

Большому кораблю – большое плавание



Зеленодольск 2010

УДК

ББК

Редколлегия: Р. И. Мистахов – генеральный директор ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького»

Д. В. Александров – руководитель аппарата

Р. С. Фатыхов – начальник отдела организационной работы

Л. Х. Кирамова – главный редактор заводской газеты «Горьковец»

Н. Б. Егорова – заведующая музеем

В. Ф. Борисова – председатель Совета ветеранов

В. Ю. Буторов – начальник бюро информации и полиграфии ООР

Под редакцией Н. Ш. Нагуманова

ПРЕДИСЛОВИЕ

Зеленодольскому заводу им. А. М. Горького исполнилось 115 лет. Редко какое промышленное предприятие может гордиться столь глубокими историческими корнями. Однако один из крупнейших судостроительных заводов России ведёт счёт не только быстротекущего времени. История кораблестроителей пишется не спешно, но основательно. Пишется сразу на беловик крупными буквами – каждым ушедшим в плавание судном.

Тот, кто выбирал место для закладки верфи в позапрошлом веке, делал это, видно по всему, обстоятельно. Не только коммерческой – государственной выгодой поверяя свой замысел. Потому как дальновидный хозяин, изучив карту тогдашней России, вряд ли нашёл бы более удачное пристанище для колыбели кораблей. Отсюда, из центра страны, вспенив волжскую воду немудрёным прощальным вензелем, зеленодольские суда расходятся по морям (Чёрное, Каспийское, Балтийское, Северное) и рекам Отечества.

Юбилейные, круглые даты хороши не только празднествами. Это всегда хороший повод нарисовать общую картину – как было, как есть, как будет. Не увидев предыстории развития, трудно достоверно оценить достижения, силу энергии движения вперёд. В этой книге мы вспомним, как зарождался завод, как он рос, креп, какие люди создали его славу и доброе имя.

Производственно-техническая база завода состоит из комплекса цехов, охватывающих все виды современного судостроительного производства, позволяющих строить разнотипные корабли и суда малого и среднего класса. Постройка судов ведётся прогрессивным блочным методом на закрытых стальных местах, оборудованных мощным крановым оборудованием, спусковой наливной док-камерой, с системой размораживания акватории в зимнее время. Это позволяет в любое время года, независимо от погодных условий, выполнять постройку, спуск судов при высокой степени технической готовности и производить швартовные испытания.

На предприятии внедрены прогрессивные организационно-технические принципы поточно-позиционной постройки судов, начиная от запуска металла в производство и заканчивая сдачей построенного судна. Внедрены новые линии очистки и окраски листа, современные процессы сварки конструкций, автоматизированная система плазменной подготовки производства.

ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» имеет развитое машиностроительное производство, располагающее литейным, кузнечным и механическими цехами. Это позволяет предприятию самостоятельно производить большую номенклатуру изделий судового машиностроения, широкий спектр оборудования для нефтегазодобывающей отрасли. Модерниза-

ция производства, внедрение современного оборудования, в частности, обрабатывающего центра, намного увеличивает технологические возможности предприятия.

Цех титанового литья ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» – один из крупнейших в мире по производству фасонных титановых отливок. Эти отливки широко используются во многих стратегических отраслях промышленности: судостроительной, авиационной, аэрокосмической, нефтегазодобывающей (в том числе для разработки месторождений на морских шельфах). Уникальные плавильные печи литейных цехов позволяют выплавлять отливки массой до 5,5 тонн.

ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» обладает опытным и квалифицированным персоналом, способным обеспечить строительство речных, морских судов, сложнейших видов кораблей не только для внутреннего рынка России, но и для поставок их на экспорт.

ДОРОГИЕ ЗЕЛЕНОДОЛЬЦЫ! УВАЖАЕМЫЕ ТРУЖЕНИКИ ЗЕЛЕНОДОЛЬСКОГО ЗАВОДА ИМЕНИ А. М. ГОРЬКОГО!

От всей души поздравляю вас со знаменательным юбилеем – 115-летием со дня основания завода. Это, безусловно, знаменательная дата, которая венчает собой время подлинного героизма, время созидания и стремительного развития производства, время великих побед и торжества человеческого духа.

Сегодня ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» с успехом хранит и развивает славные традиции российского кораблестроения. Богатейший опыт, уникальный производственно-технический и интеллектуальный потенциал позволяет вам осваивать новые направления производства и уверенно занимать свою нишу в мировой экономике. Особо хочется отметить военное судостроение, которое успешно развивается. Отправка двух фрегатов пр. «Гепард-3.9» для ВМС Вьетнама и закладка в канун Дня Республики Татарстан малого ракетного корабля с красивым названием «Град Свияжск» – яркое тому подтверждение. Это также строительство скоростных судов, единственных в России, выпуск уникальных изделий из титановых сплавов, широкого номенклатурного ряда для нефтегазовой отрасли промышленности.

Сто пятнадцать лет работы вашего предприятия – это сто пятнадцать лет стабильности и прогресса, это постоянное внедрение в производство новых технологий, это продуманная социальная политика, направленная на обеспечение социального благополучия и достойного уровня жизни работников предприятия.



Юбилей предприятия – это не только время подведения итогов, это начало новых достижений, новых свершений и побед!

Уважаемые заводчане! Спасибо за ваш упорный труд, за высокий профессионализм, за готовность и умение выполнять заказы любой сложности.

Новых вам успешных проектов и идей!

Счастья и благополучия вам и вашим близким!

*Президент Республики Татарстан
Р. Н. Минниханов*

ДОРОГИЕ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛИ!

От имени руководства и всего коллектива ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс» поздравляю Вас со знаменательной датой – 115-летием со дня основания завода!

За прошедшие годы ваш завод – ведущее промышленное предприятие Республики Татарстан – прошёл большой путь от мастерских по ремонту технического флота до современного промышленного комплекса в области судостроения, машиностроения и титанового литья.

Сегодня ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» показывает высокие темпы роста. На предприятии внедряются новые технологии, увеличиваются мощности, повышается сложность заказов. Инновации плюс более чем вековой опыт – вот основа ваших достижений.

Завод является одним из крупнейших предприятий холдинговой компании «Ак Барс». Благодаря совместным усилиям руководства завода и специалистов «Ак Барс» Холдинга, предприятие уверенно растёт. С 2004 по 2009 год объём выпускаемой продукции увеличился более чем в четыре раза и составил по итогам прошлого года 4 миллиарда рублей.

Сплав опыта и высокой квалификации всего производственного коллектива обеспечивает высокое качество выполнения заказов. Именно благодаря надёжности и профессиональности работы зеленодольских корабелов, завод обеспечен как военными, так и гражданскими заказами. В последние годы были построены и сданы заказчику такие сложные современные корабли и суда, как фрегаты «Гепард 3.9» для Вьетнама, противодиверсионный катер «Грачонок» для Министерства обороны РФ, танкеры – химвозы типа «DESPERADO» для голландской компании «RENSEN SHIPBUILDING B. V.», скоростные пассажирские суда проекта А-45 для Красноярского центра транспортной логистики и т.д.



Мы уверены в новых победах коллектива завода – за вашими плечами большой путь, проделана значительная работа на перспективу, сложились крепкие трудовые традиции. Всё это позволяет сохранить и приумножить потенциал, заложенный в предприятии.

Примите самые искренние пожелания высоких производственных достижений, экономической стабильности, благополучия! Счастья, здоровья, бодрости, плодотворного труда, сохранения и продолжения славных традиций, созданных вашим коллективом за 115 лет!

*Генеральный директор
ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс»
И. М. Егоров*

МЫ НУЖНЫ, ЗНАЧИТ МЫ – СОВРЕМЕННЫ

Обращение генерального директора ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» Рената Искандеровича Мистахова

Наш завод – один из ведущих в судостроении России. У нас богатая, интересная история, плодотворные традиции. Мы создали и развиваем уникальную производственно-техническую базу, бережно возвращаем интеллектуальную профессиональную элиту.

На заводе организовано многопрофильное производство. Но главное наше дело – судостроение. Поэтому технологическая логистика выстроена так, что и машиностроение, и литейное производство «насыщают» судостроение, обеспечивая полный технологический цикл постройки судов.

Среди судовладельцев, наших многочисленных партнёров в других отраслях экономики мы пользуемся устойчивой репутацией надёжного, динамично развивающегося современного предприятия. Благодаря поддержке руководства Республики Татарстан, Холдинговой компании «Ак Барс», «Рособоронэкспорта» мы участвуем в престижных международных выставках, смело заявляемся на тендеры и уверенно выигрываем их. Доверие заказчика – один из вернейших показателей состоятельности и репутации производителя. Недавно заключённые контракты на постройку серии малых ракетных кораблей и военных катеров – свидетельство того, что зеленодольский завод – на уровне лучших мировых производителей продукции судостроения.



Это вдохновляет нас на разработку новых и новых перспективных проектов, которые, в свою очередь, требуют дальнейшей модернизации производства. Поэтому сегодня мы пишем себе план-задание на завтра: внедрение Программы поэтапного технического перевооружения приоритетных производственных участков. Только так: создавая новую качественную продукцию, постоянно совершенствуя её, оснащаясь для этого передовой технологией, можно уверенно идти вперёд.

Модернизация, технологии, проекты... Хорошие слова. Но они так и останутся словами, планами, проектами, если за дело не возьмутся умелые, профессиональные руки, если не осмыслят его светлые, знающие головы. Ни для кого не секрет, что стабильная, успешная работа предприятия невозможна без грамотно выстроенной, человеческой социальной политики. Поэтому мы особое внимание уделяем реализации программ социальной поддержки заводчан. Например, у нас объявлен Марафон добра, в рамках которого организованы многочисленные благотворительные акции. Они проходили в преддверии празднования 65-летия Победы, продолжались накануне нашего заводского юбилея, и дальше будем так держать. На то он и марафон. Марафон добра охватывает и социально значимые объекты Зеленодольска. Завод вносит свой вклад в их строительство, понимая, что развитая инфраструктура города благотворно сказывается на судостроителях и их семьях.

Я убеждён: мы на правильном пути. Мы делаем нужную, интересную работу. И хорошо делаем. Мы увлечённо, полезно и благотворно живём. Так и будет.



*Генеральный директор
ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького»
Р. И. Мистахов*



ДИРЕКТОРА РАЗНЫХ ВРЕМЕН



ВЛАСЬЕВ Николай Иосифович

Прибыл в Паратский затон в июне 1918 года из Петрограда, с Балтийского завода.

С июля по октябрь 1918 года по решению Военного Ведомства – организатор и начальник Автономного Волжского судостроительного и механического завода на базе Паратских мастерских с присоединением их к эвакуированному Балтийскому заводу.

С ноября 1918 по январь 1919 г.г. работал главным инженером завода.

ГАВРИЛОВ Иван Иванович - директор завода с 1921 по 1924 г.г.

Родился 12 июля 1879 года в Рязанской губернии в бедной крестьянской семье. Окончив сельскую школу, с 12-летнего возраста начинает самостоятельно трудиться. Работал на предприятиях Рязани, Краматорска, Царицына, Тулы. Активный участник первой русской революции 1905–1907 г.г.

С 1914 по 1918 г.г. работал в городе Колпино токарем на Ижорском судостроительном заводе.

В конце 1918 года в ходе эвакуации Балтийского и Ижорского заводов прибыл на Паратский завод.

В декабре 1918 г. Приказом Революционного Военного Совета Российской Республики назначен Председателем Коллегии по управлению заводом.

В июле 1921 года назначен директором завода.

По совместительству работал заместителем Председателя Казанского Горсовета, был членом ЦИК ТАССР. За плодотворную деятельность в области восстановления промышленности Приказом Президиума ТСНХ от 3 июля 1923 г. удостоен благодарности с занесением на Красную Доску Республики.

В феврале 1924 года отозван на руководящую работу в Казань, а затем переведен на Брянский завод.

С 1926 по 1943 г.г. работал в Сталинграде на различных руководящих должностях. Участник обороны Сталинграда.

Умер в 1943 году. Посмертно награжден медалью «За оборону Сталинграда».



ЛЯХОВСКИЙ Кирилл Семенович - директор завода с 1924 по 1927 г.г.

Родился 3 февраля 1883 года в селе Запруды Витебской области в бедной семье сельского кузнеца.

С 14 лет самостоятельно трудился на Риго-Орловской железной дороге слесарем и помощником машиниста.

В 1905–1908 г.г. проходил службу в составе Балтийского флота, на учебном судне «Океан». С 1908 по 1918 г.г. работал на Ижорском заводе слесарем, помощником мастера, мастером механического цеха.

В 1918 году приехал на Паратский завод вместе с эвакуированными ижорскими рабочими. Два года капитаном водил пароход «Ижорец», а также ремонтировал боевые корабли Волжской военной флотилии.

Потом его назначили заместителем директора Паратского завода, а в 1923 году поручили управлять Татметаллтрестом. Буквально через год он вернулся на завод в качестве директора. Директорствовал до 27-го года. Потом, до самой войны возглавлял различные предприятия Воронежа, Горького, Подмосквья.

В 1941–1945 г.г. работал в г. Алма-Ата директором школы ФЗО.

С 1945 по 1955 г.г., вернувшись в Москву, работал в Управлении газопровода Саратов-Москва.

Умер в 1955 году.

За многолетний и добросовестный труд был награжден орденами Трудового Красного Знамени и Знак Почета.



ЛАПТЕВ Григорий Павлович – директор завода с января 1927 по февраль 1928 г.г.

Внес большой вклад в организацию постройки на заводе первых судостроительных заказов. Под его руководством велось строительство сухогрузных барж грузоподъемностью в 1000 тонн и освоение постройки колесных буксирных пароходов мощностью 120 л. с.

**БАХОРИН Сергей Андреевич**

Работал директором завода с февраля 1928 по февраль 1930 г.г.

Один из основоположников и первых организаторов судостроения на заводе. В эти годы завод осваивает строительство палубных барж грузоподъемностью 2300 тонн и получает заказ на постройку первых буксирных пароходов мощностью 120 л.с.

В 1929–1930 г.г. были построены и успешно сданы заказчику два первых парохода «Комсомолка» и «Октябрина», положив начало новому этапу в развитии завода – переходу от судоремонта к судостроению.

ПРИСТАВКО Федор Анисимович

Директор завода с 1931 по 1934 г.г.

Родился 31 марта 1883 года в Казани в семье мелкого служащего.

С 1897 по 1916 г.г. после окончания Казанского ремесленного училища слесарил в частной механической мастерской.

В предреволюционные годы работал в Петрограде на Путиловском заводе. Принимал активное участие в событиях Февральской и Октябрьской революций.

В 1918 году, вернувшись в Казань, занимает должность руководителя отдела металла Губсовнархоза.

За три года дорос до поста председателя правления Таткожтреста, в состав которого входило 11 крупных предприятий.

