*

Для того чтобы узнать о современной жизни корабля мы решили совершить экскурсию и 2 августа 2016 года, благодаря помощи профсоюзного комитета ОАО «ЦС «Звездочка» и капитана Петрова Ивана Николаевича,

посетили колесный пароход «Н. В. Гоголь». На вахте был 2 штурман Ермолин Александр Иванович, который провел нас по палубам и рассказал много интересного о корабле.

Таким образом, мы узнали, что экипаж состоит из 30 человек. На вахте друг друга сменяют три смены, которые меняются через 4 часа. На смене всегда есть главный - это капитан, 1 или 2 штурманы. Также работает рулевой, 1 матрос, старший механик (1 или 2 помощник). Ежедневно утром и вечером происходит поднятие и спуск флага Российской Федерации.

Корабль управляется штурвалом (в капитанской рубке), который соединяется с рулевым механизмом в машинном отделении (на нижней палубе).

На пароходе имеется 30 пассажирских кают: 2 каюты класса люкс, 2 каюты полулюкс, 4 одноместные каюты, 20 двухместных кают, 1 - 3-х местную и 1 - 4-х местную каюту. Во всех каютах имеются умывальники, в люксе – все удобства. На корабле кроме кают есть машинное отделение, медпункт, 2 салона, ресторан, сауна.

Корабль может взять на борт 140 пассажиров, для безопасности которых на корабле есть 170 спасательных жилетов, 10 процентов из которых являются детскими. Также на бортах судна расположены две спасательные шлюпки, 2 спасательных плота и спасательные круги.

Корабль совершает туристические прогулочные поездки Северодвинск-Архангельск, по Северной Двине с мая по октябрь. Раньше, благодаря небольшой осадке (1,4 м), корабль мог пройти очень мелкие места (1,6 м) и дойти по реке до Сольвычегодска, однако Двина в результате жизнедеятельности человека обмелела и теперь пароход может дойти до Брин-Наволока, находящегося в 150 км от областного центра.

Колесный корабль «Н.В.Гоголь» один из 6 кораблей России, который награжден знаком «Морское наследие России».

### *1.3. Завтра: современные технологии в жизни парохода «Н.В.Гоголь»*

В процессе общения со 2 штурманом Ермолиным Александром Ивановичем мы также узнали о технических характеристиках корабля: размеры судна: длина — 71,5 м, ширина — 14,22 м, осадка — 1,4 м, водоизмещение — 665 т. В качестве двигателей используется паровой котел, приводящий в движение гребное колесо, который сохранился с 1911 года – момента постройки судна.

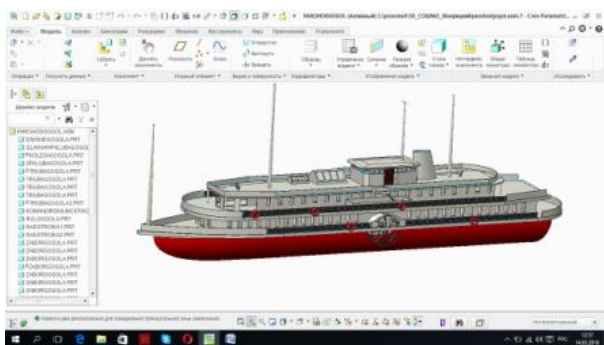
Благодаря техническим данным, которые сообщил нам штурман, мы смогли выполнить 3D модель корабля, которая выполнялась поэтапно при помощи программы Creo 2.0 – системы автоматизированного проектирования.

Этапы выполнения модели: сначала были выполнены днище, главная палуба, вторая палуба. Также были смоделированы капитанская рубка, две надстройки, штурвал, колеса, трубы.

Для выполнения модели использовались инструменты вытягивание, вращение, фаска, дополнительная плоскость, массив, отражение, скругление, плавное сопряжение, оболочка.

Таким образом, сборка состоит из 10 деталей, подвижными являются колеса, штурвал и трубы.

Для большей реалистичности дополнительно были выполнены флаг, ограждение, спасательный круг, скамейки.



В результате работы была выполнена 3D модель колесного корабля «Н.В.Гоголь», состоящая из 10-и основных и 4-х дополнительных деталей.

Выполнение 3D моделей позволяет наглядно представить колесный пароход «Н. В. Гоголь», рассмотреть возможности ремонта и модернизации. Также модель можно распечатать на 3D принтере и получить экспонат для школьного музея.

### 3D модель колесного корабля «Н.В.Гоголь»

В своей работе мы, анализируя различные источники информации, изучили страницы истории и современную жизнь колесного парохода «Н.В.Гоголь». Благодаря полученным данным построили 3D модель старейшего судна в России.

Работая над данной темой, мы смогли узнать, что пароход «Н.В.Гоголь» нес службу во время войны, что он до сих пор остается в хорошем состоянии, поскольку постоянно ремонтируется на заводе «Звездочка» в цехе № 22, однако некоторые его детали и механизмы остались оригинальными.

История колесного парохода «Н.В. Гоголь» неразрывно связана с историей нашего отечества. Менялись годы, а с ними экипажи, пассажиры, грузы. И в мирное время, и в военное лихолетье пароход верно служил людям, а сейчас является туристско-экскурсионным судном, плавучей базой отдыха центра судоремонта «Звездочка».

### Информационные источники

1. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Н.\\_В.\\_Гоголь\\_\(пароход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Н._В._Гоголь_(пароход))
2. <http://cruiseinform.ru/motorships/teplokhody-rossii/gogol/>
3. <http://www.infoflot.com/info/cruiseships/parahod/353/>
4. <http://www.star.ru/index.php?page=293>



**СЕКЦИЯ № 3  
«ИЗ КЛАССА ШКОЛЬНОГО  
В РАБОЧИЙ КЛАСС»**



## **УЧЕБНЫЙ МАКЕТ ВОЗДУШНОЙ СУДОВОЙ СИСТЕМЫ**

**Ермохин Яков Александрович, студент 2 курса, руководители: Олег Васильевич Коковин, мастер п/о, Ирина Павловна Попова, методист ГБПОУ АО «Северодвинский техникум судостроения и судоремонта»**

Согласно требованиям ФГОС выпускник по профессии «Слесарь-монтажник судовой», освоивший программу подготовки квалифицированных рабочих, служащих, должен обладать общими и профессиональными компетенциями, соответствующими видам деятельности: ПМ.01 Выполнение слесарных операций при демонтаже, ремонте, сборке, монтаже судовых конструкций и механизмов, ПМ.03 Эксплуатация и техническое обслуживание арматуры и трубопроводов на судах.

Мы, студенты, осваиваем две рабочих профессии: слесарь-монтажник судовой и трубопроводчик судовой.

Цель нашего доклада: рассказать о своей работе по созданию учебного пособия - натурального макета воздушной судовой системы трубопровода.

На первом курсе в учебной мастерской мы изучали слесарные операции при демонтаже, ремонте, сборке, монтаже судовых конструкций и механизмов.

На втором курсе изучаем эксплуатацию и техническое обслуживание арматуры и трубопроводов на судах.

Профессия трубопроводчик судовой была внедрена в нашем техникуме по новым ФГОС (федеральные государственные стандарты среднего профессионального образования) в 2011 году. Нужной материально-технической базы в учебной мастерской не было.

Возникла необходимость в разработке и создании дополнительных средств обучения, таких, как новые наглядные пособия - это макеты, детали, узлы для освоения операций по сборке и монтажу, демонтажу, ремонту арматуры и трубопроводов любого диаметра.

За два года в учебной мастерской были созданы стенды разборных моделей трубопроводов, которые сейчас используются на уроках учебной практики. Но это только часть необходимых учебных пособий. Нужны были комплексные учебные макеты систем трубопроводов судов.

Наличие таких макетов позволяют в условиях учебной практики изучать работу систем и сложных механизмов, помогают полноценному раскрытию и усвоению учебного материала. Учебные макеты должны быть аналогичны производственным.

По профессии «Трубопроводчик судовой» материально-техническое обеспечение в учебной мастерской приходилось создавать, что называется «с колес». Необходимо было приобрести новое оборудование, инструменты, детали, узлы, механизмы, трубы. На помощь пришли специалисты базового предприятия АО «ЦС «Звездочка». Помогли технически – подобрали необходимые детали, узлы.