С 1925 года – директор Казанской текстильной фабрики.

Через четыре года он становится заместителем председателя Татсовнархоза.

В 1930 г. его переводят в Москву на должность представителя Татарской Республики при Всесоюзном Центральном Исполнительном Комитете.

С октября 1931 по март 1934 г.г. работал директором завода «Красный металлист», переименованного в 1932 г. в Зеленодольский судостроительный завод им. М. Горького. За умелое руководство и успешное выполнение производственных планов Постановлением ЦИК ТАССР от 6 ноября 1932 г. удостоен почетного звания «Герой Социалистической стройки Татарстана».

В 1934–1942 г.г. – председатель плановой комиссии Казанского Горсовета, являясь одновременно членом Президиума Горисполкома.



В 1942–1946 г.г. работал директором Казанского горлесопарка. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г.». Умер в 1954 году.

НЕОМЕТОВ Юнус Ибрагимович

Директор завода с марта 1934 по июль 1936 г.г. Родился в 1903 году в Чите в семье рабочего.

Трудовой путь начал в 1918 году в Благовещенске: работал слесарем, масленщиком на пароходе, помощником машиниста.

В 1924 году после окончания Омского военного училища трудился на предприятиях Урала, в том числе заместителем директора Уфимского медеплавильного завода. Избирался заместителем председателя Союза горно-рабочих Урала.

В ноябре 1926 г. по направлению ЦК ВКП (б) прибыл в Казань на должность заместителя Управляющего силикатного треста.

С 1930 по 1934 г.г. работал директором Казанского Льнокомбината.

С марта 1934 г. по июль 1936 г. возглавлял Зеленодольский судостроительный завод им. А. М. Горького. Именно под его руководством была проведена значительная реконструкция предприятия, в связи с освоением выпуска бронекатеров для Военно-Морского флота.

С 1940 по 1942 г.г. работал директором Казанского завода «Серп и молот».

В 1942 году ушел на фронт. Участник Великой Отечественной войны, был ранен в боях у озера Балатон в Венгрии.

После войны работал директором Казанского Льнокомбината.

В 1950 г. награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Умер в 1972 году.



ПЕТРОВ Василий Павлович

Директор завода с августа 1938 г. по сентябрь 1939 г.

Родился в 1901 году в Стерлитамаке Башкирской АССР.

В 1918 году вступил в ряды Красной Армии. Участник гражданской войны.

В 1935 году окончил Горьковский индустриальный институт.

До 1936 года служил в органах Госбезопасности в Самаре, Туле, Горьком, Йошкар-Оле.



В 1936 году получил назначение в г. Зеленодольск, на завод им. А. М. Горького. С 1936 по 1938 г.г. работал начальником спецплощадки, начальником цеха № 2, секретарем парткома.

С августа 1938 по сентябрь 1939 г.г. работал директором завода.

С 1941 по 1945 г.г. – участник Великой Отечественной войны, воевал под Сталинградом, на Курской дуге, дошел до Берлина. За воинскую доблесть и мужество гвардии полковник Петров В.П. награжден шестью орденами и многими медалями.

В 1956 году демобилизовался из рядов Вооруженных Сил, после чего жил и работал в г. Сочи. Умер в 1977 году.

ТОВСТЫХ Евгений Васильевич

Директор завода с ноября 1941 по июнь 1945 г.г. Родился 29 апреля 1905 г. в селе Рышкановка, Белецкого р-на Молдавии. С 15-ти лет начал зарабатывать себе на хлеб.

Сначала на предприятиях Одесской области занимался комсомольской работой.

С 1926 года работал на Николаевском судостроительном заводе разметчиком, сборщиком, строителем кораблей.

Через 7 лет, после окончания Николаевского кораблестроительного института пришёл на Балтийский судостроительный завод, где прошел путь от мастера до директора завода.

В 1941 г. Приказом Наркомсудпрома направлен в Зеленодольск на судостроительный завод им. А. М. Горького.

С ноября 1941 по июнь 1945 г.г. работал ДИРЕКТОРОМ ЗАВОДА.

Под его руководством в короткие сроки была проведена перестройка производства на военный лад, организован выпуск вооружения и боеприпасов для Красной Армии и ВМФ, в том числе – бронекатеров и противолодочных кораблей.

Завод неоднократно занимал призовые места во Всесоюзном соревновании, а в 1943 г. получил Переходящее Красное Знамя ГКО и Министерства.

За успешную работу по организации производства продукции для фронта Е. В. Товстых был награжден орденом Красной Звезды и тремя медалями.

В 1945 г. по приказу Наркома судостроительной промышленности был назначен ректором Ленинградского кораблестроительного института, которым руководил более 30 лет.

Заслуженный деятель науки, профессор, удостоен званий почетного доктора Гданьского политехнического института и Ростокского университета.

Умер в 1978 году.



БУТОМА Борис Евстафьевич

Директор завода с июня 1945 г. по август 1948 г.

Родился 1 мая 1907 г. в Махачкале. Трудовой путь начал в 13-летнем возрасте токарем в Севастопольском порту.

С 1936 по 1944 г.г. после окончания Ленинградского кораблестроительного института работал во Владивостоке на судоремонтном заводе, где прошел путь от мастера до Главного инженера.

В 1944 г. был направлен в Зеленодольск, на судостроительный завод им. А. М. Горького.

В 1944–1945 г.г. работал Главным инженером завода

С июня 1945 по август 1948 г.г. – ДИРЕКТОР ЗАВОДА.

За выполнение и перевыполнение в годы войны производственной программы по выпуску продукции для фронта заводу трижды присуждалось Переходящее Красное Знамя Горкома партии и Горисполкома, а по итогам работы в марте 1945 г. решением ВЦСПС и Наркомата было присуждено третье место во Всесоюзном соревновании предприятий отрасли.

В 1947 году под его руководством на заводе был разработан и внедрен впервые в стране поточно-позиционный метод постройки судов, за что группе работников завода во главе с Бутомой Б. Е. в 1949 году было присвоено звание Лауреатов Государственной премии СССР.

В августе 1948 г. был переведен в Москву, где работал начальником Главного Управления, заместителем Министра судостроительной промышленности.

С 1957 по 1976 г.г. – Министр судостроительной промышленности.

В 1959 г. удостоен звания Героя Социалистического Труда. Награжден пятью орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, многими медалями. В 1974 г. удостоен звания Лауреата Ленинской премии за большой вклад в руководство и непосредственное участие в освоении новейшей техники в области судостроения.

Умер в 1976 г. Имя Б. Е. Бутомы присвоено Керченскому заводу «Залив» и рудовозу.

ИВОЧКИН Владимир Федорович

Директор завода с августа 1948 г. по сентябрь 1949 г.

Родился в 1906 году в Тюмени. Трудовую деятельность начал в 1923 году рабочим изыскательской партии в Барнауле.





После окончания в 1926г Омского техникума обводных путей сообщения два года работал старшим техником правления в Новосибирске.

Затем два года – конструктором КБ «Севморзавода» в г. Севастополе.

В 1928–29 г.г. служил краснофлотцем Балтийского флота в Кронштадте.

Вернувшись в флота, пошёл учиться в Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «инженер-кораблестроитель».

С 1933 по 1935 г.г. работал на Балтийском заводе строителем специальных судов. Потом на 11 лет уехал в Комсомольск-на-Амуре. Там, на заводе № 199 довелось ему быть и строителем, и ответственным сдатчиком, и начальником бюро, и Главным инженером, и начальником ПЭО.

В 1946 г. его направили в Зеленодольск.

До 1948 г. работал главным инженером завода им. А. М. Горького, а с августа 1948 по сентябрь 1949 г.г. – ДИРЕКТОРОМ ЗАВОДА. Внес весомый вклад в разработку технологии и внедрение на заводе первой в стране поточной линии постройки кораблей, за что в 1949 году был удостоен звания

Лауреата Государственной премии СССР.

В 1949–1952 г.г. – директор завода № 444 в г. Николаеве.

В 1952–1959 г.г. – Главный строитель завода № 194 в Ленинграде.

В 1954–1955 г.г. был направлен в спец. командировку в КНР.

С 1959 по 1968 г.г. работал заместителем Главного конструктора, а затем Главным инженером ЦМКБ «Алмаз» в г. Ленинграде.

Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Красной Звезды и «Знак Почета», многими медалями.

Умер в 1968 году.

ШИНКАРЕВ Иван Павлович – директор завода с августа 1949 г. по февраль 1950 г.

Родился в 1913 году.

После окончания в 1931 году судостроительного техникума в Николаевской области пошёл осваивать полученную специальность на промышленное производство.

Сначала техником-плановиком, затем – зам. начальника ППО, начальником цеха.

В 1940 году окончил Промакадемию в г. Ленинграде, после чего в течение четырёх лет работал главным инженером на различных заводах МСП.

С 1944 по 1949 г.г. – директор завода №640 МСП.

С августа 1949 по февраль 1950 г.г. работал директором Зеленодольского судостроительного завода им. А. М. Горького.



В 1950–1960 г.г. – директор завода в г. Калининграде.

С 1960 по 1962 г.г. – избирался председателем Калининградского Совнархоза.

С 1962 года работал начальником Главного Управления рыбной промышленности Западного бассейна Министерства рыбной промышленности СССР.

Награжден орденом Знак Почета, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 г.г.».



МИХАЙЛОВ Алексей Минаевич – директор завода с 1950 по 1955 г.г.

Родился в 1907 году.

В 1930 году, работая во Всесоюзном Объединении Речсоюзверфь, впервые приехал на Паратский завод «Красный металлист» в качестве члена комиссии по приемке завода из Татметаллтреста в судостроительную промышленность.

До 1934 года являлся куратором завода.

Затем, в течение 5 лет директорствовал в Сталинградском судостроительном техникуме.

В предвоенные годы учился в Ленинградском кораблестроительном институте.

С 1941 по 1950 г.г. занимал должности заместителя начальника, начальника производственно-технического отдела 1 Главного Управления Наркомата, а затем Министерства Судостроительной промышленности.

С февраля 1950 по ноябрь 1955 г.г. работал директором Зеленодольского судостроительного завода им. А. М. Горького. Избирался депутатом Верховного Совета ТАССР.

В 1955–1957 г.г. работал в Москве начальником Центрального конструкторского бюро по судовым винтам регулируемого шага.

В 1957 году по решению ЦК КПСС был назначен Главным инженером Управления машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности Калининградского Совнархоза.

С 1959 по 1977 г.г. работал в Госплане СССР в должности главного специалиста по координации народнохозяйственных планов СССР и социалистических стран в области машиностроения и судостроения.

СОЛДАК Георгий Филиппович – директор завода с 1955 по 1962 г.г.

Родился 15 января 1907 года.





С 1931 по 1941 г.г. после окончания Одесского политехнического института работал в Киеве на заводе «Ленинская Кузница» начальником судостроительного сектора КБ.

В августе 1941 г. в ходе эвакуации прибыл в Зеленодольск, на завод им. Горького, где работал до 1944 г. в качестве старшего строителя.

С 1944 по 1951 г.г., вернувшись в Киев, вновь работал на заводе «Ленинская Кузница» Главным конструктором и начальником КБ, а затем – начальником Проектно-конструкторского бюро 1-го Главного Управления МСП в г. Киеве, начальником Проектно-технологического бюро № 127.

В 1948 году за разработку и внедрение в производство усовершенствованной стандартной конструкции речного буксира был удостоен звания Лауреата Государственной премии СССР.

С июля 1951 г. по ноябрь 1955 г. работал Главным инженером, а с ноября 1955 по апрель 1962 года – ДИРЕКТОРОМ Зеленодольского завода им. А. М. Горького.

В апреле 1962 года его вновь перевели в Киев для работы в отделе судостроения Госплана Украины.

МАРКОТЕНКО Николай Денисович (1918–1966)

Директор завода с апреля 1962 г. по апрель 1966 г.

Родился в 1918 году. Трудовую деятельность начал в 17-летнем возрасте сварщиком.

В 1940 году окончил судостроительный техникум в г. Владивостоке.

С 1940 по 1944 г.г. работал на судостроительном заводе в г. Сретенске мастером, плановиком, мастером Ремесленного училища.

С 1944 по 1949 г.г. учился в Николаевском кораблестроительном институте.

В 1949 году прибыл в Зеленодольск, на завод им. Горького. До 1956 г. работал помощником строителя, строителем, Главным строителем.

С января 1956 г. по апрель 1962 г. – Главный инженер завода

С апреля 1962 по апрель 1966 г.г. – ДИРЕКТОР завода.

Член КПСС с 1957г., являлся членом Зеленодольского Горкома КПСС, депутатом Городского Совета народных депутатов.

В 1963 году был награжден орденом «Знак Почета».

Умер в 1966 году.



СМЫСЛОВ Валентин Иванович

Директор завода с апреля 1966 по август 1969 г.г.

Родился 22 июля 1928 г. в городе Невель Псковской области.

В 1951 году после окончания Ленинградского кораблестроительного института начал трудовую деятельность на Зеленодольском заводе им. А. М. Горького: до 1959 г. работал технологом, начальником технологического бюро, начальником цеха, Главным технологом, Главным строителем завода.

В 1959 г. уехал на Пензенский дизельный завод. Однако через год вернулся на родной завод.

В течение шести лет последовательно был ведущим строителем, зам. Главного инженера, Главным инженером завода.

С апреля 1966 по август 1969 г.г. — ДИРЕКТОР завода.

Под его руководством завод освоил постройку новых противолодочных кораблей пр. 204, 1124 для ВМФ, пассажирских теплоходов на подводных крыльях «Метеор», большой серии рыбодобывающих судов, различного вида продукции судового машиностроения. В 1967 г. на заводе введен в эксплуатацию крупнейший в Европе цех титанового литья.

С 1969 по 1977 г.г. работал начальником Всесоюзного объединения «Судо-загранпоставка». С 1977 по 1981 г.г. — начальник 2-го Главного Управления и член коллегии МСП. В 1981—1984 г.г. — заместитель Министра судостроительной промышленности. В 1984—1985 г.г. — первый заместитель Министра судостроительной промышленности, первый заместитель председателя Госплана СССР.

В 1986—1991 г.г. — первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии Совета Министров СССР.

С 1991 г. — советник Министра по вопросам оборонного комплекса.

Удостоен звания Лауреата Государственной премии СССР в 1979 г., награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почета», медалями.

Умер 12 марта 2004 года.

НЕМЧЕНКО Иван Иванович — директор завода с 1969 по 1978 г.г.

Родился в 1926 году. Трудовой путь начал в 1943 г. слесарем в электромеханической мастерс-





кой. В 1954 году после окончания Ленинградского кораблестроительного института направлен в Зеленодольск на завод им. А. М. Горького.

До 1962 г. работал помощником строителя, технологом, начальником бюро ОГТ, заместителем, а затем – начальником цеха.

В 1962–1964 г.г. избирался секретарем парткома завода.

С мая 1964 по май 1966 г.г. работал заместителем Главного инженера. С мая 1966 по июль 1969 г.г. – Главный инженер завода.

С июля 1969 по апрель 1978 г.г. – ДИРЕКТОР завода.

Член КПСС с 1951 г., член бюро Зеленодольского ГК КПСС, депутат Городского Совета народных депутатов, член Ревизионной комиссии Обкома КПСС.

В 1978 г. переведен в г. Севастополь, где работал долгие годы заместителем директора НИИ Министерства судостроительной промышленности.

Награжден орденами Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, медалями.

ЗМАЧИНСКИЙ Леонид Януарьевич – директор завода с 1978 по 1984 г.г.

Родился 10 сентября 1933 года.

В 1957 г. после окончания Ленинградского кораблестроительного института направлен в г. Калининград на завод «Янтарь», где работал до апреля 1978 года строителем, старшим строителем, ответственным сдатчиком, заместителем Главного инженера, заместителем директора завода по производству.

В апреле 1978 г. Приказом МСП назначен ДИРЕКТОРОМ Зеленодольского завода им. А. М. Горького.

В декабре 1984 г. перешёл на работу во 2-ое Главное Производственное Управление МСП.

В 1974 г. удостоен звания Лауреата Государственной премии СССР, награжден медалью «За доблестный труд в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».



СЕРЕБРЕННИКОВ Герман Глебович – директор завода с 1984 по 1995 г.г.

Родился 6 февраля 1931 г. в г. Муроме, Владимирской области.

С 1954 г. после окончания Ленинградского кораблестроительного института работал на Зеленодольском заводе им. А. М. Горького мастером, начальником участка, зам. начальника стапельного цеха, зам. начальника планово-производственного

отдела, начальником производственного отдела, заместителем директора по производству.

С 1969 по 1984 г.г. был Главным инженером завода.

В декабре 1984г. назначен ДИРЕКТОРОМ завода.

Потом, с 1995 по 2003 г.г. работал советником генерального директора. Внес большой вклад в развитие производственных мощностей завода, внедрение новой техники и передовой технологии, освоение и постройку головных и серийных заказов для отечественного флота, в увеличение объемов выпуска продукции машиностроения и товаров народного потребления. Под его руководством проведена реконструкция сталелитейного, инструментального, деревообрабатывающего цехов, цеха титанового литья, а также сборочно-сварочного производства. Проведена большая работа по освоению выпуска новой гражданской продукции: пассажирских теплоходов на воздушной каверне, танкеров, автоклавов для агропрома, нагнетательной арматуры для нефтегазоперерабатывающей промышленности. Неоднократно избирался депутатом Зеленодольского Городского Совета народных депутатов. Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Октябрьской Революции, орденом Почета, медалями. Удостоен звания «Заслуженный машиностроитель Республики Татарстан» и «Почетный гражданин города Зеленодольска».



ВИНОГРАДОВ Евгений Михайлович

Директор завода с января 1995 г. по апрель 1996 г.

Родился 10 ноября 1944 года в Зеленодольске.

В 1962 году после окончания Зеленодольского судостроительного техникума пришел в стапельно-монтажный цех завода, где работал до 1971 г. – слесарем-монтажником, сдаточным мастером, старшим инженером-технологом.

В 1972 году закончил Казанский финансово-экономический институт.

После этого четыре года работал заместителем председателя заводского профсоюзного комитета.

С 1977 по 1988 г.г. возглавлял отдел материально-технического снабжения. С 1988 по 1995 г.г. – заместитель директора завода по коммерческим вопросам.

С января 1995 г. по апрель 1996 г. – ДИРЕКТОР завода (с декабря 1995 года – должность руководителя стала именоваться ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАВОДА).



С 1996 по 2002 г.г занимал должности заместителя генерального директора по общим вопросам, помощника ген. директора по спец.службам, начальника отдела по социально-бытовым вопросам, главного специалиста по маркетингу. Внес значительный вклад в расширение хозяйственной самостоятельности предприятия. Под его руководством были построены и введены в эксплуатацию многие хозяйственные объекты.

Награжден орденом Почета, медалью «300 лет Российскому Флоту».
Умер в апреле 2002 года.

АЛЕКСЕЕВ Геннадий Иванович – Генеральный директор завода с апреля 1996 г. по март 2003 г.

Родился 14 октября 1941 года в Зеленодольске.

Трудовой путь начал в 60-м году на заводе им. Серго – расточником, техником-конструктором.

С 1967 по 1995 г.г. работал на предприятии «Эра», где прошел путь от инженера-конструктора до генерального директора.

В 1995–96 г.г. работал заместителем председателя Государственного комитета Республики Татарстан по промышленной политике – генеральным директором Департамента промышленности.

С апреля 1996 г. по март 2003 г. – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР Зеленодольского завода им. А. М.

Горького. В сложных условиях экономической реформы внес значительный вклад в увеличение объема государственного оборонного заказа по строительству кораблей для ВМФ и ФПС России, в освоение строительства новых пассажирских теплоходов на воздушной каверне, модернизацию теплоходов на подводных крыльях. Под его руководством было освоено более 30 наименований продукции для нефтегазодобывающей отрасли, а также – передовая технология изготовления крупнотоннажных мостовых металлоконструкций, налажена поставка титанового литья и ферротитана на внутренний и зарубежный рынок. В 2001 г. завод вошел в число победителей Всероссийского конкурса «100 лучших предприятий и организаций России XX1 века», а также был отмечен дипломами международных выставок.

Г. И. Алексеев удостоен звания «Заслуженный машиностроитель Республики Татарстан», награжден бронзовыми медалями ВДНХ СССР, медалями «300 лет Российскому Флоту», «За укрепление боевого содружества». Избирался депутатом Зеленодольского объединенного городского и районного Совета.





КОВАЛЕВ Юрий Николаевич

Генеральный директор завода с марта 2003 по февраль 2004 г.г.

Родился в 1956 году. Окончил Одесское высшее инженерно-морское училище по специальности «автоматизация теплоэнергетических процессов».

Работал на судах-танкерах Приморского морского пароходства.

В 1980–1983 г.г. занимался партийной и комсомольской работой.

С 1983 года перешел на хозяйственную деятельность, прошел путь от мастера производственного участка и начальника цеха на машиностроительном заводе до генерального директора и президента областного многопрофильного объединения. До 2003 года работал также в нефте-трейдинговой компании «КОРУС-ХОЛДИНГ», где курировал вопросы агропромышленного комплекса.

С марта 2003 г. по февраль 2004 г. работал ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ Зеленодольского завода им. А. М. Горького.

ИЛЬИН Сергей Валерьевич

Генеральный директор ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» с февраля 2004 по ноябрь 2009 г.г.

Родился 10 мая 1957 г. в г. Вичуга Ивановской области.

В 1979 г., после окончания Ивановского энергетического института, прибыл по направлению на Зеленодольский завод им. А. М. Горького.

До 2004 г. занимал должности пом. мастера, мастера, старшего мастера, зам. начальника, начальника механосборочного цеха, начальника производственно-технического управления машиностроения, начальника машиностроительного производства, заместителя генерального директора по производству, заместителя генерального директора-директора по машиностроению.

С февраля 2004 г. по ноябрь 2009 г. – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького».

Внес большой вклад в освоение производства новых видов машиностроительной, литейной продукции, заказов гражданского судостроения. Под его руководством успешно выполнялась программа по судостроению, значительно увеличен выпуск оборудования для нефтегазоперерабатывающей





промышленности, а также продукции судового машиностроения. Первым в России завод освоил современную технологию изготовления крупноблочных мостовых металлоконструкций. Предприятие удостоено звания «Самый динамично развивающийся Российский экспортер в области машиностроения» в 2007 г. и «Самый динамично развивающийся Российский экспортер в области судостроения» в 2008 г.

С. В. Ильин награжден орденом Дружбы, медалями «За заслуги перед Отечеством 2 степени», «За отличие в морской деятельности», «За содружество во имя спасения», удостоен звания «Заслуженный машиностроитель Республики Татарстан».

С ноября 2009 г. – председатель Совета директоров, советник ГДЗ.

МИСТАХОВ Ренат Искандерович

Генеральный директор ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» с ноября 2009 г.

Родился 12 сентября 1975 года в г. Куйбышеве, Республики Татарстан.

В 1999 г. окончил Российский государственный открытый технический университет путей сообщения по специальности «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте» и получил квалификацию «инженер путей сообщения по организации и управлению».

С 1994 года работал на станции Зеленый Дол помощником составителя поездов, дежурным по станции.

Через три года получает должность начальника станции Свияжск, главного инженера.

В 2002–2003 г.г. – начальник станции Юдино.

Затем – в течение двух лет – заместитель начальника Казанского отделения – филиала ФГУП «Горьковская железная дорога» МПС – начальник отдела перевозок.

С 2004 по 2008 г.г. – первый заместитель начальника Казанского отделения Горьковской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

С мая 2008 по ноябрь 2009 г.г. занимал должность начальника Казанского отделения Горьковской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Удостоен звания «Почетный работник Горьковской железной дороги», награжден часами начальника Горьковской железной дороги, Благодарственным письмом Кабинета Министров Республики Татарстан, Почетной грамотой Президента Чувашской Республики, медалью «В память 1000-летия Казани».



30 ноября 2009 года по решению Совета директоров предприятия утвержден на должность ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького».

За сравнительно короткое время Ренат Искандерович Мистахов изучил ситуацию на предприятии и определил приоритетные задачи его дальнейшего развития. Главный приоритет – не только сохранение судостроительного профиля завода, но и пополнение портфеля заказов новыми проектами судов, новыми выгодными контрактами, как по военному, так и по коммерческому судостроению. Большое значение Р. И. Мистахов придает модернизации производства, внедрению прогрессивных технологий, повышению качества продукции. Гендиректор последовательно и целенаправленно укрепляет трудовую дисциплину, совершенствует управление и организацию производственных процессов. По инициативе Р. И. Мистахова на заводе имени А. М. Горького большой размах получил «Марафон добра» и благотворительности.



Директора завода им. А. М. ГОРЬКОГО

1. ВЛАСЬЕВ Николай Иосифович июль 1918 – октябрь 1918
2. КОЛЛЕГИЯ октябрь 1918 – июль 1921
3. ГАВРИЛОВ Иван Иванович июль 1921 – февраль 1924
4. ЛЯХОВСКИЙ Кирилл Семенович февраль 1924 – январь 1927
5. ЛАПТЕВ Григорий Павлович январь 1927 – февраль 1927
6. БАХОРИН Сергей Андреевич февраль 1927 – январь 1930
7. КУЛАЛАЕВ А. К. январь 1930 – октябрь 1931
8. ПРИСТАВКО Федор Анисимович октябрь 1931 – март 1934
9. НЕОМЕТОВ Юнус Ибрагимович март 1934 – июль 1936
10. ПШЕНИЧНЫЙ В. П. июль 1936 – сентябрь 1937
11. КУТУЗОВ И. Н. сентябрь 1937 – январь 1938
12. ДМИТРИЕВ А. М. январь 1938 – март 1938
13. БЕРЕЗИН Д. Е. март 1938 – август 1938
14. ПЕТРОВ Василий Павлович август 1938 – сентябрь 1939
15. МАЙОРОВ А. Ф. сентябрь 1939 – август 1941
16. МЕРКУРЬЕВ Алексей Иванович август 1941 – октябрь 1941
17. ТОВСТЫХ Евгений Васильевич ноябрь 1941 – июнь 1945
18. БУТОМА Борис Евсафьевич июнь 1945 – август 1948
19. ИВОЧКИН Владимир Федорович август 1948 – сентябрь 1949
20. ШИНКАРЕВ Иван Павлович сентябрь 1949 – март 1950
21. МИХАЙЛОВ Алексей Минаевич март 1950 – ноябрь 1955
22. СОЛДАК Георгий Филиппович ноябрь 1955 – апрель 1962
23. МАРКОТЕНКО Николай Денисович апрель 1962 – апрель 1966
24. СМЫСЛОВ Валентин Иванович апрель 1966 – август 1969
25. НЕМЧЕНКО Иван Иванович август 1969 – апрель 1978
26. ЗМАЧИНСКИЙ Леонид Януарьевич апрель 1978 – декабрь 1984
27. СЕРЕБРЕННИКОВ Герман Глебович январь 1985 – январь 1995
28. ВИНОГРАДОВ Евгений Михайлович январь 1995 – апрель 1996
генеральный директор
29. АЛЕКСЕЕВ Геннадий Иванович апрель 1996 – март 2003
30. КОВАЛЕВ Юрий Николаевич март 2003 – февраль 2004
31. ИЛЬИН Сергей Валерьевич февраль 2004 – ноябрь 2009
32. МИСТАХОВ Ренат Искандерович с ноября 2009 г. по н.в.

ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ ЗАВОДА



ПРОВАТОРОВ Александр Михайлович
Главный инженер завода с 1923 по 1933 г.г. Один из основоположников и первых организаторов судостроения на заводе в 30-е годы. Под его руководством проводились основные работы по реконструкции производства и освоению постройки первых барж и буксирных пароходов мощностью 120, 200, 400 л.с.

ГАВРИЛОВ Василий Петрович

Главный инженер завода с 1938 по 1941 г.г. На завод им. Горького прибыл в 1935 году после окончания Горьковского Индустриального института.

С 1935 по 1938 г.г. занимал должности: конструктора, ответственного строителя судов, начальника конструкторского отдела, начальника технического отдела, коммерческого директора завода.

С августа 1938 г. по март 1941 г. работал Главным инженером завода.

С 1942 г. по распоряжению Главного Управления МСП работал на других предприятиях, в том числе во Всесоюзном объединении «Судоимпорт».



БАЙБАКОВ Александр Борисович

Главный инженер завода в 1943–1944 г.г. Прибыл на завод в 1941 г. с коллективом эвакуированного из Киева завода «Ленинская кузница».

В 1941–1943 г.г. работал главным конструктором.

В 1943–1944 г.г. — Главным инженером завода.

В 1945 г. вернулся в Киев, где до 1976 г. работал главным конструктором СКБ, а затем ЦКБ-302 завода «Ленинская кузница». Лауреат Государственной премии СССР (1948 г.) и Государственной премии Украины (1976 г.). Награжден тремя орденами Трудового Красного Знамени, пятью медалями ВДНХ СССР и др.





ОСТАФЬЕВ Александр Иванович

Главный инженер завода в 1945–1946 г.г.

С 1933 г. работал на Киевском заводе «Ленинская кузница»: инженером технического отдела, руководителем корпусных конструкторских групп, строителем кораблей, начальником цеха, главным технологом.

В 1941 г. прибыл на завод им. Горького в ходе эвакуации и работал главным технологом завода. С марта 1945 по октябрь 1946 г.г. — Главным инженером.