У Олега Васильевича, нашего мастера, возникла идея разработать проект и создать «Модель отсека судна» и в 2014 году началась работа по созданию макета.

Руководство техникума поддержало идею. Согласовали перепланировку учебной мастерской, определили место для создания учебного макета в натуральную величину, было приобретено необходимое оборудование: трубогибочный станок, гидравлический пресс, рычажные ножницы, дополнительные инструменты.

На занятиях учебной практике мастер рассказал нам о своей идее, и предложил своими силами создать несколько учебных макетов.

Мы, студенты, активно включились в работу: определились с размером макета отсека, создали эскизы, подобрали необходимые механизмы, детали, трубы.

Учебную группу разделили на звенья. Каждое звено получило задание по созданию части макета. Работа велась на уроках учебной практики почти весь учебный год, так как сначала изучали операции, изготавливали детали по темам учебной практики, затем умения повторялись и закреплялись при создании макета.

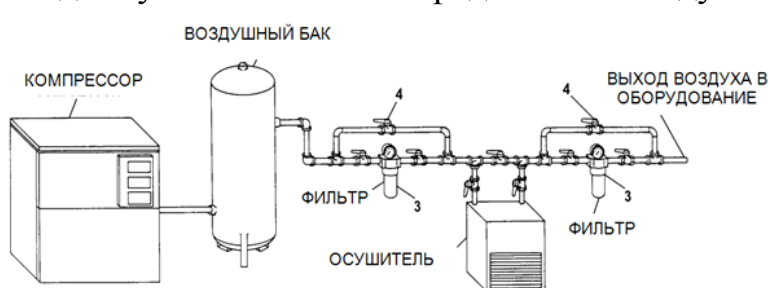
На уроках профцикла мы изучаем основные системы подводных и надводных судов. На предприятии «Звездочка», где мы проходим производственную практику, производится ремонт подводных лодок. Нам студентам, как будущим рабочим, необходимо знать принципы действия и устройство трубопроводов и систем, научиться выявлять и устранять дефекты в работе монтируемых трубопроводов и систем на судах.

Подводная лодка - это очень сложный механизм.

Основные требования к ПЛ:

- выдерживать давление воды в подводном положении,
- обеспечивать управляемое погружение, всплытие, и смену глубины.
- сохранять работоспособность (боеготовность) во всём диапазоне эксплуатации по физическим, климатическим условиям и условиям автономности.

Нашему звену предстояло разработать технологический процесс и создать учебный макет определенной воздушной судовой системы.



Воздушная система лодки это сложная система, с помощью которой производится погружения и всплытия и удаления из лодки отходов.

Сжатый воздух используется как рабочее

вещество и обеспечивает деятельность подводной лодки.

Воздух высокого давления широко применяется на подводной лодке для:

- обеспечения использования оружия;
- продувания цистерн главного балласта при всплытии ПЛ;

- создания воздушной подушки (противодавления) в отсеках при заполнении их водой в случае аварии;
- обеспечения использования аварийно-спасательных устройств;
- обеспечения работы корабельной системы гидравлических приводов, питания системы воздуха среднего давления и других нужд (рис 1).

Система воздуха высокого давления состоит из баллонов для хранения запасов ВВД, компрессоров для получения ВВД и трубопроводов с арматурой.

Работу по сборке определенной воздушной судовой системы начали с изучения необходимой документации, комплектования узлов и деталей, составили эскизы, составили карты замера труб, спецификацию.

Затем приступили к изготовлению шаблонов для гибки труб. На трубогибочном станке трубы согнули по шаблонам. При монтаже системы изучили штуцерные и фланцевые соединения. Подобрали материалы для герметичности соединений. Изучили последовательность выполнения операций.

Работали специальными инструментами и оборудованием, таким как гидравлический пресс. Поднимали тяжелые детали с помощью кран-балки - это операция называется перекантовка.

Каждый этап работы согласовывали с мастером, производили дефектацию, устраняли неточности и ошибки. Когда все было подготовлено, выверено - приступили к сборке макета системы воздушного давления.



Сборка макета сложный и ответственный процесс. Все детали и узлы необходимо было соединить в единую систему, а затем присоединить к компрессору отсека.

Учебная воздушная судовая система состоит из компрессора, накопительной цистерны, штуцерно-фланцевой трубы, редуктора (дозатора), манометров, штуцерно-фланцевой трубы, запорного клапана, фланцевой трубы с заглушкой.

Наша совместная деятельность дала положительные результаты. Учебные группы выполнили монтаж пяти судовых систем различного назначения, разработана необходимая техническая документация.

Такие учебные пособия приобрести невозможно.

Единственный выход - создавать учебные пособия самим, что мы и сделали.

Учебный макет судна создан и работает, на нем студенты отрабатывают практические умения основных операций по сборке и монтажу, демонтажу различных судовых систем. Такие аналогичные рабочие операции мы будем выполнять на третьем курсе в период производственной практики в цехах базового предприятия. Полученные знания и умения придают нам уверенность в том, что мы сможем выполнять порученную работу качественно.

В апреле 2016 года на педагогических чтениях техникума коллективу

педагогов был представлен готовый учебный макета отсека судна

В этом 2016/2017 учебном году в учебной мастерской появился второй учебный смежный отсек для создания системы вентиляции. Теперь у студентов есть возможность отрабатывать умения по сборке централизованных, групповых и автономных систем трубопроводов, таких как: водяного пожаротушения, осушительной системы и системы охлаждения пресной воды. На этом работа по оснащению мастерской не заканчивается, будут и другие проекты по созданию макетов.

### Литература

1. Матвеева Т.С. Проблемно-поисковая деятельность на наглядно-образной основе как средство развития познавательной активности учащихся. Автореферат. Чебоксары 2000 г.
2. Молочков В. Наглядность как принцип обучения. // Учитель № 1 / 2006г.
3. Осмоловская И.М. Наглядные методы обучения : учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений / И.М. Осмоловская. — М.: Издательский центр «Академия», 2009. — 192 с.
- 4.Сластенин В.А. Педагогика: Учеб. Пособие для студ. высш. пед. учеб. Заведений / В.А. Сластенин, И.Ф. Исаев, Е.Н. Шиянов; Под. Ред. В.А. Сластенина. – М.: Издательский центр «Академия», 2002. – с. 576.
5. Пахомова Н.Ю.Учебный проект: его возможности//Учитель.2000.№4
6. Палецкий С.В. Педагогическая технология освоения учащимися исследовательской деятельности: Учебно-методическое пособие. Омск,2004.71с.

## ЖЕЛЕЗО УМНЫМИ РУКАМИ, ОН ПРЕВРАЩАЕТ В КОРАБЛИ

**Дмитрий Александрович Новинский, студент  
2 курса, руководитель: Галина Леонидовна  
Видманова, заведующий учебной частью  
ГБПОУ «Северодвинский техникум  
электромонтажа и связи»**

*Всё на свете – от иголки малой  
До могучих звёздных кораблей, -  
Всё рука рабочая ковала,  
Наделяла силою своей.*

*Василий Шабанов*

В жизни каждого человека наступает момент, когда он задумывается о выборе профессии. А чтобы сделать правильный выбор, ему необходимо знать об этой профессии как можно больше.

Когда решался вопрос, куда пойти учиться после школы, я решил выбрать рабочую профессию. Так я поступил в «СТЭЛС» - буду электрорадиомонтажником судовым.

Готовясь к конференции в техникуме и обратившись к электронным сетям, я был удивлен изобилию материалов, рассказывающих о рабочих профессиях.

Эта тема меня очень заинтересовала, захотелось больше узнать о профессии электрорадиомонтажника.

Своё исследование я начал с проведения социологического опроса среди студентов 1-3 курсов. На вопрос: «Как выбрали свою профессию и пришли в техникум?», ответы получились следующие: 39% выбрали профессию самостоятельно, 35% прислушались к мнению родителей, а 26% ответили, что на их выбор повлияли друзья. Опрос показал так же, что у 38% студентов на СПО «Арктика» работает кто-то из родственников, а 37% из них работают электромонтажникам.

На вопрос: «Нравится ли выбранная профессия студентам?» 58% опрошенных ответили утвердительно.

На мой взгляд, профессия электрорадиомонтажника – уникальная профессия. Современному электромонтажнику знакомы все методы предмонтажной подготовки: затяжки, крепления, сращивания, вулканизации, ввода, герметизации, уплотнения, разделки, оконцевания и подключения любых типов кабелей.

*Цель работы:* освещение биографии В.И. Плотникова, Почетного Судостроителя отрасли.

*Актуальность темы:* в современных условиях дефицита рабочей силы руководством государства обозначена, как одна из самых важных, проблема нехватки квалифицированных рабочих. На государственном уровне поставлена задача, поднять профессиональное образование на новый уровень и привлечь молодых людей обучаться по рабочим специальностям, дать стране высококвалифицированные кадры.

По окончании техникума мне предстоит работать на предприятии «Арктика».

Начало становления СПО «Арктика» связано с основанием судостроительного завода «Севмаш» - в 1940 году. Спустя год в Северодвинске появились первые судовые электромонтажники и настройщики. Сначала они работали на небольших участках в цехах Ленинградского, а позднее Горьковского и Мурманского предприятий «Электромортреста» и «Связьмортреста». Совместно с судостроителями ПО «Севмаш» они осваивали постройку и ремонт морских охотников, эсминцев, крейсеров и дизельных подлодок.

В этом году АО "СПО "Арктика" исполняется 65 лет. Вместе с крупнейшими российскими верфями: АО ПО "Севмаш" и АО «Центр судоремонта "Звездочка", АО "СПО "Арктика" входит в АО "Центр судоремонта", которое базируется в городе Северодвинске Архангельской области и является дочерним обществом АО "Объединенная судостроительная корпорация".

Секрет многолетней успешной деятельности предприятия «Арктика» прежде всего в его людях. Здесь сложились семейные династии, общий трудовой стаж которых насчитывает столетие. В коллективе предприятия эти семьи пользуются уважением и являются его гордостью.

Далеко за пределами предприятия известны династии Грызловых, Лютовых, Вахромеевых, Полушиных...

Об одном таком человеке и его семье мне бы хотелось вам сегодня рассказать.



Плотников Василий Иванович родился на 38 день войны, 30 июля 1941, в деревне Городищево Вологодской области. В тот день, когда новорожденного принесли из роддома отец ушел на фронт. Отец погиб в 1944г. Жили трудно. Мать Тикусия Семеновна одна воспитывала троих детей. Дети в те годы выросли быстро и рано начинали работать. Вспоминая послевоенную пору, Василий Иванович говорил: «Отработав день, взрослый получал половину буханки хлеба, детям за работу давали по четвертинке, но мне за хорошую работу всегда давали половину буханки».

В школе учителя за успехи хвалили пытливого ученика, по окончании 10-летки советовали поступать в институт на физмат, в военкомате тоже сразу разглядели сметливого паренька и хотели отправить в радиотехническое училище, но не сложилось, от этих предложений Василий Иванович отказался.

В июне 1960 г Василий Иванович был призван в армию и направлен служить на Новую Землю. Сначала служил радиотехником, а в ноябре 1960 сдал экзамен на дежурного техника на радиостанции большой и средней мощности и до конца службы (а это три года), он пробыл дежурным техником.

Говорят, в жизни случайностей не бывает. Так, в конце службы Василий Иванович был отправлен за пополнением в Ленинград и на обратном пути заехал в Северодвинск к дальним родственникам. Город ему понравился сразу: чистый, уютный, зеленый.

После окончания службы в 1963 г Василий Иванович приехал в Северодвинск. В отделе кадров «Арктики» (в те годы предприятие называлось «Эра») написал заявление на электромонтажника, взяли работать с испытательным сроком. Позднее, за годы работы со второго разряда электромонтажника поднялся до пятого.

Так прямо со школьной скамьи, как и многие другие в ту пору, Василий Иванович шагнул в заводские цеха, да так и остался навсегда верным своему выбору.

С 1964 г был назначен бригадиром внутреннего монтажа. Тяга к знаниям не ослабевала и, отработав 12 лет, поступил в институт «Завод ВТУЗ» на вечерний факультет «Автоматики и телемеханики».

В 1981г Василий Иванович окончил институт и стал работать производственным мастером на внутреннем монтаже. В общей сложности Василий Иванович отработал 18 лет бригадиром электромонтажников и 30 лет и 4 мес. мастером.

Работая на заводе, он часто бывал в командировках, много ездил по стране: Мурманск, Николаев, Соловки, Дальний Восток, Палдиски и др.



Работая электромонтажником и мастером, постоянно придумывал и совершенствовал различные приборы и инструменты, в том числе им усовершенствованы приборы для прозвонки жил кабеля.

Василий Иванович вспоминает: «Для прозвонки жил кабелей раньше использовали приспособления собранные из электрического звонка, батареи питания и двух выводов (проводов). При замыкании цепи звенел звонок. Потом вместо звонка, стали использовать карманные фонарики. При замыкании цепи загоралась лампочка. Загорание лампочки означало, что жила найдена, и на неё надо прикрепить бирку с номером контакта согласно схеме подключения».

Для упрощения прозвонки и повышения производительности при прозвонке институты предлагали несколько устройств, но ни одно из них не прижились: все они были громоздки и имели и другие недостатки.

В процессе работы по прозвонке жил кабелей Василием Ивановичем было придумано прозвоночное устройство состоящего из двух блоков (шифратора и индикатора), соединённые тонким кабелем из 15 жил, длиной 15 метров. Данное устройство имело недостаток ограничение прозвонки в одном помещении (отсеке), но долгое время было очень популярно.

По словам Василия Ивановича, пытаясь устранить недостаток (избавиться от соединительного кабеля и звонить из любого помещения) ему пришлось много проработать журналов «Радио» и других источников, но ничего полезного он там не нашёл. Василий Иванович обращался за помощью и к выпускникам институтов, но они тоже помочь не смогли. Пришлось покупать разные микросхемы и проверять, на что они способны и определять какие микросхемы можно применить в задуманной схеме.

К моменту окончания учёбы во ВТУЗе задуманное устройство было сделано, испытано в работе. Его основу составляли микросхемы, а в качестве элементов индикации были применены светодиодные индикаторы.

Труд Василия Ивановича отмечен многими благодарностями, он не раз становился победителем соцсоревнования. За время работы Василий Иванович не однократно поощрялся правительственными наградами, в том числе медалью за доблестный труд, орденами Трудовой Славы 3 и 2 степени.

А в июне 2011 года за долголетний добросовестный труд ему было присвоено высокое звание «Почетный Судостроитель».

С 1 ноября 2012 года и по настоящее время Василий Иванович работает мастером производственного обучения в Северодвинском техникуме электромонтажа и связи.

Имя Плотникова Василия Ивановича занесено в Книгу Почета предприятия «Арктика», а фотография размещена на Доске Почета предприятия.

Вот уже 51 год верным спутником жизни Василия Ивановича является его жена Плотникова Зоя Васильевна. В Северодвинск Зоя Васильевна приехала вслед за мужем в 1966 году после окончания с/х техникума. Работы по специальности в городе не находилось и супруги уже хотели переехать в Вологодскую область, но на заводе не захотели потерять одаренного

электромонтажника и предложили работу его жене. Зоя Васильевна также начала свой трудовой путь на заводе учеником электромонтажника. Да так 29 лет и отработала электромонтажником.

В рабочем коллективе к Зое Васильевне всегда относились уважительно, за знание своего дела, за желание всегда помочь, если это необходимо, и за веселый характер.

Сейчас Зоя Васильевна находится на заслуженном отдыхе и свободное время с удовольствием проводит на даче, выращивает овощи, занимается разведением цветов. В семье много лет существует хорошая традиция: и дети и внуки все семейные праздники собираются за общим столом.

Одна из дочерей Зои Васильевны и Василия Ивановича – Новинская Елена Васильевна продолжая семейную традицию, работает на «Арктике» в первом цехе.