В 1946 г. вернулся в Киев, где работал Главным инженером, а затем директором завода «Ленинская кузница». Лауреат Государственной премии СССР (1948 г.), награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, пятью медалями.



ЗАКРУТАЕВ Петр Иванович

Главный инженер завода с 1955 по 1964 г.г.

Трудовой путь начал с 17 лет в Ленинграде: работал копировщиком, чертежником, конструктором.

После окончания Индустриального института в 1938–39 г.г. работал на Ленинградском заводе им. Калинина мастером, а затем начальником цеха.

С 1946 по 1953 г.г. работал начальником ЦНИИ-138 в Ленинграде. В апреле 1953 г. был переведен на Зеленодольский завод им. Горького, где до 1955 г. работал главным инженером по машиностроению. С ноября 1955 по ноябрь 1964 г.г. — Главным инженером завода. Награжден орденом «Знак Почета», медалями.



САМОЙЛОВ Владимир Васильевич

Главный инженер завода с 1985 по 1988 г.г.

Пришел на завод в 1954 г. после окончания техникума.

С 1954 по 1978 г.г. работал начальником бюро внешней приемки ОТК, строителем, начальником цехов 25, 17, зам.начальника ППО. В 1964 г. закончил Казанский авиационный институт. С 1978 по 1985 г.г. избирался секретарем парткома завода.

С февраля 1985 г. по ноябрь 1988 г. — Главный инженер завода.



В последующем занимал должности: зам. директора по экономическим вопросам, зам. директора по маркетингу, главного специалиста по маркетингу – начальника бюро анализа и информационных технологий.

В 1979–1987 г.г. избирался в городской Совет народных депутатов трех созывов. Проработал на заводе до 2005 г. Удостоен звания «Заслуженный машиностроитель РТ», награжден медалью «300 лет Российскому Флоту», Почетной грамотой РТ.

КУЗНЕЦОВ Валентин Дмитриевич

Главный инженер завода с 1988 по 1996 г.г.

Пришел на завод в 1972 г. после окончания Горьковского политехнического института. До 1985 г. работал: помощником мастера, мастером цеха 25, начальником тех.бюро, начальником цеха 17.

С 1985 по 1988 г.г. – главный технолог завода.

С ноября 1988 по ноябрь 1996 г.г. – Главный инженер завода.

С 1996 по 2010 г.г. занимал должности главного технолога завода и главного технолога проекта. Награжден медалью «300 лет Российскому Флоту», Почетными грамотами РТ.



ГОНЧАРОВ Владимир Петрович

Главный инженер – технический директор завода с 1996 по 2004 г.г.

На заводе начал работать в 1973 г. после окончания Севастопольского приборостроительного института помощником мастера цеха 3.

С 1974 по 1996 г.г. работал: инженером-технологом цеха 3, начальником корпусного бюро ОГТ, зам. главного технолога завода, главным технологом завода, зам. технического директора по основному производству.

С декабря 1996 по май 2004 г.г. – Главный инженер, технический директор завода. Удостоен звания «Заслуженный машиностроитель РТ», награжден медалью «300 лет Российскому Флоту».





КАРПОВ Яков Брониславович

Технический директор завода с мая по ноябрь 2004 г. и с августа 2006 по май 2007 г.г.

С 1993 по 1997 г.г. после окончания Казанского авиационного института работал на предприятии ЭРА: инженером-конструктором, начальником бюро КТО, начальником инструментального участка, зам. начальника цеха.

В июле 1997 г. поступил на завод им. А. М. Горького. До 2004 г. занимал должности: зам. начальника цеха по производству, начальника цеха № 4.

С мая 2004 по ноябрь 2004 г.г. – зам. генерального директора завода – технический директор.

С ноября 2004 по август 2006 г.г. – начальник цеха 4, начальник цеха 3, зам. технического директора по машиностроению.

С августа 2006 по май 2007 г.г. – Зам. генерального директора завода – технический директор.

ЛЕОНТЬЕВ Виктор Григорьевич

Технический директор завода с мая 2007 года.

Трудовую деятельность на заводе им. А. М. Горького начал в 1968 г. учеником газорезчика. Без отрыва от производства в 1977 г. окончил Северодвинский филиал Ленинградского кораблестроительного института, получив квалификацию инженера-кораблестроителя.

С 1977 по 2004 г.г. занимал должности: производственного мастера, зам. начальника цеха, начальника отдела плазово-технологической подготовки производства, начальника цехов 21, 3, начальника производственно-технического управления судостроения, начальника судостроительного производства, зам. директора по производству.

С 2004 по 2006 г.г. работал в городе Навашино Нижегородской обл. на ОАО «Окская судостроительная»: зам. начальника и начальником цеха, зам. директора по производству.

С сентября 2006 г. вновь работает на заводе им. А. М. Горького: сначала главным строителем, а с мая 2007 г. – зам. генерального директора завода – техническим директором. Награжден орденом Почета РФ, медалью «300 лет Российскому Флоту».



ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ ЗАВОДА им. А. М. ГОРЬКОГО

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. ВЛАСЬЕВ Николай Иосифович | декабрь 1918 – январь 1919 |
| 2. ШОСТАКОВСКИЙ Б. И. | январь 1919 – октябрь 1923 |
| 3. ПРОВАТОРОВ Александр Михайлович | октябрь 1923 – май 1933 |
| 4. ЛЕБЕДЕВ В. П. | май 1933 – декабрь 1934 |
| 5. ЛЕБЕДЕВ П. С. | январь 1935 – ноябрь 1936 |
| 6. РЕШЕТНЯК Г. Е. | ноябрь 1936 – сентябрь 1937 |
| 7. БАРМИН Андрей Александрович | сентябрь 1937 – август 1938 |
| 8. ГАВРИЛОВ Василий Петрович | август 1938 – апрель 1941 |
| 9. ОКУНЕВ Александр Степанович | апрель 1941 – сентябрь 1941 |
| 10. СЕРЕДА Н. И. | сентябрь 1941 – август 1942 |
| 11. МИХАЛЕВ Дмитрий Васильевич | август 1942 – декабрь 1943 |
| 12. БАЙБАКОВ Александр Борисович | декабрь 1943 – декабрь 1944 |
| 13. БУТОМА Борис Евстафьевич | декабрь 1944 – июнь 1945 |
| 14. ОСТАФЬЕВ Александр Иванович | июнь 1945 – август 1946 |
| 15. ИВОЧКИН Владимир Федорович | август 1946 – август 1948 |
| 16. БУНЧУКОВ Александр Владимирович | декабрь 1948 – октябрь 1950 |
| 17. СОЛДАК Георгий Филиппович | октябрь 1950 – ноябрь 1955 |
| 18. ЗАКРУТАЕВ Петр Иванович | ноябрь 1955 – март 1965 |
| 19. СМЫСЛОВ Валентин Иванович | март 1965 – апрель 1966 |
| 20. НЕМЧЕНКО Иван Иванович | апрель 1966 – август 1969 |
| 21. СЕРЕБРЕННИКОВ Герман Глебович | август 1969 – январь 1985 |
| 22. САМОЙЛОВ Владимир Васильевич | февраль 1985 – ноябрь 1988 |
| 23. КУЗНЕЦОВ Валентин Дмитриевич | ноябрь 1988 – ноябрь 1996 |
| 24. ГОНЧАРОВ Владимир Петрович | декабрь 1996 – май 2004
с мая 1997 года – технический директор |
| 25. КАРПОВ Яков Бронеславович | май 2004 – ноябрь 2004 |
| 26. ТАРАСОВ Анатолий Иванович | ноябрь 2004 – октябрь 2005 |
| 27. МАСЛОВ Владимир Николаевич | октябрь 2005 – февраль 2006 |
| 28. КАНТЕМИРОВ Ильдус Хайдарович | февраль 2006 – август 2006 |
| 29. КАРПОВ Яков Бронеславович | август 2006 – май 2007 |
| 30. ЛЕОНТЬЕВ Виктор Григорьевич | май 2007 – по н. в. |



ГЛАВНЫЕ СТРОИТЕЛИ ЗАКАЗОВ ЗАВОДА

Особая роль строителей кораблей и судов на заводе связана с тем, что постройка, достройка, испытания (швартовные, заводские, государственные) проводились и ведутся специалистами коллективов цехов - судостроителей (цеха 25, 17, 18), ответственными сдатчиками.

Отдел главного строителя обеспечивает контроль выполнения этапов постройки заказов судостроения, начиная от сборки на стапелях и заканчивая передачей судна заказчику на сдаточных базах. Решает основные вопросы по внедрению передовых методов постройки, освоению новой техники на заказах, постройки головных заказов. Выполняет также такие задачи, как планирование и последовательность выполнения работ цехами по технологическому графику, перевод заказов по внутренним водным путям до сдаточных баз, участие в организации и проведении испытаний на сдаточных базах в сроки, предусмотренные планом и договорами, обеспечивая закрытие этапов финансирования.

Отдел строителей возглавляли в разные годы главные строители: В. С. Гусев, Н. Д. Маркотенко, В. И. Смыслов, М. А. Шарафутдинов, Б. В. Трошанов, К. А. Корсаков, В. В. Голованов, Г. В. Костров, В. Ф. Маслов, В. В. Шмыков, В. П. Щавлев, В. Л. Погорелов, В. Г. Леонтьев.



*Главный инженер Маркотенко Н.Д.
Главный строитель Шарафутдинов М.А.
1957 год*



Смыслов В. И.



Трошанов Б. В.



Корсаков К. А.



Костров Г. В.



Маслов В. Ф.



Щавлев В. П.



Шмыков В. В.



Леонтьев В. Г.



Погорелов В. Л.

Большой вклад в постройку, испытания и сдачу кораблей и судов внесли: ответственные сдатчики, старшие строители:

К. И. Лазарев, Н. С. Андреев, А. И. Шавыркин, В. А. Дмитриев, Н. П. Тарасов, Ю. С. Дрыганов, И. Г. Трегулов, В. Н. Потехин, Н. А. Терешин, М. А. Адиатуллин, В. С. Кожевников, Б. А. Терешин, В. Н. Лопухов, И. И. Куликов, А. И. Серяков, В. И. Парфенов, Г. В. Крючков.



Шавыркин А. И.



Дмитриев В. А.



Тарасов Н. П.



Дрыганов Ю. С.



Треуголов И. Г.



Потехин В. Н.



Терешин Н. А.



Адиатуллин М. А.



Кожевников В. С.



Терешин Б. А.



Куликов И. И.



Серяков А. И.



Парфенов В. И.

Важная роль при испытаниях и сдаче заказов отводится сдаточным механикам. Наиболее известными среди них являются: З. М. Малкин, Г. М. Наянов, И. Н. Кондратьев, В. Т. Козлов, И. И. Филиппов, Н. Е. Радюшин, А. И. Зиновьев, Ю. А. Слепов, В. П. Цапок, Н. С. Синичкин.

Со всей ответственностью подходили к своему делу работники испытательной группы ОТК: Е. И. Тиховнин, А. М. Грачев, Н. А. Кондратьев, Е. И. Евдокимов, В. Г. Храмов, А. И. Левагин, Д. Т. Горячев, Г. Ш. Шайхутдинов, А. С. Яшинин, Ф. Х. Гайнуллин, Ф. Ю. Абзалов.

Возглавляли сдаточные базы в городах Баку, Керчь, Ленинград, Севастополь такие видные руководители, как Е. П. Прилепский, А. Ф. Беккер, В. Н. Бородин, И. С. Черкащенко, Б. М. Фейгин, С. А. Жемчужников, которые являлись



Прилепский Е. П.



Беккер А. Ф.



Фейгин Б. М.



Жемчужников С. А.

представителями руководства завода и решали вопросы, обеспечивающие сдачу кораблей и судов заказчику. На протяжении многих лет им помогали работники баз Г. В. Крючков, Г. М. Яреев.

Надо отметить, что завершающую работу по испытаниям судов на акватории реки Волги проводили такие высококлассные сдаточные капитаны, как С. Г. Султанов, А. Ф. Трутнев и другие.



Султанов С. Г.



Трутнев А. Ф.

Постоянную помощь строителям в постройке и сдаче заказов, особенно головных, оказывали Г. Г. Серебренников, будучи главным инженером и директором завода, а также заместитель директора по судостроению Ю. П. Пузырьков.



ПАРАТСКИЙ ЗАТОН – КОЛЫБЕЛЬ КОРАБЛЕЙ

Как всё начиналось

История возникновения Зеленодольского завода имени Горького связана с развитием судоходства на Волге и ее притоках. С середины XIX века в России быстро растёт число судов пассажирского и технического флота, а также – землечерпательных и дноуглубительных судов и снарядов, которые обихаживали речные пути.

Множилось количество казённого флота и в Казанском Округе Путей сообщения (в ведении которого находились участок Волги от Казани до Самары и река Кама от устья до Перми). Что, в свою очередь, повлекло за собой обустройство новых ремонтных баз и зимних стоянок для пароходов.



Волга. Паратский завод и село Кабачище

Для этих целей использовались в первую очередь волжские затоны. Берега наиболее удобно расположенных затонов быстро обживались, превращаясь в крупные поселения и судостроительные верфи.



Землечерпательный караван на зимовке в Паратском затоне

Паратский затон, расположенный на землях крестьянского села Кабачищи, выгодно отличается от соседних затонов. Он отделен от Волги широкой и довольно высокой четырёхкилометровой косой. Стометровая ширина, глубокий и удобный вход всегда привлекали внимание судовладельцев. Опять же – Казань близко, крупный промышленный центр. И самое главное – совсем рядышком магистральная железная дорога. В общем, лучше не придумаешь. С 1886 года в затоне останавливаются на зимовку пароходы купцов Любимова, Никитина, Курбатова, помещика Атлашкина и др. Здесь же зимовали караваны парового и непарового флота, а также – землечерпательные машины Министерства Путей сообщения.

Министерство не могло обойтись без собственных ремонтных мастерских. Поэтому 27 сентября (по новому стилю 10 октября) 1895 года Правление Казанского Округа Путей сообщения заключило договор, согласно которому у крестьян села Кабачищи арендован участок земли «мерой в 6,08 десятины, сроком на 24 года, с арендной платой по 300 рублей в год. В этом же году в Паратском затоне были построены временные небольшие деревянные мастерские и склады для хранения судового имущества. И в зиму 1896 года десять судов и снарядов, работающих на среднем плесе Волги, встали на зимовку в этот затон». (Выписка из Представления Министерства Путей сообщения в Государственный Совет от 29 октября 1904 года).

Так были основаны Паратские судоремонтные мастерские, которым суждено было вырасти в крупное судостроительное предприятие – завод имени А. М. Горького.



Панорама Паратских мастерских 1913 г.