Самым молодым представителем рабочей династии на сегодняшний день являюсь я – Новинский Дмитрий Александрович. Родился 25 февраля 1999 года в городе Северодвинске. После окончания средней школы №9 пришел учиться в Северодвинский техникум электромонтажа и связи профессии электрорадиомонтажник судовой.

Пройдет совсем немного времени до того дня, когда я молодой электромонтажник приду на СПО «Арктика», чтобы продолжить трудовую династию и дело моего деда – Плотникова Василия Ивановича

### **ВЫПУСКНИК, КОТОРЫМ МОЖНО ГОРДИТЬСЯ**

**Анциферова Елизавета Васильевна, 9В класс,  
руководитель Чумаченко Марина Федоровна,  
учитель начальных классов, МАОУ «Ягринская  
гимназия»**

Отечественный психолог Борис Герасимович Ананьев в книге «Человек как предмет познания» писал, что ближайшее десятилетие теоретические и практические знания о человеке станут одним из главнейших направлений научного познания.

На современном этапе, наряду с другими особенностями взрослого человека, выделяется изучение его индивидуального ресурса как основы профессионализма. Актуальность исследования подтверждается тем, что в последние годы этой теме посвящено много научных трудов психологов А.А. Деркача, С.А. Дружилова, Ю.П. Поваренкова, В.А.Пономаренко и других.

В своей работе мы изучили индивидуальный ресурс профессионализма человека на примере профессиональных достижений выпускника Ягринской гимназии Цветкова Игоря Юрьевича.

Цель работы - изучение индивидуального ресурса человека как основы становления профессионализма.

Задачи

1. Изучить теоретический материал по теме исследования.
2. Выявить качества человека, характеризующие его индивидуальный ресурс.
3. Проанализировать полученные результаты.
4. Обобщить исследованный материал и сделать выводы.

Объект исследования: индивидуальный ресурс профессионализма.

Предмет исследования: качества, характеризующие индивидуальный ресурс профессионализма выпускника Ягринской гимназии Цветкова Игоря Юрьевича.

Методы - поиск и изучение информации, интервьюирование, анализ, обобщение.

В поисках информации о пребывании в Северодвинске индийских подводных лодок, мы ознакомились с экспозицией школьного музея, посвященной выпускнику нашей гимназии, Игорю Цветкову. Среди представленных материалов более 30 газетных статей, рассказывающих об его профессиональной деятельности, книги, уникальные фотографии и копии документов.



Профессиональная деятельность Игоря Юрьевича отмечена высокими государственными наградами. Среди них две медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II и I степени.

Игорь Юрьевич Цветков родился 22 мая 1976 года в г. Северодвинске. Учился в средней школе №24, затем перешел во вновь открывшуюся, среднюю школу №31 (ныне «Ягринская гимназия»). По окончании школы учился в ПТУ №28 сейчас «Северодвинский техникум судостроения и судоремонта. В 1994 году пришел на завод в цех 40 учеником сборщика – достройщика судового. Одновременно поступил в СевмашВТУЗ на факультет кораблестроения.

В 1997 году принят на должность помощника мастера. Затем стал мастером. В конце 1999 года принят помощником строителя в отдел экспортных заказов. В 2000 году приступил к самостоятельной работе в должности строителя на подводную лодку «Синдуратна». В 2004 году назначен старшим строителем по ремонту лодки «Синдугош», а после – ответственным сдатчиком и руководителем гарантийной группы. Затем руководителем группы по ремонту «Синдувиджай». По окончании работ отправлен в командировку в Индию. По возвращению назначен начальником стапельно-монтажного цеха 10, где и трудится по настоящее время.

Таким образом, мы ознакомились с автобиографией и Государственными наградами Игоря Юрьевича Цветкова.

Нас заинтересовал вопрос, какие качества позволили Игорю Юрьевичу, достичь таких высоких профессиональных результатов. Этой теме посвящена наша исследовательская часть.

По словарю Ожегова «профессионал» - это человек, который занимается каким-нибудь делом как специалист, владеющий профессией.

Понятие «профессионализм» – высокая подготовленность к выполнению задач профессиональной деятельности.

С.А. Дружилов показывает, что индивидуальный ресурс оказывает влияние на формирование и развитие профессионализма.

Юрий Павлович Поваренков выделяет три критерия, на основе которых можно судить об уровне профессионализма – критерий профессиональной продуктивности, профессиональной идентичности и профессиональной зрелости.

Мы изучили теоретический материал и выявили, что эти критерии характеризуют уровень профессионализма, значимость профессии для человека, развитие его индивидуального ресурса, профессиональную самооценку.

Для выявления качеств, характеризующих нашего выпускника, в практической части работы мы проанализировали материалы периодических изданий разных лет.

Таким образом, мы выявили основные качества, соответствующие индивидуальному ресурсу Игоря Цветкова, ответственность, целеустремленность, уверенность, настойчивость, надежность, оптимизм, трудолюбие, дисциплинированность, мобильность, отзывчивость и уважение к людям. Его индивидуальный ресурс характеризуют высокая ответственность в сочетании с умением планировать, принимать решения, распределять обязанности, выполнять поставленные задачи в срок.

А.К. Маркова в работе «Психология профессионализма» рассматривает пять уровней профессионализма – допрофессионализм, профессионализм, суперпрофессионализм или мастерство, непрофессионализм, слепопрофессионализм.

Следовательно, в трудовой деятельности люди проходят разные уровни профессионализма, однако у каждого человека они отличаются по количеству и по времени. Это связано с индивидуальным ресурсом человека.

Более 20 лет Игорь Юрьевич трудится на предприятии «Звездочка». За это время работал учеником, помощником мастера, мастером, помощником строителя, строителем, старшим строителем, ответственным сдатчиком, начальником цеха. По нашему мнению, сейчас он находится на уровне суперпрофессионализма или мастерства. С супругой Ольгой Николаевной воспитывают троих детей. Старший сын Всеволод учится в первом классе нашей гимназии.

Исходя из вышеизложенного, мы пришли к выводу, что Игорь Юрьевич Цветков – выпускник гимназии, которым можно гордиться.

### Литература

1. Ананьев Б. Г. Человек как предмет познания — СПб.Питер, 2001. — 288 с. — (Серия «Мастера психологии»)
2. Деркач А.А. Акмеологические основы развития профессионала. М.; Воронеж, 2004.
3. Дружилов С. А. Индивидуальный ресурс человека как основа становления профессионализма: монография. – Воронеж: Изд-во «Научная книга», 2010 – 260 с.

4. Дружилов С.А. Критерии эффективности профессионалов в условиях совместной деятельности // Объединенный научный журнал. М.: ТЕЗАРУС, 2001, № 22. С.44-45.
5. Маркова А.К. Психология профессионализма. М.: Международный гуманитарный фонд «Знание», 1996. 12 с.
6. Поваренков Ю.П. Психологическое содержание профессионального становления человека. М.: Изд-во «УРАО», 2002.
7. Пономаренко В. А. - Психология духовности профессионала. М.: Изд-во Литагент «Когито-Центр», 2004.
8. Коростель Е. Если без деклараций, по существу...//Северный рабочий 2004. 26 мая С.3
9. Шурындина Л.»Крутить швартовые» будут новички //Северный рабочий 2005.13 апр. С.4
10. Шурындина Л. «Морская победа» покидает элинг» // Северный рабочий, 2007 8 мая.с.1
11. Хошев А. Правильные решения принимать нетрудно //Корабельная сторона 2010. 30 сен. С.8
12. Миронова С. «Великолепная восьмерка» // Северный рабочий 2010.1 дек. С.6
13. <http://slovarozhegova.ru>

## **СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ШКОЛЫ В ИСТОРИИ ЗАВОДА**

**Вера Андреевна Боброва, учащаяся 8 а класса,  
руководитель: Елена Алексеевна Никулина,  
учитель русского языка МБОУ «СОШ № 24»**

9 июля 1946 года Советом Министров СССР принято постановление о строительстве нового судоремонтного завода на побережье Белого моря, а уже в октябре 1946 года было принято решение о выборе острова Ягры в качестве площадки для строительства завода. Так началась история ЦС «Звездочка». В 1947-51 гг. выполнялись главным образом подготовительные работы: шло строительство подсобных помещений и сооружений, подъездных путей и дорог, восстановление деревянного моста через Никольское устье на остров Ягры. И уже 1 июля 1954 года блок монтажных цехов 12 (сейчас цех 9) был принят заводом под монтаж технического оборудования. С этого времени завод приступил к производственной деятельности.

Объектом нашего исследования стала история цеха № 9, шефов МБОУ «СОШ №24». Предметом исследования является шефская работа и вклад выпускников школы № 24 в историю цеха № 9.

Целью нашего исследования является популяризация значимой страницы истории ЦС «Звездочка». В задачи исследования входит:

- 1) изучить имеющийся материал по теме исследования;
- 2) найти свидетельства очевидцев, в том числе и мемуарные;



3) собрать биографические сведения о выпускниках школы 24, работающих в 9 цехе.

В данном исследовании мы опирались на такой источник как книги «Корабелы «Звездочки». 60 лет», «Трубомонтажному цеху 9 - 50 лет», публикации в газетах «Северный рабочий», «Трудовая вахта». Дополнительным источником информации стали для нас интервью, которые дали нам люди, причастные к истории цеха № 9.

При написании исследовательской работы мы использовали следующие методы и приемы:

- 1) поисковый;
- 2) аналитический метод: выявление фактов, их обобщение;
- 3) описательный.

Актуальность темы является бесспорной, потому что данная работа дает возможность не только познакомиться с историей цеха № 9 ЦС «Звездочка», но и узнать о деятельности выпускников школы №24, биографии которых тесно связана с историей завода и школы. Материал данной работы может быть использован для проведения экскурсий в Музее истории школы, что говорит о практической направленности работы.

### **История 9 цеха.**

История цеха 9 началась задолго до его официального создания. Профессия трубопроводчика или трубомедника, как когда-то называли рабочих этой специальности, входит в число первых, освоенных на молодом судоремонтном предприятии, как начинал работать современный цех 9, вспоминает первый руководитель трубомеднического участка В.П. Баженов: «В блоке цехов был выделен участок в пролёте от участка покрытий до главных ворот. Стоял горн 1x1 метр, а остальная площадь - как футбольное поле - чистая. В штате был один трубомедник. Одним из первых специалистов пришел по переводу с Севмаша Алексей Бобров, его назначили бригадиром трубомедников. Пришли жестянщик и медник, которые выполняли работу для всего завода. Бригада трубомедников увеличивалась с каждым месяцем». К середине 1955 года на участке были уже гибочная плита, верстаки, вышка для набивки труб песком вручную, подключен к воздушной магистрали горн, лебёдка. Гибку труб выполняли с нагревом газом или в горне на плите с помощью лебёдки. Первый опыт получен при ремонте и сдаче заказчику первых кораблей и судов: двух подводных лодок и двух больших охотников, зверобойных шхун, сторожевых кораблей, буксиров.

Трубомонтажный цех 9 создан 01.01.1963 года по приказу директора предприятия Григория Лазаревича Просянкина о разделении первого подразделения предприятия блока цехов 12 на два самостоятельных цеха: 12 - трубопроводно-монтажный и № 15 - слесарно-монтажный. Так цех 12 стал специализированным трубомедническим производством, а через год стал называться девятым - по аналогии с подразделениями родственных предприятий. Возглавил цех Л.Н. Платонов, но вскоре начальником стал С. Б. Левит. Он работал с 1963 по 1970 гг. Эти годы были временем становления, развития цеха, временем создания, обучения и сплочения коллектива. СБ.

Левит развил бурную деятельность: начали организовывать складское хозяйство, доставали станки, устанавливали их, наладили систему комплектации, ввели маркировку труб. Основными заказами, над которыми трудились в те годы трубопроводчики, были дизель-электрические подводные лодки (ДЭПЛ).

В 1970 г на должность начальника цеха №9 назначается А. Д. Заварин, который руководил цехом до 1978 года. По воспоминаниям ветеранов цеха, А. Д. Заварин был умелым организатором, руководителем производства. Середина и конец 70-х для цеха знаменательны тем, что много было сделано по сплочению коллектива, созданию в нем здорового микроклимата. Велось обучение кадров, большое внимание уделялось учебе молодых рабочих в школе рабочей молодежи. Совершенствовалась технология производственных операций. Цех неоднократно занимал первые места по культуре производства. Кипела спортивная жизнь.

В период с 1978 по 1994 гг. в разные годы девятый цех возглавляли В. Д. Касьянов, И. Е. Воронин, В. Н. Ковалев. Активно велась в эти годы рационализаторская работа. Высокий профессионализм специалистов 9 цеха наряду с другими заводчанами обеспечивал надежность отремонтированных на предприятии заказов. В то время все бригады работали по лицевым счетам экономии: было видно, за счет чего получена экономия, сколько она составляет в рублях. В преддверии 40-летия Победы цех включился в выполнение ударных вахт. В 1986 году впервые в отечественном судостроении АПЛ К-423 отремонтирована и переоборудована под новый ракетный комплекс «Гран», в 1987 году впервые сдана заказчику отремонтированная АПЛ 667БДР проекта К-441. Всего возвращено в строй 7 кораблей проекта БДР, а также 4 - проекта БД.

Год 1988 был очень непростым для цеха: полгода не выполнялся план. Нужна была коренная перестройка всей деятельности цеха. Начальник цеха В.Н. Ковалев рассчитался с предприятия. Бразды правления нужно вручить самым надежным, проверенным в работе и пользующимся авторитетом в коллективе людям. В итоге начальником цеха был избран повторно Иосиф Ефимович Воронин - человек опытный и энергичный, имеющий подход к людям и умеющий ориентироваться в сложной производственной обстановке. После этих событий положение в цехе начало улучшаться. Одной из отличительных особенностей этого времени стало повышенное внимание к молодежи, ее профессиональному росту, организации досуга. С именем И.Е.Воронина связывают и те глобальные изменения, что произошли в производстве. Благодаря его настойчивости, способности грамотно решать самые серьезные задачи, удалось добиться поставки в цех нового оборудования, внедрения новых сварочных технологий, сокращена текучесть кадров, укреплена производственная дисциплина. Начало 90-х было самым трудным для всего предприятия. Но даже в это трудное время АПЛ К-447 проекта 667Б в 1992 году заняла свое место в боевом строю Северного флота, в 1993-94 гг. цех 9 принимал участие в переоборудовании построенного в Финляндии научно-исследовательского судна «Профессор Куренцов».

1996 год ознаменовался резким снижением оборонного заказа и отсутствием финансирования. Профессиональные кадры в поисках лучшей доли начали покидать предприятие. И в это тяжелое время администрация цеха активно искала выход из сложившейся ситуации: предлагала предприятиям услуги трубогибочного и сварочного производства в обмен на продукцию. Товары народного потребления - это страница истории всего завода и 9 цеха в частности. 9 цеху поручили изготовление ледобуров и механизмов трансформации для диван-кроватьей. Одним из перспективных направлений, которые дали «Звездочке» возможность выстоять и сохранить квалифицированные кадры, стало строительство буровых платформ по контракту с РАО «Газпром». А ещё в те годы работники цеха 9 выполняли монтаж всех трубопроводов на колесном пароходе «Н.В.Гоголь». В это время руководили цехом Д. В. Утятников (1994-1996 гг.).

В январе 2003 года цех отмечал свое 40-летие. За это время большая группа работников цеха 9 была удостоена высоких правительственных наград. Ни один ремонт корабля не обходится без работников цеха 9, всем подразделениям удается успешно решать все поставленные перед цехом задачи. Цехом в это время руководит молодой энергичный Ю.М.Малыгин (1996-2004гг.).

В 2004 году на вахту начальника цеха 9 заступает П.Н.Герасимов (2004-2007 гг.). Подводный крейсер «Тула», подводный ракетоносец «Брянск» получили из рук корабелов вторую жизнь.