Шаги уверенней и шире

До первой мировой войны Паратские мастерские занимались исключительно ремонтом земснарядов и судов технического флота. К 1907 году вместо деревянных помещений построены капитальные корпуса механического, котельного, кузнечного, литейного и столярного цехов, в которых работало 86 человек.

К 1913 году это было уже хорошо организованное ремонтное предприятие, на котором буксирным пароходам, баржам давали надлежащий капитальный ремонт. И по-прежнему здесь устраивались на зимовку набегавшиеся на навигацию суда. До 100 «постояльцев» насчитывал затон в зимнюю пору.

В Первую мировую войну производственная и техническая мощь мастерских резко выросла. В 1916 году объем годовой продукции превысил показатели 1910 года в 11 раз. Кроме значительного роста объемов работ по ремонту судов, мастерские выполняли военные заказы. Строили понтоны для Казанского округа, мастерили токарные станки для обточки снарядов, различное оборудование для Казанского порохового завода и др. Численность постоянных рабочих к 1916 году выросла до 350 человек.

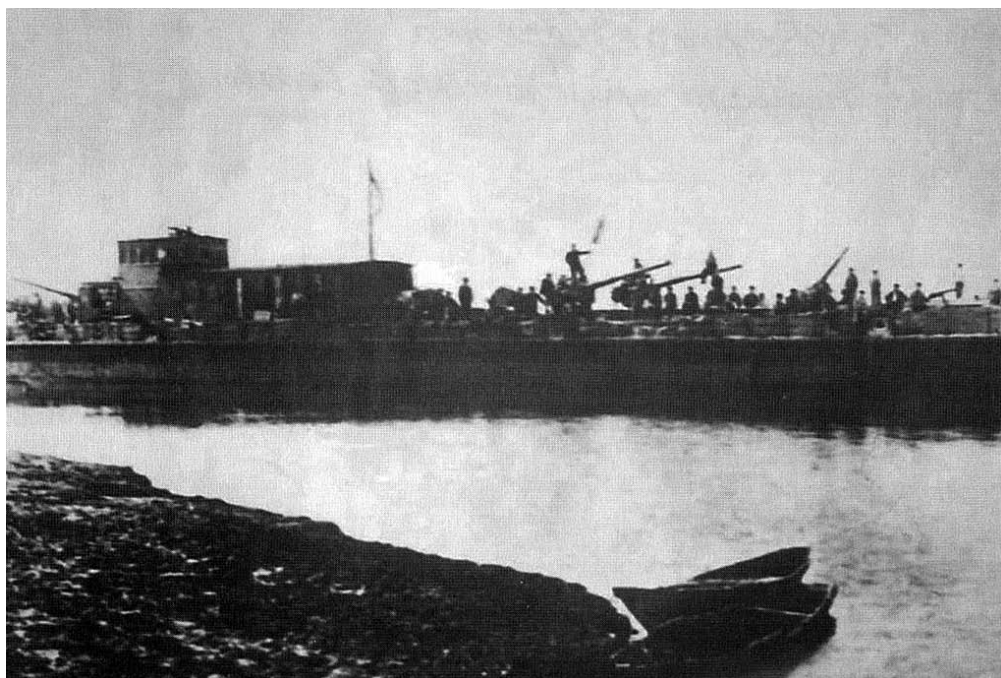
В тревожные для Петрограда 1917–1918 годы советское правительство эвакуировало в Паратский затон часть Ижорского и Балтийского судостроительных заводов. Прибыли высококвалифицированные специалисты-судостроители. Одного оборудования привезли на 12 млн. руб. Волны социалистической революции всколыхнули провинциальную судоверфь.

30 июля 1918 года Совет Народных Комиссаров принял Постановление, подписанное В. И. Лениным, согласно которому Паратские мастерские перешли в ведение Морского Комиссариата. И вместе с эвакуированными предприятиями преобразованы в Автономный Волжский судостроительный и механический завод.

Многие из вновь прибывших специалистов вскоре стали организаторами и руководителями производства. А бывший рабочий Ижорского завода Иван Иванович Гаврилов, который с 1918 года председательствовал в Коллегии по управлению заводом, спустя три года получил официальное назначение на должность первого директора завода.



И. И. Гаврилов – директор завода в 1921–1927 г. г.



Баржа «Сережа» периода гражданской войны



В годы гражданской войны завод становится базой для ремонта судов Волжской военной флотилии. Здесь же пассажирские пароходы и транспортные баржи переоборудовывали в боевые корабли. Известно, что к маю 1919 года рабочие сдали военным 110 таких судов.

В 1922 году завод получает название «Красный металлист». Тогда, кроме судоремонта, здесь производили сельскохозяйственную технику: веялки, молотилки, мельничные поставы, плуги, чугунное литье. Богатые трудовые традиции коллектива завода помогли ему не просто выстоять в тяжелейших условиях разрухи и голода после гражданской войны, но и перейти в скором будущем к новому этапу своего развития – судостроению.

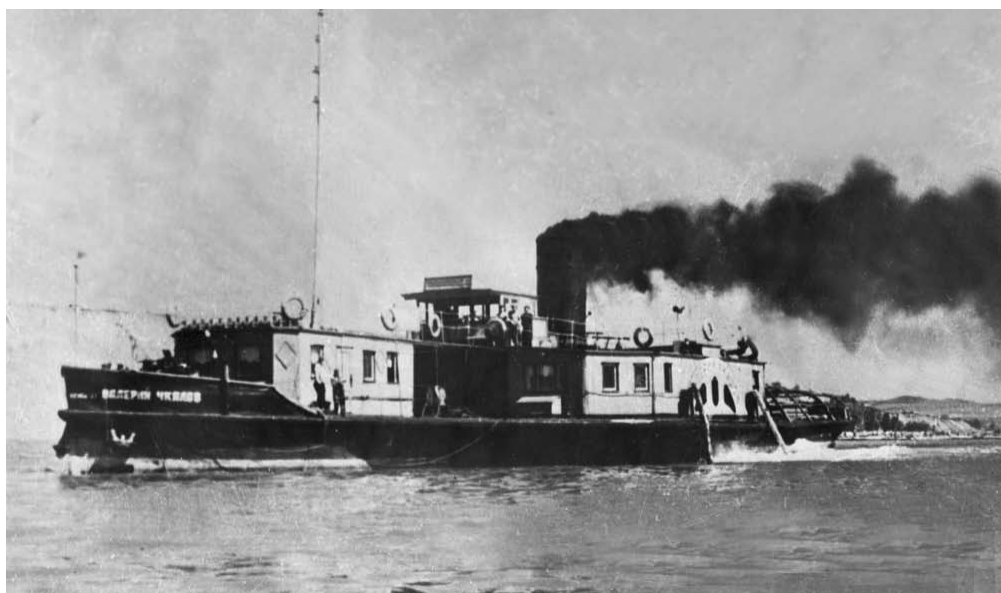
Курс – на судостроение

В тридцатые годы экономическая жизнь советского государства наполнена особым смыслом. Время первых пятилеток, стахановского движения, грандиозных строек, стремительных темпов индустриализации.

В духе времени перестраивает свою работу и «Красный металлист». Словно бы оспаривая правомочность нового названия, он таки возвращается на магистральную стезю и переходит к новому этапу развития прежних традиций – освоению судостроения. С середины двадцатых годов молодое государство делало всё более решительные шаги по восстановлению экономики. Без хорошо налаженной транспортной системы об этом можно было и не



Строительство палубных барж



Колесные буксиры - основная продукция завода в 30-е годы

мечтать. Актуальность, востребованность водного транспорта для России очевидна. Ведь все крупные города, они же – промышленные и торговые центры расположены на берегах рек.

Словом, судостроители, засучив рукава, принялись за дело.

В 1926 году завод «Красный металлист» получил от Волжского Государственного Речного пароходства первый судостроительный заказ – на построй-

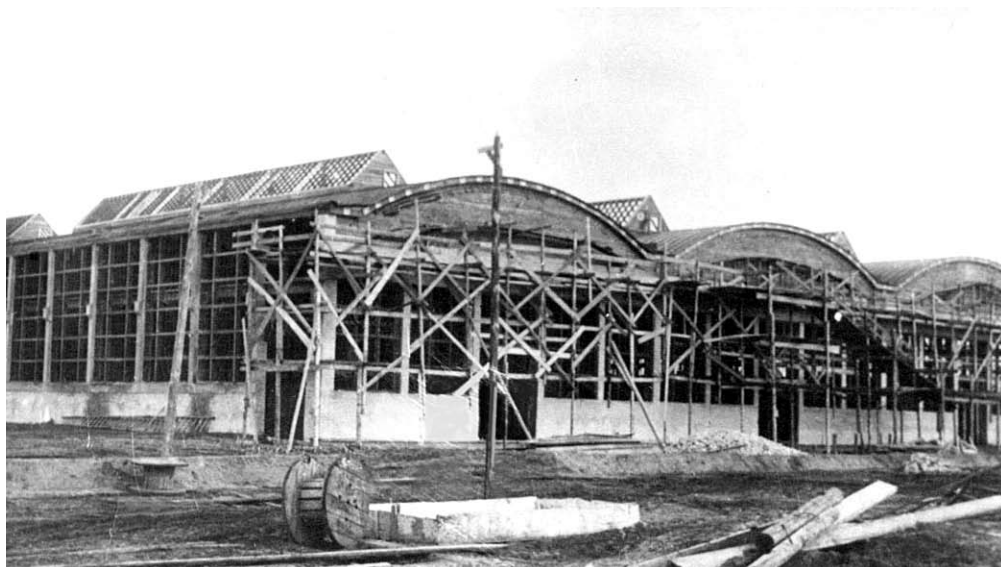


Стальная площадка

ку серии сухогрузных тентовых барж грузоподъемностью в 1000 и 2300 тонн. Это был своего рода экзамен для завода, т. к. впервые всё, начиная от проекта до организации постройки, приходилось осваивать своими силами. Ну, ничего, освоили. И вот уже одна за другой уходят в волжские просторы грациозно неуклюжие сухогрузные баржи.

Только-только «набили руку» на сухогрузах, как «звучит другой приказ». В 1927 году пришёл заказ на постройку двух мелкосидящих буксирных пароходов мощностью в 120 л. с. Им предстояло обслуживать лесосплавы в верховьях Волги и Камы. Корабельщики вдохновились. Сладить корпуса буксиров – не проблема, в этом опыта уже хватало. А вот спроектировать и изготовить механизмы для пароходов – задача посложнее будет. Тем и интереснее. На первых порах, в проектировании главной паровой машины, помогли специалисты завода «Красное Сормово». Остальные механизмы – паровые котлы, рулевые машины, пародинамо, гребные колеса и оборудование, вплоть до форсунок и всей котельной арматуры – проектировались и изготавливались своими силами.

Коллектив завода уверенно овладел премудростями нового производства. Осенью 1929 года судостроители предъявили к сдаче первый колесный пароход – «Комсомолка». Пароход успешно прошел испытания и был принят комиссией заказчика.



Судокотельный цех, 1932 год

В этом же году на заводе была утверждена первая перспективная программа судостроения. Она предусматривала выпуск 120 буксирных пароходов в год. Без коренной реконструкции предприятия и наращивания его производственных мощностей браться за это дело было бессмысленно.

В 1927–1930 г.г. по техническому проекту, разработанному Ленинградским институтом «Проектверфь», вошли в строй плаз и стапельная площадка в пойменной части завода. Там закладывались и строились корпуса судов, всплывавшие во время разлива Волги. До 1940 года построены компрессорная станция, цеха: судокорпусный, судокотельный, деревообделочный, механический, кузнечный, а также – гараж и центральный склад.

Проведенная техническая реконструкция позволила заводу к 1933 году утроить производственную программу и перейти на серийный выпуск 200-сильных, а затем – 400 и 600-сильных буксирных пароходов – до 40 единиц в год.

В 1930 году в системе ВСНХ организовано объединение «Речсоюзверфь». Завод «Красный металлист» как специализированное судостроительное предприятие перешел из местного подчинения «Татметаллтреста» в «Речсоюзверфь» и приобрёл статус союзного значения. Новый статус – новые задачи. Правительство готовило судостроителям заказы на изготовление кораблей специального назначения.

И вот, в 1934 году завод получил свой первый оборонный заказ. Одним из первых в стране он начал строить новые для того времени военные корабли – речные бронекатера. Это потребовало вдвое увеличить мощности завода. Для обеспечения выпуска новой продукции в 1934–1935 г.г. были



Сдаточная бригада бронекатеров, 1939 год

построены: трехпролетное здание корпусного цеха, два пролета деревообделочного цеха, здание заводской столовой и парткома, центральный склад. Оборудовали специальную площадку для монтажа бронекатеров и площадку для закладки и всплытия судов на берегу затона.

До Великой Отечественной войны заводчане успели построить более 70 бронекатеров, которые вошли в состав Амурской и Днепровской флотилий. Организаторами производства были: М. А. Волков, В. С. Гусев, С. И. Колпак, строители И. И. Куликов, Е. П. Прилепский, ведущие бригадиры и рабочие братья Терентьевы Владимир и Александр, Малкин З. М., Крылов В. Е., Погостинский А. П., Сунцов В. В., Шакиров С. Ш., Кондратьев Ф. П., Мохнаткин Н. Д., Сиротин Г. М., Алексеев А. С., Борисов М. И. и другие.

В 1939 году от Военно-Морского Флота страны был получен новый заказ на постройку больших противолодочных кораблей.

Набрав значительные мощности, завод перед началом Великой Отечественной войны ежегодно выпускал: до 40 единиц буксирных пароходов, более 10 бронекатеров, до 30 паровых машин, более 30 штук паровых шпилей, до 60 единиц паровых насосов типа «Вартингтон» и другие механизмы. Причем, не только для себя, но и для других заводов и верфей страны.

Численность работающих на 1 января 1934 года составляла 2364 человека.



На палубе первого парохода. Группа работников завода «Красный металлист» с главным инженером А. М. Проваторовым (сидит в центре), 1929 год.

Корабль – осуществлённая мечта

Успешную реорганизацию заводского производства в 30-ые годы обеспечили прежде всего умелые руководители и знающие специалисты. Директора завода К. С. Ляховский, С. А. Бахорин, Ф. А. Приставко, Ю. И. Неометов, В. П. Петров, главный инженер А. М. Проваторов, начальник конструкторского бюро С. С. Барыбин, начальник судокорпусного цеха И. Т. Зайцев, начальник механического цеха В. С. Гусев, главный механик завода В. Н. Сибиш и другие.

Одним из основоположников судостроения на заводе по праву считается А. М. Проваторов – главный инженер с 1923 по 1933 г.г. Умнейший специалист, опытный управленец и умелый организатор. Его вклад в развитие предприятия трудно переоценить. Он руководил процессом реконструкции производства, постройкой первых барж и пароходов. А такие талантливые конструкторы, как Рыбаков С. К., Рыков С. Ф., Мирецкий Н. А., Колчин М. А., Кувалдин В. Т. под руководством С. С. Барыбина разрабатывали чертежи на постройку первых буксирных пароходов. Причем, не только на корпус судна, но и на все основные механизмы.