В 2007 году на должность начальника цеха назначен Михаил Николаевич Дерябин, выпускник МБОУ «СОШ №24». В книге, посвященной 50-летию цеха 9 (2013 г.) о периоде работы Михаила Николаевича написано так: «Если все предыдущие главы рассказывали о трудовых достижениях коллектива трубомонтажного цеха, то эта посвящена исключительно тем самым «кирпичикам», что формируют традиции, создают и поддерживают микроклимат в коллективе, способствуют его сплочению. То есть речь пойдет о душе 9-го, если этот термин применим к производственному подразделению. Впрочем, а почему и нет, ведь любой коллектив состоит из отдельных людей, их настроения и общности интересов, готовности каждого оказать поддержку другому. А здоровый, дружный коллектив - это залог успешного выполнения любых планов и задач. Нынешний микроклимат в цехе - весьма благоприятный. За последнее время в цех пришло много молодежи. В коллективе трудятся многочисленные представители трудовых династий, семейные пары, люди, которых связывают родственные или давние дружеские отношения».

В чем же успех молодого руководителя? Что способствовало тому, что Михаил стал тем самым «кирпичиком», который объединил вокруг себя таких же молодых, инициативных специалистов? Этот вопрос мы задали Любове Георгиевне Калинкиной, классному руководителю: «Вот ведь какую необычную задачу Вы мне задали. Честно говоря, никогда бы не подумала раньше, что наша Машенька поднимется до такого уровня. Он всегда был очень воспитанным, спокойным, открытым парнем. Но лидерами в классе были всегда девочки-правдолюбки. Дружил Миша с ребятами нашего двора Катей

Бирюковой, Мишей Мошковым, Олегом Бояршиновым, Антоном Шабаетым, Наташей Селяниной. Это была хорошая не только школьная дружба. Любое порученное ему дело Миша выполнял очень ответственно, честно, не уваливая. Всегда был надежным, ответственным человеком. Наверное, именно рассудительность, ответственность, умение добиваться поставленной цели и позволили Михаилу стать хорошим специалистом и руководителем».

По окончании школы Михаил Николаевич успешно поступил в СЕВМАШВТУЗ на факультет технологии и оборудования сварочного производства, который успешно закончил в 1996 году, получив диплом инженера-механика. Одновременно с получением высшего образования началась и трудовая деятельность молодого специалиста: с 1990 по 1996 год Михаил работает электросварщиком ручной сварки 4 разряда. Молодого специалиста, ответственного, способного быстро решать производственные задачи заметили на производстве и уже с февраля 1996 г. Михаила Николаевича назначили на должность инженера по подготовке производства 2 категории. И здесь уже пришлось отвечать не только за свою работу, но учиться руководить, принимать решения, которые касались многих. И это тоже оказалось по плечу молодому инженеру: в январе 1997 года он становится производственным мастером цеха 9.

Чуть больше года (до мая 1998 года) Михаил работает мастером, и с мая 1998 года начинается новый этап в жизни М.Н.Дерябина: он призывается на военную службу в качестве командира трюмной группы дивизиона живучести электромеханической боевой части. А в июне 2000 года, возвратившись в родной цех в звании старшего лейтенанта, приступает к работе. Ему доверяют должность инженера по подготовке производства 1 категории. И снова работа, которая требует полной отдачи, но это нисколько не пугает молодого человека. Ответственность, умение логически и креативно мыслить, находить общий язык с коллективом - всё это позволяет Михаилу Николаевичу успешно решать производственные задачи.

В апреле 2003 года молодого специалиста переводят на должность начальника планово-диспетчерского бюро 9 цеха, а уже в июне 2004 года он становится заместителем начальника цеха 9 по производству. Должность, занимая которую надо не только хорошо знать производство, но и владеть знаниями по управлению, экономике. И Михаил Николаевич снова идет учиться: успешно заканчивает обучение по президентской программе подготовки управленческих кадров «Менеджмент в бизнесе» ПТУ имени М.В. Ломоносова.

Трехлетний опыт работы в должности начальника планово-диспетчерского бюро не остался незамеченным. В 2007 году 34-летнему Михаилу Николаевичу Дерябину было доверено руководство цехом № 9. Дело, с которым успешно справлялся почти 10 лет: с июня 2007 по апрель 2016 года. Казалось бы сухие факты биографии, но, сколько за ними бессонных ночей, грамотных управленческих решений, успешно реализованных проектов, сохраненных и вновь созданных традиций 9 цеха. Именно в это время



начинается новая яркая страница шефской помощи школе №24». Тесно переплетаются традиции школы и завода.

Вот как оценил работу своего коллектива Михаил Николаевич в канун 50-летнего юбилея цеха: «Какие бы заказы не выполнял центр судоремонта «Звёздочка» - от ремонта небольшого буксира до подводных исполинов, от строительства траулера до гиганта нефтегазодобычи СПБУ «Арктическая» - везде нужна работа трубопроводчиков, сварщиков и изолировщиков судовых. Как кровеносные сосуды человека трубопроводы различного назначения пронизывают помещения и отсеки подводных лодок, кораблей, судов. Проложить десятки километров труб-артерий для цеха 9 задача хоть и нелёгкая, но привычная. Современные технологии не стоят на месте, и идти в ногу с наработками сегодняшнего дня не дань моде, а производственная необходимость. В трубомонтажном это делается это уже на протяжении десятка лет, с прицелом на завтра».

С апреля 2016 года началась новая страница биографии М.Н.Дерябина: он назначен заместителем начальника производственно-диспетчерского отдела по спецпроектам, а с февраля 2017 года - исполняющим обязанности заместителя генерального директора по военно-техническому сотрудничеству. На вопрос, не скучает ли по 9 цеху, Михаил Николаевич ответил: «Скучаю. Гам осталась частичка моего сердца, моей души. 9 цех был и остается моим родным цехом. Но жизнь идет вперед. Я уверен, что 9-й и дальше будет успешно справляться со всеми поставленными задачами».

За трудовые достижения Михаил Николаевич Дерябин награжден Медалью ордена «За заслуги перед Отчеством» II степени, Медалью МО РФ «За трудовую доблесть», в 2015 году стал Лауреатом премии имени М.В.Ломоносова за создание современного комплекса спортивных сооружений на базе стадиона «Беломорец» АО «ЦС «Звездочка».

В историческую летопись трубомонтажного производства вписаны имена многих уважаемых и заслуженных людей, в их число, несомненно, входит и М.Н. Дерябин. Представители последующих поколений достойно продолжают лучшие традиции девятого, в том числе и нынешний начальник 9-го цеха С.В.Сивков.

### **Традиции цеха. Шефская помощь.**

Наряду с другими производственными цехами предприятия 9-й трубомонтажный цех как один из старейших цехов «Звездочки» всегда следовал славным традициям, заложенным корабелями - ветеранами.

Одна из таких традиций - шефская помощь, точнее многолетняя дружба, связывающая коллектив трубомонтажного и МБОУ «СОШ №24». Представители цеха у нас всегда желанные гости в школе: День Знаний, Последний звонок, 8 Марта, юбилей школы. К сожалению, нам не удалось найти официальной информации о том, с какого года 9 цех является шефом МБОУ «СОШ №24». Но, как свидетельствует Л.М. Заварина, ветеран педагогического труда, проработавшая в школе более 40 лет: «Наша школа была открыта 1 сентября 1971 года и, как мне кажется, именно с этого времени у нас и появились шефы- 9 цех. Нас всегда объединяла и профориентационная



работа, и спортивные мероприятия, и огромную помощь работники цеха оказывали по благоустройству территории и здания».

В начале 2000-х в цехе была успешно возрождена традиция проведения конкурсов профессионального мастерства. Для обучающихся школы это всегда праздник: в этот день проводятся экскурсии в музей предприятия, по рабочим участкам цеха, а иногда и на заказы, как это было, например, когда велось строительство буровой «Арктическая». Среди победителей и призеров этого конкурса есть и выпускник школы № 24 - Хлуденев К., внук Савелова В.И., основателя заводской династии. Также приятным событием стало возвращение конкурса профмастерства среди трубопроводчиков судовых с участием представителей «Звездочки» и «Севмаша». В 2012 году такой конкурс прошел на базе цеха 9 «Севмаша». В качестве гостей на этом конкурсе присутствовали обучающиеся 11А класса. Как вспоминает об этом событии Терехов Кирилл, выпускник школы № 24, магистрант Тамбовского государственного университета: «Рано утром мы приехали на «Севмаш». Нас очень приветливо встретили на проходной, и организованно мы направились в цех № 9. Первое, что поразило, это размах производственных площадей, количество самых разных станков и приспособлений. И всё это мирно уживалось с цветами и огромным лимоном! Нам показали цех, провели экскурсию. Подробно рассказали о назначении каждого станка, показали, как они работают. Затем было торжественное открытие конкурса, по окончании которого все участники конкурса приступили к выполнению конкурсных заданий. Пока участники выполняли задания, нас познакомили с историей «Севмаша», провели обзорную экскурсию по территории завода, мы побывали в Николо-Корельском монастыре, познакомились с его историей. Еще одним запоминающимся моментом была остановка у проходившего тогда модернизацию авианосца «Адмирал Горшков», который был передан ВМС Индии под именем «Викрамадитья». Помню, что среди победителей конкурса были и наши шефы - работники 9 цеха «Звездочки». Кроме этого очень важными и актуальными являются для нас профориентационные встречи с выпускниками «Урок успеха», на которых выпускники школы, работники 9 цеха, рассказывают об учебе в школе, о своем трудовом пути, достижениях на производстве и личной жизни. Участниками таких встреч были Михаил Дерябин и Марина Исаева.

Неотъемлемой частью жизни коллектива 9-го цеха был и остается спорт. Спортивные традиции, заложенные А. Д. Завариным и И.Е.Ворониным, продолжают и сегодня. Спортивные победы во многом обусловлены и тем, что руководителя цеха сами являются спортсменами. Два переходящих кубка вручены цеху - трехкратному победителю заводской спартакиады на вечное хранение. Среди спортсменов цеха 9 есть те, чьи первые спортивные победы были одержаны в школе 24: М.Дерябин, М.Исаева, С. Маклыгин, С. Любарец, А. Мышов и другие. В этом направлении цех активно поддерживает школу: уже традиционными стали туристические походы (сплав по Солзе) и слеты под руководством С. Афимьина, А. Мезенцева и А. Лаха, волейбольные турниры. Когда мы спросили Михаила Николаевича о самых знаменательных событиях в его жизни, он ответил, что гордится тем, что 1 ноября 2013 года ему

посчастливилось быть причастным к истории страны - быть факелоносцем XXII Олимпийских игр в Сочи и пронести олимпийский факел на 516 этапах общей протяженностью 404 метра по улицам Северодвинска. А также гордится тем, что цех, в котором он проработал 25 лет, был чемпионом XXXII- XLIII Спартакиад предприятия (за исключением XXXV).

Руководство 9 цеха всегда очень внимательно и чутко относится к ветеранам производства. В коллективе трудятся многочисленные представители трудовых династий. Следует также отметить, что такое же чуткое и внимательное отношение со стороны руководителей цеха и выпускников школы и к учителям, ветеранам педагогического труда. Ни одно школьное мероприятие с участием ветеранов не обходится без поздравления шефов. Примером такого отношения может служить недавний юбилей школы 24: самые искренние, теплые слова поздравлений и благодарности Дерябина М. Н. прозвучали в адрес Т. В. Крамаренко, директора школы, учителя русского языка и литературы, Л. Г. Калининой, классного руководителя, В. Н. Хапугиной, первого учителя и многих других.

Очень важным и весомым вкладом наших шефов является оказание технической помощи: как работниками 9 цеха изготовлены и установлены решетки на окна спортивного зала, заменены сантехнические трубы и изделия в туалетах; изготовлены и установлены входные калитки, въездные ворота, кольца на щитах баскетбольной площадки; организована работа по замене светильников и электропроводки в спортзале, установлены станки для хореографических занятий в актовом зале.

Вот так история школы очень тесно переплетается с историей цеха № 9.

В работе мы отразили основные этапы истории цеха, обобщили материал о сотрудничестве МБОУ «СОШ №24» и 9 цеха, выпускниках школы, которые внесли свой вклад в историю 9 цеха ЦС «Звездочка».

Для этого мы решили следующие задачи:

1. собрали и изучили имеющийся материал по теме исследования;
2. нашли свидетельства очевидцев, в том числе и мемуарные;
3. собрали биографические сведения о выпускниках школы 24, работающих в 9 цехе.

Обобщая материал нашей работы, можно сделать следующие выводы:

1. Коллектив 9 цеха - это сплоченный, высококвалифицированный коллектив, который успешно решает производственные задачи на благо укрепления обороноспособности России. Деятельность руководителей и работников цеха всегда была направлена на повышение качества работы, сохранение кадрового потенциала.
2. Добрая дружба связывает коллектив 9 цеха и ученический и педагогический коллектив МБОУ «СОШ №24». В рамках оказания шефской помощи решаются важные воспитательные задачи: организована профориентационная работа, пропагандируется здоровый образ жизни, занятия спортом, необходимость получения качественного образования. Важным аспектом сотрудничества является оказание шефской помощи с целью укрепления материально-технической базы школы и создания безопасных условий обучения.

3. Большой вклад в историю цеха вносят выпускники школы, которые являются хорошими производственниками, руководителями. Важными также можно считать спортивные и творческие достижения выпускников школы 24, которые работают в 9 цехе.

### Список литературы

1. Корабелы «Звездочки» 60 лет - Северодвинск: ОАО «ЦС «Звездочка», 2014
2. «Маршал Устинов». Ракетный крейсер класса «Атлант»- Северодвинск: АО «ЦС «Звездочка», 2017
3. Строители «Звездочки» - Северодвинск: ОАО «ЦС «Звездочка», 2011
4. Строители кораблей - Северодвинск: ОАО «ЦС «Звездочка», 2010
5. Трубомонтажному цеху 9 50 лет. Северодвинск: АО «ЦС «Звездочка», 2017
6. Хошев, А. Повелители артерий кораблей / А. Хошев // Северный рабочий. - 2010. - 9 декабря
7. Шурындина, Л. Здесь родилась "Звездочка" / Л. Шурындина // Северный рабочий. - 2008. - 14 февраля

## ПОВЕСТЬ О НАСТОЯЩЕМ ПЕДАГОГЕ

**Светлана Олеговна Кустова, студентка 2 курса,  
руководитель Ирина Александровна Новикова,  
мастер п/о, преподаватель, ГБПОУ АО  
«Северодвинский техникум судостроения и  
судоремонта»**

У Бориса Полевого есть замечательная «Повесть о настоящем человеке». А мне бы хотелось рассказать о настоящем педагоге – мастере производственного обучения Вере Николаевне Пинской.

Бывает, что выбранная в юности профессия определяет весь жизненный путь человека. Про таких людей обычно говорят: «Он нашел свое призвание». И главной оценкой деятельности человека всегда будет то, что о нем говорят. А о мастере производственного обучения Вере Николаевне Пинской говорят так: «Это настоящий Педагог».

Кто бы мог подумать, что девчонка, стороной обходившая ПТУ-28, свяжет с ним всю свою жизнь. И станет впоследствии мамой Верой для сотен парней и девушек. А ведь именно так все и случилось с мастером производственного обучения будущих токарей, Заслуженным мастером Российской Федерации Верой Николаевной Пинской.

После окончания Северодвинского политехникума она перешагнула порог АО «ЦС «Звездочка». Технолог по холодной обработке металлов стала работать в цехе № 9 по профессии токарь.

Мастером производственного обучения Вера Николаевна стала по воле случая: в 1979 году ее на полгода пригласили заменить штатного наставника токарей. Профессию она знала, почему бы не рискнуть? Рискнула и... задержалась в училище на 33 года.



## Материалы научно-практической конференции «Корабли и люди»

Как водится, все временное чаще всего становится постоянным. О чем Вера Николаевна не пожалела ни разу! Хотя и слез пролила немало. Шутка ли, когда ученики старше тебя. Первая группа, которую ей доверили, состояла в основном из демобилизовавшихся из рядов Советской Армии. И воспитывала 23-летняя девчонка почти тридцатилетних парней. Выдержала, выстояла, вопреки безнадежному директорскому: «А! Вы тоже уйдете».