Славу предприятия преумножали своим героическим трудом стахановцы 30-х годов – В. В. Дьячков, И. Н. Орлов, З. М. Мифтахутдинов, Р. З. Адиятуллин, А. Г. Уланов, Н. Л. Камчатнов, А. А. Фадеев и многие другие.

В 1931–1932 г.г. Постановлением ЦИК ТАССР за самоотверженную работу и высокие производственные показатели трое работников завода были удостоены высокого звания «Герой Социалистической стройки Татарстана». Это – директор завода Ф. А. Приставко, начальник БРИЗа А. И. Смирнов и бригадир клепальщиков М. А. Щелчков.



Сотрудники конструкторского бюро завода с главным инженером А. М. Проваторовым (во втором ряду, второй слева) и начальником бюро С. С. Барыбиным (во втором ряду, крайний справа), 1928 год

На первом общерайонном совещании стахановцев в ноябре 1933 г. трем передовикам производства - слесарю А. О. Седову, трубопроводчику А. С. Алексееву, слесарю А. П. Васильеву - вручены особые нагрудные знаки «Ударнику выполнения шести указаний Сталина».

В начале 30-х годов на судостроительных заводах страны начали внедрять электросварку. Можно без преувеличения сказать, что в конструировании и изготовлении судовых корпусов наступила новая эпоха.

Безусловно, одними из первых, в 1931 году, по новому методу начали работать судостроители «Красного металлиста». Привыкшие быстро осваивать



Бригада рабочих завода «Красный металлист» на сдаче колесных буксиров на реке Свирь. 1934 г.



Дьячков В. В.



Приставко Ф. А.



Смирнов А. И.



Щелчков М. А.

всё новое, рабочие завода дотошно вникали в тонкости сварочного дела. Лучше других получалось это у Привалова С. И., Ларионова А. Д. и А. Г. Зориной. И уже в 1932 году корабельщики построили первый буксиро-пассажирский пароход со сварным корпусом – «Сура». Волжский долгожитель. Он только в 60-м году встал на свою последнюю швартовку.

В 1932 году «в ознаменование юбилея 40-летней литературной и общественной деятельности великого пролетарского писателя и борца» Постановлением ЦИК ТАССР заводу «Красный металлист» присвоено имя Максима Горького.



Первые курсы сварщиков

Комсомольский азарт

Не случайно одна из первых улиц Зеленодольска, получившего статус города в 1932 году, была названа Комсомольской. Именно молодежь 30-х самоотверженно работала на производстве, строила дороги в городе, первый стадион и первый дом культуры, осваивала полеты на планерах. Словом, жила бурной, насыщенной жизнью.

Имена Бориса Умова, Сергея Пастухова, Ивана Засорина, Александра Цивильского, Петра Бычкова, Геннадия Крылова, Василия Луговина, Саида Ярыева, Николая Камчатнова, Ираиды Кузнецовой, Екатерины Гараниной в те далекие годы были известны не только заводу но и всему городу.

А всеобщим любимцем и заводилой был Николай Березинский – секретарь заводского комитета комсомола в 1931–35 гг.

Простой рабочий паренек, токарь. Бывший воспитанник царицынского детдома. Он в девятнадцать лет вошел в рабочий коллектив завода «Красный металлист» и совсем скоро стал вожаком и кумиром молодежи. У него всегда была масса идей и планов.



Н. Березинский – секретарь заводского комитета комсомола. 1931–1935 г.

И он первым брался за любое дело. На работе, на субботниках и воскресниках, на встречах с пионерами в лагере отдыха, в спортивных соревнованиях. Парни и девушки с воодушевлением его поддерживали. Делали всё дружно, весело, азартно. Так они накрепко вплетали свои судьбы в единую судьбу, судьбу завода.

Именно в те годы рождались комсомольско-молодежные бригады, лучшие из которых возглавляли И. Ф. Тогунов, А. О. Седов, А. С. Алексеев и первая девушка-токарь Ираида Кузнецова.

Молодежь 30-х годов не только ударно трудилась. Им интересно было проявлять себя на спортивных площадках. А кому-то больше нравилось осваивать сценические подмостки — для развития художественной самодеятельности тоже создавались необходимые условия. Большой популярностью пользовались выступления «Живой газеты» — театрализованные представления, в которых высмеивались недостатки окружающей жизни.

Организатором и идейным вдохновителем этих спектаклей был Сергей Иванович Колпак. Он сам писал сценарии, был и режиссером и актером. Бывший беспризорник и детдомовец, а затем — активный комсомолец, он поступил на завод в 1926 г. и прошел долгий путь от слесаря до начальника ОТК завода.



Комсомольский актив завода во главе с Николаем Березинским. 1932 год.



Комсомольско-молодежная бригада Ираиды Кузнецовой.



Участники военизированный лыжной эстафеты, 1934 год



Коллектив физкультурников завода «Красный металлист» в 30-е годы, во главе с инструктором Б. М. Умовым (третий ряд, четвертый слева).

Особенно значительных достижений добивалась в те годы заводская молодежь в спорте. И связаны они с именем замечательного человека, отличного спортсмена Бориса Михайловича Умова. Футбольной команде, где Умов был играющим тренером, паратским легкоатлетам, лыжникам и стрелкам не было равных в республике. И. Засорин, В. Орлов, А. Сайфутдинов, Ф. Титков, П. Ермошин, Е. Гаранина, З. Преображенская, З. Паранина и др., признавались лучшими «ворошиловскими стрелками» страны.

Руководство завода поддерживало молодёжные инициативы не только морально. Слово бы поощряя энтузиастов, построивших городской стадион, приобрели для занятий спортом планер. Сразу же организовали планерный кружок, инструктором назначили молодого рабочего, кузнеца Сергея Пастухова. У кого-то увлечение полётами переросло в настоящую страсть. А. Цивильский, П. Бычков, К. Чемарин и другие, изучив планерное дело, поступили учиться в летные школы и впоследствии связали свою судьбу с авиацией.

Так в 30-е годы, «в буднях великих строек» зарождалась мощь и уникальность зеленодольского судостроительного предприятия, складывалась та сила духа, которая помогла людям выстоять в суровые годы Великой Отечественной войны. Помогла тем, кто ушел на фронт, и тем, кто остался у станков и ковал Победу в тылу.



Духовой оркестр завода, 1935 г.



Девичий оркестр, 1935 г.

Передовая в тылу

*«Вставай, страна огромная,
Вставай на смертный бой
С фашистской силой темною,
С проклятою ордой...»*

Война. На борьбу с фашистскими захватчиками поднялась вся страна. «Красный металлист» отправил на фронт 2800 человек. Впрочем, в те годы у каждого была своя передовая. В заводских цехах и на колхозных полях советские люди держали надёжную оборону. Это тоже был фронт.



Военный всеобуч на заводе, 1941 год

С первых дней войны завод выпускал только оборонную продукцию. Ушедших на фронт рабочих заменили их жены, матери и сестры, встали к станкам подростки, вернулись на прежние рабочие места старики.

В августе 1941 г. на завод прибыли эшелоны с эвакуированными работниками Киевского завода «Ленинская кузница», Ленинградских и других предприятий. Большие задачи по обеспечению Красной Армии и Военно-Морского Флота боевой продукцией были поставлены перед заводом. На базе эвакуированного с Киевского и Ленинградского судостроительных заводов оборудования в короткий срок были увеличены производственные мощности. А прибывшие коллективы помогли восполнить недостаток рабочей силы.



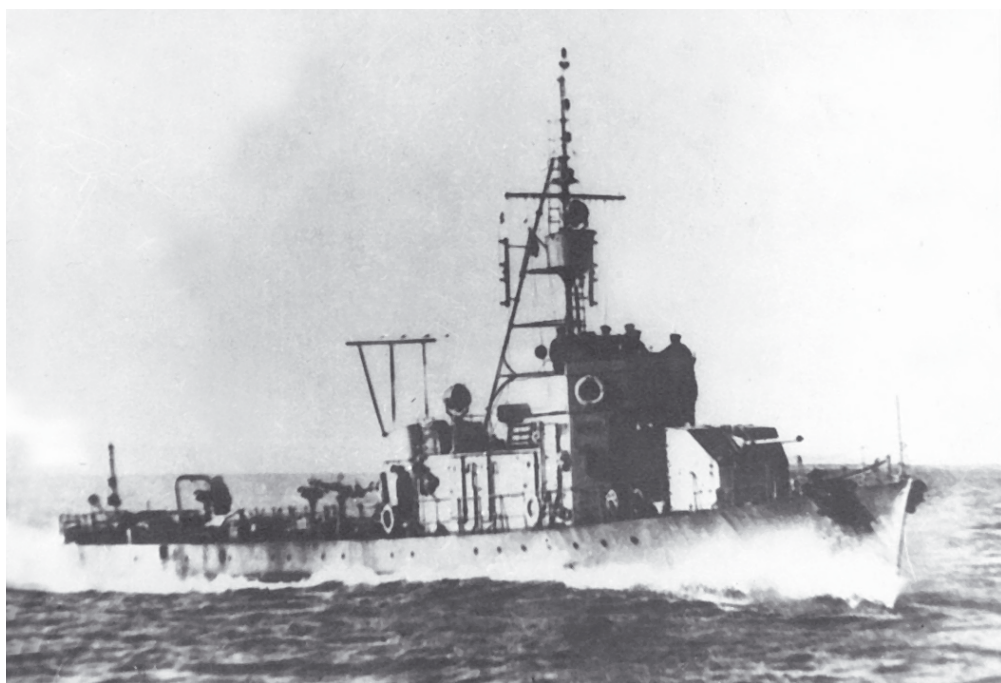
Бутома Б. Е.

Возглавляли завод в годы войны крупные специалисты в области судостроения, талантливые руководители: директор завода *Товстых Евгений Васильевич* (после войны – ректор Ленинградского кораблестроительного института), главный инженер *Бутома Борис Евстафьевич* (1945–48 г.г. – директор завода, а с 1957 по



Товстых Е. В.

1976 г. – министр судостроительной промышленности). Партийную организацию в те годы возглавлял *Гольман Борис Евгеньевич*.



Противолодочный корабль

Героический труд заводчан в те годы трудно описать словами. Никто не думал о себе, об отдыхе и условиях труда. «Всё для фронта, всё для победы». И они дали фронту: свыше 4 миллионов артиллерийских снарядов, около 3 тысяч пулеметов, 26 тысяч саперных лопат, около 3 тысяч корпусов авиабомб.

А для моряков построили 150 бронекатеров, 13 противолодочных кораблей, десятки буксиров, барж.



Гаврилов В. В.

Из воспоминаний ветерана войны и труда *ГАВРИЛОВА Валерия Васильевича*: «В июне 1941 года, окончив 7 классов, я получил повестку, по которой был направлен в ремесленное училище №2, где была создана группа ускоренного обучения токарному делу. Обучение длилось чуть больше месяца, и 1 августа нас распределили по заводам. Я попал на завод им. Горького в механический цех. Придя на завод, мы были удивлены тем, что уже все производство было перестроено на военный лад. Так, например, наш цех, кроме изделий для бронекатеров, выпускал 500-килограммовые авиационные бомбы, турели для крупнокалиберных пулеметов, 2-х и 3-х-ствольные зенитные пулеметы, металлические конструкции для аэросаней и другую продукцию. Я работал

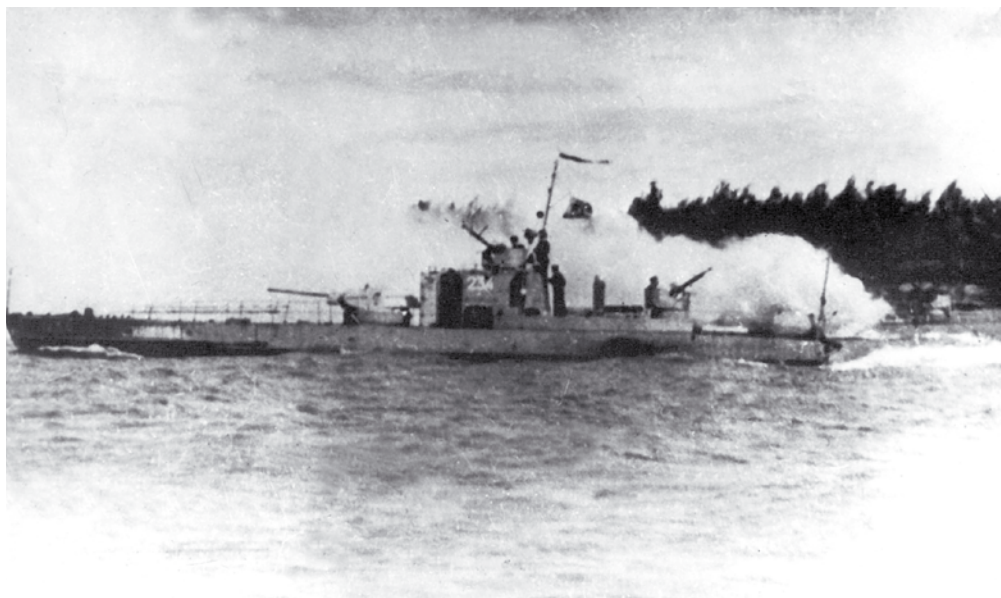
на токарном участке, начальником которого был Борис Тимофеевич Карих, эвакуированный из Киева. Сначала мы точили болты и гайки, а затем нам доверили ответственный заказ – оси для пулеметов, и мы выпускали их в большом количестве, работая по 12 часов. Часто можно было видеть в цехе моряков: они стояли около станков, ждали готовое изделие и сразу несли его на строящийся бронекатер. Конечно, было тяжело работать, но мы знали, что на фронте еще тяжелее и что там нужна наша продукция». Да, люди работали с большим энтузиазмом, т.к. они знали, что от всех нас зависит победа над врагом».

Старшим мастером в цехе № 3 работал в то время *Огурцов Василий Иванович*. «Во время войны, – читаем мы в его воспоминаниях, – цех выпускал авиационные бомбы, лыжи для орудий, детали для аэросаней, броню для танков, саперные лопаты. Заказы были все срочные. Работали по 12 часов, а иногда и круглосуточно. Завод выпускал снаряды, для этого нужен был металл, а его не хватало. Поэтому изыскивались всевозможные резервы, в том числе использовались и немецкие трофеи, их резали на мелкие части. И вот был такой случай: трофеев прибыло много, а резчиков не хватает. Я сам взялся резать, а один немецкий пулемет оказался заряжен и неожиданно выстрелил и прострелил мне три пальца.

Сложной была работа и по изготовлению брони для танков. Мы эту броню строга́ли, калили, испытывали обстрелом и отправляли на Сормовский завод, где вы-



Огурцов В. И.