Может быть потому, что на первых порах повезло встретить опытного и доброжелательного наставника. Им стал мастер параллельной группы токарей Игорь Николаевич Фролов. Он терпеливо делился с молодой коллегой методиками преподавания токарного мастерства, давал полезные советы, как вести себя в той или иной ситуации. Помогал во всем, потому что по собственному опыту знал: в токари идут не одни «ангелочки», с иными и повоювать приходится.

Вера Николаевна буквально жила в училище. Ведь мастера производственного обучения должны были не только учить своих подопечных работать на станке, но и воспитывать их. Вера Николаевна и по домам к прогульщикам ходила, объясняла им, что такое хорошо и что такое плохо. И письма в деревню писала родным своего ученика, чтобы спасти парня от пьянства. И даже в суде довелось переживать за мальчишку, преступившего закон.

С годами Вера Николаевна выработала командный голос: попробуй сквозь шум токарного станка до учеников докричаться. Но парни быстро ее раскусили: не держит мастер в душе зла, покричит-покричит, а потом все поймет и обязательно поможет.

Зная, что она их по-настоящему любит, старались юные токари не подвести свою маму Веру. Вместе осваивали премудрости профессии, преодолевали полосы препятствий на турслетах, готовили классные часы и выпускные вечера, строили тир – столько на четвереньках выползали, растаскивая песок... Впрочем, всего и не перечислишь.

А когда Вера Николаевна попала в больницу, ребята всей группой прибежали навещать. Как на новогоднюю елку «вешались». Как тут не выздоровеешь!

Кстати, своих учеников Вера Николаевна помнит всех до одного. В ее активе четырнадцать выпусков, более трехсот токарей, что прошли через ее заботливые руки. Воспитанников мамы Веры можно встретить в любом цехе «Звездочки», а также на Севмаше и других предприятиях города и страны.

Что замечательно, Вера Николаевна никогда не разделяла детей на родных и не родных. Ее дети практически выросли в стенах ПУ-28. Мальчишки даже дома рисовали эскизы деталей, чтобы потом по ним будущие токари вытачивали необходимые изделия.

Сыновья сейчас работают на «Звездочке». Алексей, сварщик 6 разряда, после окончания ПУ-28 работает в цехе 9, где когда-то его мама начинала трудовую биографию, и невесту нашел в этом училище. Невестка Лена училась на бухгалтера и сейчас работает в Главной бухгалтерии «Звездочки». Сын Виталий – заместитель начальника ремонтно-строительной службы. Дочь Ольга закончила филологический факультет ПГУ кафедры иностранных языков и сейчас проживает в Мурманске.

Вера Николаевна имеет почетные звания: Отличник ПТО РСФСР, Ветеран профтехобразования России. За свой труд неоднократно награждена грамотами администрации техникума, базового предприятия и Департамента образования области.

Указом Президента Российской Федерации в 2005 году Вере Николаевне за заслуги в области профессионально-технического образования и многолетний добросовестный труд присвоено почетное звание «Заслуженный мастер производственного обучения Российской Федерации».

В 2012 году Вера Николаевна ушла на заслуженный отдых. Но пока еще не успела почувствовать себя пенсионеркой в полной мере: лето с внуками в родовом доме на Глиннике, домашние хлопоты, большой огород, поездки в Мурманск к дочери.

Да и вряд ли она останется одна. Ведь Вера Николаевна для своих учеников и коллег – и друг, и соратник, и мудрый учитель. И идут в ее дом люди и с радостью, и с печалью:

## **Материалы научно-практической конференции «Корабли и люди»**

---

каждого примет, выслушает, если надо – поможет. К каждому мама Вера нашла тот особый «ключик без права передачи».

Она признается, что часто задумывается над тем, почему выбрала профессию педагога и осталась в ней долгое время. Прокручивая свою жизнь, как кинолентку, она абсолютно не жалеет о том, что в самый разгар карьеры в качестве токаря ушла в ПТУ и стала работать с детьми.

Вера Николаевна считает, что профессия педагога – самая трудная и незаменимая в наши дни. Вольно или невольно, но любой учитель оставляет след в душе ребенка. И действительно, сколько людей помнят и уважают ее! Я знаю, что Вера Николаевна продолжает общаться со своими бывшими учениками и лично, и по телефону, и в социальных сетях, и они рассказывают ей о своих делах, успехах или проблемах.

Да и коллеги с теплотой вспоминают Веру Николаевну, ставят ее в пример молодым педагогам.

Человеку дана всего одна жизнь, это так много и так мало. И все зависит от того, как человек живет, что приносит он на эту землю и какой след на ней оставит. Вера Николаевна сделала, да и сейчас делает очень многое, ведь ее слово, ее пример, ее дело продолжают и в ее родных детях, и в ее учениках.



## «Алые паруса» над Яграми

*В Северодвинском техникуме судостроения и судоремонта (СТСиС) состоялась городская научно-практическая конференция «Корабли и люди». Её участниками стали учащиеся школ и студенты техникумов города.*



Открытие конференции проходило в актовом зале. Педагоги и студенты СТСиС вновь удивили всех своим творческим подходом, показав мини-спектакль но повести-феерии Александра Грина «Алые паруса».

Произведение было выбрано не случайно. Алые паруса - символ мечты, воплощённой в жизнь. Приблизиться к своей мечте, сделать шаг навстречу к ней, напутствовал юных исследователей директор ягринского

техникума Алексей Гудков. Действительно, кто-то из участников уже определился с выбором профессии и совсем скоро будет поднимать свои «алые паруса» над самыми современными кораблями, которые строят и ремонтируют на главных предприятиях Северодвинска, а кому-то еще предстоит сделать свой главный выбор в жизни.

В приподнятом настроении ребята разошлись по своим секциям: «Корабельных дел мастера», «История корабля в истории завода», «Из класса школьного - в рабочий класс» - в каждой секции пять-шесть докладчиков. Темы докладов были очень разнообразными. Так, ученик 10 Б класса Ягринской гимназии Виталий Бибик (на снимке справа) подробно изучил трудовую династию своей семьи, общий стаж которой более 350 лет! И он уже чётко знает, что после школы свяжет свою жизнь со «Звёздочкой», как и его родители, дедушки и бабушки. А студент Михаил Копытов, второкурсник СТСиС выбрал для своего исследования судьбу

молодого токаря нашего предприятия, выпускника СТСиС Дениса Борзого, талант которого был отмечен и на заводских конкурсах профмастерства и даже на международном чемпионате Worldskills. Сегодняшний студент, как и герой его доклада, приехали в Северодвинск из сельской местности, но их целеустремлённость и активная жизненная позиция - достойный пример другим представителям поколения пехт. Кстати. Денис был на конференции в качестве гостя. Неизменный интерес вызывают доклады учеников Владимира Веремейчика из СТСиС, которые на прошлых конференциях представляли сделанные своими руками копии кораблей, исторических сооружений, в том числе «Домика Петра 1». На этот раз студент 2 курса Владимир Ситцов презентовал подводную лодку «Аксон». Но в 21 веке не обошлось и без IT-технологий: девятиклассник школы № 5 Владимир Мокрицкий поразил всех слушателей своими познаниями и умениями в области 3D-моделирования. Школьник

## 60 лет СТСиС

продемонстрировал 3D-модель колёсного парохода «Н.В. Гоголь». Большим достижением стало то, что на конференции выступили школьники, и даже самый маленький Егор Порофиев из 5 Б класса Ягринской гимназии был очень убедителен. Члены экспертного совета, в числе которых были директора северодвинских техникумов, представители центра судоремонта, профкома «Звёздочки», отметили, что все доклады подготовлены на высоком уровне, в них прослеживается преемственность поколений, связь учебных заведений и предприятий города, и переоценить роль научно-практической конференции в формировании интереса учащихся и студентов к будущей профессии, обмену опытом невозможно. Организаторы выразили благодарность ЦС «Звёздочка» и профкому предприятия за поддержку в подготовке конференции.

**Татьяна ГАЛИЦКАЯ**