Бронекатер № 234 «Калужный» в бою

пускали танки. Работали, не покладая рук, как говорится, до упаду, помогали фронту, поэтому и победили».

Но основной продукцией завода в годы войны были бронекатера. Все построенные в период 1941–45 г.г. бронекатера входили в состав Волжской, Днепровской и Дунайской флотилий, участвовали в ряде важнейших боевых операций, несли повседневную боевую службу. Начав войну на Волге, под стенами Сталинграда, бронекатера победоносно прошли по водным путям Европы, завершив свой боевой путь на Дунае и Одере.

И не раз труженики завода получали от краснофлотцев письма с благодарностью за свой героический труд. Например, бывший командир бронекатера № 33 Герой Советского Союза Воробьев Константин Иванович пишет в своих воспоминаниях: «В июле 1942 года я принял в Сталинграде командование бронекатером, который был построен в вашем городе. На этом катере воевал в Сталинграде, где экипаж стал гвардейским, а за Керченскую операцию мне и рулевому матросу Виктору Усу было присвоено звание Героев Советского Союза. Бронекатер с боями дошел до Вены, и из команды погиб всего один человек. Всегда с благодарностью вспоминаю Зеленодольск, – город, где руками рабочих был построен мой небольшой, но грозный для фашистов корабль, который с боями прошел от Сталинграда до Германии и внес свою долю в нашу победу».

Эти корабли сыграли неоценимую роль в великой битве за Сталинград. Бронекатера выполняли наиболее опасные и ответственные боевые задания.



Бронекатер «Калюжный» установлен в 1967 году на заводской площади как памятник боевой и трудовой славы заводчан

Маневренные и подвижные, они проходили там, где тяжелые корабли зарывались килем в песок. Из-за напористости и всепроходимости их справедливо называли «речными танками» или «бычками».

Командарм 62-й армии В. И. Чуйков так отзывался о работе моряков: «Если бы не ваши «бычки», — нам бы не удержать позиций. Благодаря катерам мы смогли доставить десятидневный запас вооружения, боеприпасов, продовольствия, медикаментов и с успехом отстояли Сталинград, нанося удар за ударом».

Не случайно после войны именно зеленодольские бронекатера установлены на пьедесталы в память о героических сражениях в городах Пинске, Измаиле, Мариуполе, Волгограде. А в 1976 г. вернулся в родной завод и встал на вечную стоянку легендарный бронекатер «Калюжный», который был построен руками заводчан в 1943 г. и в составе Дунайской флотилии дошел до Вены, где экипажу пришлось участвовать в беспримерной по мужеству операции по захвату и сохранению знаменитого Имперского моста.

Такую высокую оценку получили бронекатера, изготовленные заводскими умельцами. Поистине героически трудились, выполняя заказы флота, рабо-



Работники снарядного цеха, 1945 год



Выпускники ремесленного училища, 1941 год



Бригада Алексея Тихомирова – одна из лучших молодежных бригад в годы войны

чие: Сабир Шакиров, братья Владимир и Александр Терентьевы, Мохнаткин Н. Д., Гришин И. Т., Сидоров Л. Т., Кондратьев Ф. П., Наянов Г. М., Огурцов В. И., Алексеев А. С., мастера Крапоткин М. Я., Трутнев В. П., Климин Ф. И., главный технолог Гусев В. С., начальник цеха Колпак С. И., зам. нач. цеха Волков М. А. и многие другие.

Самоотверженный труд не остался незамеченным. Многие заводчане в годы войны были награждены орденами и медалями за успешное выполнение заданий для фронта. Орденом Ленина – начальник литейного цеха Широков С. Е., орденом Знак Почета – ст. мастер Орлов И. Н., орденом Красной Звезды – слесарь Архипов А. П., медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие» – бригадир слесарей Набиуллин Х. Н., мастер Назаров М. Ф., сверловщик Спиринов В. А., станочницы Храмова М. И., Игонина Е. К., сварщица Биктагирова М. Г. и многие другие.

Коллектив завода в военные годы неоднократно становился победителем Всесоюзного социалистического соревнования, награждался переходящим Красным Знаменем Государственного Комитета Обороны.

Вовсю старалась и молодежь. Работая на ответственных участках производства, парни и девчата в короткий срок овладевали специальностью, трудились с максимальной отдачей.



Их имена тоже вписаны в историю завода: Агапитова Н. Е., Опари-на В. И., Савина С. С., Гиниатуллина Н. Г., Муратов Р. К., Корнилов В., Сорокин В. Н., Маркин В. Н., Симонова В. И., Комарова Н. С., Тихомирова В. В., Бондаренко А. И., Бирюлин В. И., Нагуманова М. Х., Степаншина З. П., Буланки-на А. И., Козлова К. Г., Малоглазова Н. М.

Юноши и девушки, которые всей душой рвались на фронт, но вынуждены были оставаться на оборонном производстве, придумали свой способ «участия» в боевых действиях. Они создавали комсомольско-молодежные бригады, которым присваивалось звание фронтовых. И каждый член такой бригады выполнял план не менее, чем на 200 % – «за себя и за того парня».

Лучшими бригадами руководили М. Федорова, А. Горшков, Р. Ахметшина, Х. Набиуллин, Т. Гарифуллина, М. Москвич.

Хрупкой, неприметной девчушкой, невысокого росточка пришла на завод Тихомирова В. В. Вера Васильевна вспоминает то время: «Станок, за которым я работала, был такой большой, что мальчишки подставляли мне под ноги 2 ящика. А детали, или, как мы их называли, «катки», такие тяжелые, что чуть поднимешь. Транспорта на заводе не хватало, и нам приходилось эти «катки» переносить на руках из одного цеха в другой, чтобы не было простоя. Зимой было тяжело. Особенно тем, у кого не было рукавиц – детали примерзали к рукам. Отдираешь деталь вместе с кожей. Кровь сочится. Но ничего, вымоешь руки в эмульсии или керосине, и все зажило. Болеть было некогда, дорожили каждой минутой. От нас бойцы ждали снарядов, и мы отправляли их бесперебойно».



Чausовский И. Д. – комсорг ЦК ВЛКСМ в 1941–1943 г.г.

Ради этой Победы отдавали люди все свои силы, все средства. Часто на заводе проводились субботники, средства от которых шли на постройку танков, самолетов, боевых кораблей. Руководили этой работой секретари ЦК ВЛКСМ – И. Чаусовский, М. Москвич и др.

Например, в 1941 году по инициативе комсомольцев цеха № 7 начали сбор средств на танковую колонну «Комсомолец Татарии». В 1942 году на деньги, собранные жителями города, построили самолет «Зеленодольский комсомолец», который был передан в состав 930-го авиаполка. Летал на этом самолете летчик Герди М. Н., уничтожая немецкую технику, доставляя разведчиков в тыл врага, поддерживая связь с партизанами.

В 1943 году в состав Черноморского флота переданы 3 торпедных катера, построенные на средства учащихся ремесленных училищ: «Московский ремесленник», «Молодой патриот трудовых резервов» и «Трудовые резервы Татарии».

В 1944 году жители Зеленодольска собрали для фронта 2 млн. рублей. На эти средства корабельщики построили два боевых корабля – «Сталинец» и «Трудящийся Татариин». 30 мая 1944 года на торжественном митинге их передали представителям Военно-Морского Флота.

В 1942 году по инициативе комсомольцев завода оборудована походная автомастерская «летучка» для ремонта боевых машин в полевых условиях. Вместе с одной танковой колонной наша «летучка» прошла боевой путь от Волги до Вислы. А в 1944 году на завод пришло письмо от танкистов, в котором го-



Сбор теплых вещей для фронта

ворилось: «Не один десяток машин был восстановлен с помощью вашей мастерской. От всей души благодарим комсомольцев завода, желаем им новых успехов на благо нашей любимой Родины».

Кроме этого, всю войну заводчане отправляли на фронт теплые вещи, посылки для красноармейцев. Помогали ухаживать за ранеными, размещёнными в городском госпитале, принимать и размещать эвакуированных, оказывали помощь семьям погибших.

Именно о таких людях написал в 1941 году Алексей Николаевич Толстой статью «Нас не одолеешь!», в которой есть такие слова: «Все эти тысячи и тысячи рабочих: мужчин, женщин и подростков, осваивая новые заказы для разгрома фашизма, преодолевая трудности, подходят к делу с умом и сметкой, не щадя сил своих – дают великую битву вооруженному насилию всей фашистской системы. Без громких слов, просто и буднично, отдавая всего себя, они упорно, всеобщим трудом воздвигают несокрушимую мощь Советского государства».



Снято в день награждения медалью 40 летия Победы, Зеленодольск, 17 июня 1985 год

Покрыли себя неувядаемой славой и заводчане-фронтовики – те 2800 человек, кто, не жалея жизни, сражался за Родину с оружием в руках под Москвой и Сталинградом, у стен блокадного Ленинграда и на огненной Курской дуге, кто освобождал Европу и штурмовал Берлин.

Лишь 830 из них вернулись на родной завод и среди них – Герой Советского Союза И. М. Засорин и полный кавалер трех орденов Славы Я. М. Харитонов.



И. М. Засорин



Я. М. Харитонов

Время мирных побед

Первая в стране поточная линия

Послевоенные десятилетия приносят заводу славу надежного современного предприятия, идущего в ногу с мировыми достижениями науки и техники.

Закончив в 1945–46 г.г. постройку бронекатеров, завод приступил к строительству новой серии больших охотников за подводными лодками.



Противолодочный корабль пр. 122 б

В те годы судостроительное производство завода полностью зависело от погодных и сезонных условий. Ведь абсолютно все работы велись под открытым небом, а подъем и всплытие судов в затоне зависели от того, когда и сколько воды прибывает в Волге.

С июня 1945 г. руководство завода вплотную занялось развитием судостроительного направления.

Группа инженеров и специалистов во главе с директором завода Б. Е. Бутой внедряет на предприятии уникальную технологию поточно-позиционного метода постройки кораблей. Для этого очень быстро проложили железнодорожные пути, обустроили стоянки для конвейера и спуска, сделали пристрой у механического цеха для изготовления труб и надстроек. Соорудили спусковое устройство, которое позволяло производить спуск кораблей в любое время, независимо от уровня воды в Волге. Кроме этого, изготовили специальные грузовые и спусковые тележки для перевода и пересадки заказов. Специалис-



Первое спусковое устройство

ты судовой верфи в сжатые сроки освоили блочную сварку корпуса и надстройки, усовершенствовали технологию монтажа главного двигателя и валовых линий. Словом, сотворили то, что хотели. Уникальную для своего времени поточную линию. Ну, а когда пришло время опробовать её на деле – устроили настоящее торжество. Областное руководство даже приехало. Итак, в июне 1947 года *впервые в практике отечественного судостроения поточный заказ перевели с площадки на воду*. Благодаря этому методу завод ежегодно сдавал флоту по 25 – 30 кораблей. Впечатляет?!

В 1949 году за разработку и внедрение этого уникального новшества группа специалистов завода и ЦКБ-340 была удостоена высокого звания Лауреатов Государственной (Сталинской) премии СССР. В эту группу вошли: Б. Е. Бутома, В. Ф. Ивочкин, В. С. Гусев, С. Л. Смеркович, А. Г. Шаповалов, А. В. Кунахович, В. И. Цюпак, Н. М. Шомин.



Бутома Б. Е.



Ивочкин В. Ф.



Гусев В. С.



Смеркович С. Л.



Кунахович А. В.



Цюпак В. И.



Шомин Н. М.



Шаповалов А. Г.

С 1947 по 1955 гг. завод сдал флоту 235 кораблей пр.122 б. Причем, 10 из них в разобранном варианте отправили в Китай. Вроде учебно-тренировочных комплектов, на которых наши специалисты помогали китайским рабочим осваивать технологию постройки кораблей.

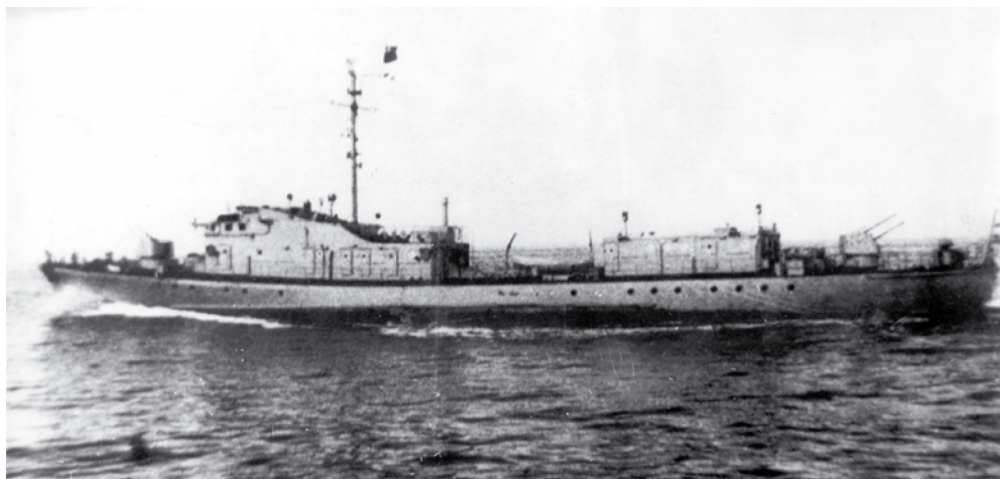
В ногу со временем

В конце 50-х годов специалисты Зеленодольского ПКБ под руководством главного конструктора А. В. Кунаховича разработали и внедрили в произ-



Противолодочный корабль проекта 201 М

водство более совершенные противолодочные корабли пр. 201 и 201 М водоизмещением 216 тонн. 54 таких корабля вооружили отечественный флот. Одновременно на заводе строили корабли связи пр. 357 водоизмещением 290 тонн. 18 судов ушли помогать военным морякам.



Корабль связи проекта 357

Активное участие в строительстве и сдаче этих кораблей принимали рабочие Наумов А. И., Варфоломеев А. Я., Буйков И. М., Гашигуллин М. А., Скольсков А. И., Исаев А. С., Шахов С. Н., Перова О. И., Самигуллина Н. Х., Зиновьев С. Г., Муратов Г. К.; инженерно-технические работники Платонов В. Ф., Таланин И. А., Гайнуллин А., Кондратьев Н. А., Шайхутдинов Г. Ш., Храмов В. Г. и др.



Г. В. Малаховский

В 60-е годы на заводе внедряются новые технологические процессы – автоматические виды сварки, автоматическая газовая резка, блочная сборка кораблей и судов.



Ф. Л. Штильман

В 1950 г. за внедрение новой технологии производства литых якорных цепей металлурги завода Г. В. Малаховский и Ф. Л. Штильман были удостоены звания Лауреатов Государственной премии СССР.

Кроме военных кораблей, в эти годы для нужд народного хозяйства было построено 22 грузовых теплохода «Колхозница» и 34 буксира-толкача.



Баржа «Колхозница» проекта 456



Сдаточная команда буксира «Герой Н. Вилков»



Блок корпусных цехов

За выпуск буксиров-толкачей группа работников завода во главе с главным строителем гражданских судов Г. В. Костровым была награждена золотой, серебряной и бронзовой медалями ВДНХ СССР.

В 50-х годах началась реконструкция завода, стали улучшаться условия работы. В 1950 г. было построено новое здание трубомедницкого цеха. В 1955 г. – блок корпусных цехов с эллингом. В результате, судостроительное производство практически ушло с открытых площадок в капитальное здание с отопительной системой и мощными грузоподъемными средствами.

В 1957 году заработало новое механизированное спусковое устройство, позволяющее доводить спусковой вес судна до 1200 тонн.

Построили защитную дамбу, центральную котельную, шихтовый двор литейного цеха, цех дельных вещей, производственное здание для цеха судовых механизмов и для цеха конструкций из легких сплавов, достроечный причал.

Завод – орденоносец

В конце 60-х – начале 70-х годов коллектив завода решает новые ответственные задачи, связанные с укреплением обороноспособности страны.

В 1960 году завод освоил выпуск противолодочных кораблей пр. 204.



Противолодочный корабль проекта 204

Кстати говоря, за их создание группе конструкторов Зеленодольского ПКБ. присудили Ленинскую премию. По боевой эффективности противолодочных и зенитных средств корабль существенно превосходил своих предшественников. Больше того, он был оборудован двухступенчатой гидромоторной установкой. Аналогов этому типу движительного комплекса тогда не существовало.

В шестидесятые годы завод отправил флоту 31 противолодочный корабль пр. 204.

Поздней осенью 1959 г. ушел с завода на сдаточную базу в Севастополь опытный корабль проекта 159 – незабываемый заказ № 601. По воспомин-



Сторожевой корабль проекта 159



нениям ветеранов, из всех заказов, выпавших на долю цеха № 25, самым сложным был головной № 601.

В практике не только отечественного, но и мирового кораблестроения он был первым сравнительно крупным кораблем, на котором применяли в качестве главных двигателей газовые турбины достаточно большой мощности.



Речной пассажирский теплоход на подводных крыльях «Метеор»

Корабль был очень сложным как в постройке корпуса, так и в монтаже нового опытного оборудования, машин и механизмов. Но благодаря упорству, совместным усилиям коллектива завода и конструкторов всё-таки уложились в отведённые сроки.

Завод одним из первых в стране приступил к созданию быстроходных судов с динамическими принципами поддержания. В 60-м году началось строительство скоростных пассажирских теплоходов на подводных крыльях типа «Метеор». Знаменитые «Метеоры». Красавцы «Метеоры».

Едва появившись, они преобразили не только наше представление о водном транспорте. Они привнесли в нашу жизнь новые эстетические критерии жизни. Они помогали привыкать к комфорту, как к обыденности.

При строительстве этих теплоходов была освоена принципиально новая для завода технология изготовления клепанных корпусов из легких сплавов (авиационная) и крыльевых устройств из нержавеющей ста-



Рыбодобывающий морозильный рефрижератор проекта 1361

ли. За 40 лет около 400 «Метеоров» умчалось из Зеленодольска искать свои реки, свои пристани.

Не удивляйтесь, если увидите их в Болгарии, Польше, Чехии, Словакии, Венгрии, странах бывшей Югославии, Китае.

С 1962 по 1970 г.г. завод построил большую серию (37 единиц) морских рыбодобывающих морозильных рефрижераторов для Министерства рыбного хозяйства. В Каспийское море ушли 10 специальных рыбодобывающих



Рыбодобывающий рефрижератор-мукомол, проект 1375



Вручение заводу ордена Трудового Красного Знамени, 1966 год



судов, оборудованных технологическими линиями для производства рыбной муки.

В 1966 году за заслуги в создании и производстве новой техники и успешное выполнение плана 1959-1965 г.г. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 июля 1966 г. завод наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Этим же Указом слесарю-универсалу цеха 47 А. О. Седову было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Большую группу работников наградили высокими правительственными наградами.

В 1971 году за успешное освоение постройки рыбодобывающих судов (мукомолы) директор завода И. И. Немченко, главный строитель В. В. Голованов и слесарь-монтажник Г. И. Горелов награждены бронзовыми медалями ВДНХ.

Большой вклад в развитие завода в те годы внесли видные руководители и специалисты судостроения – Солдак Г. Ф., Смыслов В. И., Маркотенко Н. Д., Закрутаев П. И., Куликов И. И., Терешин Н. А и Терешин Б. А., Трегулов И. Г., Седов А. О., Тиховнин Е. И., Андреев Н. С., Зверев А. А., Карих Б. Т., Сергин А. Д., Трубников В. А., Шарапов М. Б., Костров Г. В., Парфенов В. И., Серов В. Г., а также сотни рабочих, чьим трудом создавалась и преумножалась мощь предприятия.



Седов А. О.



Работники завода, награжденные орденами и медалями в 1966 году за высокие достижения в труде



Терешин Б. А.



Тиховнин Е. И.



Андреев Н. С.



Костров Г. В.



Терешин Н. А.



Закрутаев П. И.



Зверев А. А.



Карих Б. Т.



Сергин А. Д.



Трубников В. А.



Шарапов М. Б.



Серов В. Г.



Время больших свершений

В 70–80-ые годы вновь пришло время преобразовывать завод, готовить его к решению более масштабных задач на принципиально ином технологическом уровне. И без того нескучную жизнь судостроителей ожидала



Противолодочный корабль «Альбатрос»

серьёзная встряска. Строительство новых крупных объектов, реконструкция производства, внедрение новых технологий...

В 1966 году завод получил задание построить современный противолодочный корабль – «Альбатрос».

Корабль нового поколения водоизмещением около 1000 тонн, оснащён был

передовым для своего времени ракетным и артиллерийским вооружением, мощной механической установкой, позволяющей развивать скорость до 35 узлов, имел хорошие мореходные качества.

В 1966 году завод получил задание построить современный противолодочный корабль – «Альбатрос».

Корабль нового поколения водоизмещением около 1000 тонн, оснащён был

передовым для своего времени ракетным и артиллерийским вооружением, мощной механической установкой, позволяющей развивать скорость до 35 узлов, имел хорошие мореходные качества.



Сдаточная команда головного корабля «Альбатрос», г. Севастополь, 1970 год

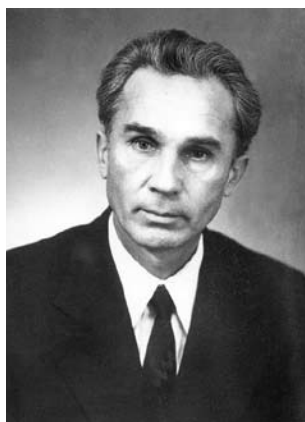
Как показало время, специалистам Зеленодольского ПКБ удалось разработать проект судна, востребованного вооружёнными силами страны в течение многих лет.

Военные моряки получили 38 «Альбатросов», 12 из них пригодились пограничникам.

В 1979 году за создание этих кораблей заместителю главного инженера завода А. И. Шавыркину, слесарю-монтажнику А. А. Лапшину и группе специалистов ЗПКБ присуждена Государственная премия СССР



Лапшин А. А.



Шавыркин А. И.



Трошанов Б. В.



К. А. Корсаков



Тарасов Н. П.



Щавлев В. П.



З. П. Есиков



И. Г. Трегулов



В. В. Самойлов



Кузнецов В. Д.

Большой вклад в строительство «Альбатросов» внесли также: Б. В. Трошанов, К. А. Корсаков, Н. П. Тарасов, В. П. Щавлев, В. Д. Кузнецов, Ю. П. Пузырьков, В. В. Самойлов, И. Г. Трегулов, В. Ф. Маслов, Г. М. Выставной, З. П. Есиков и сотни других работников завода. Не одну сотню боевых кораблей и гражданских



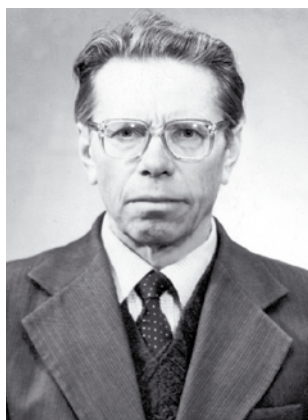
Цех титанового литья

судов вывел с завода в большое плавание бывший сдаточный капитан, Почетный гражданин г. Зеленодольска Султанов С. Г.

В 1967 году на заводе заработал крупнейший в Европе цех титанового литья. Его оснастили специальным технологическим оборудованием: вакуумными плавно-заливочными печами, электрическими печами для термоп-

рокали литейных форм, рентгеновскими камерами и т. д. Попробуйте вообразить: печь «Нева-5» (кстати, самая крупная в Европе) может выдать отливку весом до 2 с половиной тонн двух с половиной метровым диаметром!

Оснастить-то оснастили, но ведь и совладать со всеми этими техническими премудростями умы недюжинные нужны. Нашлись.



Демченков Е. П.



Жильцов А. В.

Демченков Е. П., в 1969–1985 г.г. – главный металлург предприятия и *Жильцов А. В.* начальник цеха титанового литья (с 1981 по 2001 г.г.). Благодаря их



Печь «Нева 5»



Десантный штурмовой катер на воздушной подушке «Скат»

профессионализму оборудование цеха отрабатывало свою уникальность «на всю катушку».

В 1969–1971 г.г. завод построил шесть малых десантных кораблей на воздушной подушке «Скат». Освоение этих судов потребовало разработки и внедрения принципиально новой технологии производства и проведения испытаний в речных условиях.

В речных – так в речных. Волга же – вот она. Справились с испытаниями.

В 1971–1974 г.г. построили четыре корабля «Стенд» для испытаний минно-торпедного вооружения.

В 1972 году завод приступил к постройке судов контроля и измерения физических полей надводных кораблей и подводных лодок, а с середины 80-х годов – его улучшенной модификации. До 1995 года построили 17 кораблей.

В эти годы растет выпуск и машиностроительной продукции нового поколения. Более чем в 25 стран мира завод поставлял шпильки, кронштейны, рули, гребные валы и винты, гребные устройства и якоря.



Судно контроля физических полей, проект 18061 «Звук»



Шпиль



Гребной винт

Выпускались также различные виды изделий для сельского хозяйства и широкий ассортимент товаров народного потребления: мебель, лодки «Маринка», «МКМ», «Ока-4», хозяйственные топоры, гаражи, садовые домики и др. продукция.



Комплект мягкой мебели «Лия»



Лодка OKA4

Памятным оказался для зеленодольских корабельщиков 1976 год. Три года строили и – достроили – уникальный судостроительный комплекс «Волга». Комплекс знаменовал собой новую веху в проектировании и постройке отечественных стапельно-спусковых сооружений. Внедрение комплекса позволило перейти к принципиально иной технологии постройки кораблей и судов водоизмещением до 7 тысяч тонн. Укрупненные блоки массой до 400 тонн предварительно собирали на предстапельных площадках, максимально насыщали блоки надстроек. Испытание заказов в незамерзающей док-камере можно было проводить круглый год. И – что немаловажно – значительно улучшились условия труда работающих.



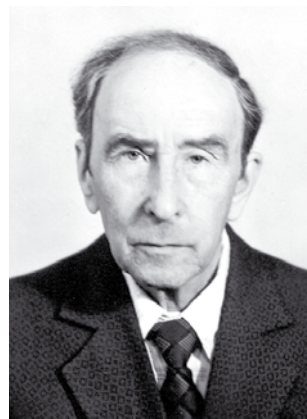
Комплекс «Волга»



Выставной Г. М.



Жарков Ю. А.



Тейле Л. Э.

Большой вклад в строительство и освоение комплекса внесли: директор завода И. И. Немченко, главный инженер Г. Г. Серебренников, зам. директора по капитальному строительству Л. Э. Тейле, главный сварщик Г. М. Выставной, зам. главного технолога Ю. А. Жарков и другие.



Сторожевой корабль «Ягуар»

Комплекс «Волга» «обновили» сторожевым кораблём «Ягуар». Серию «Ягуаров» завод строил по специальному заданию Главного Управления. 13 сторожевиков укрепили ВМС Германии, Югославии, Кубы, Алжира, Ливии (для африканцев их делали в тропическом исполнении).



Противолодочный корабль на подводных крыльях «Сокол»

В 1977 году на заводе построили первый в мире опытный противолодочный корабль на подводных крыльях. «Сокол» спроектировали в Зеленодольском ПКБ, а назвали его в честь главного конструктора – «Александр Кунахович». «Сокол» в то время был самым крупным по водоизмещению (500 тонн) и самым быстрым в мире кораблем на подводных крыльях (он мог развить скорость до 60 узлов).

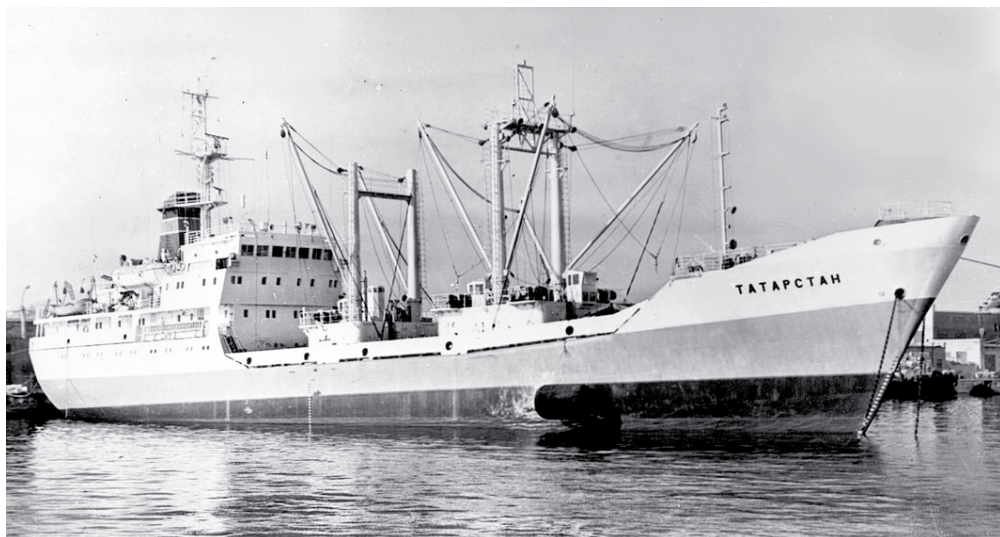
Противолодочный корабль «Сокол». Тактико-технические характеристики	
Длина, м	49,9
Ширина, м	9,9
Осадка, м	7,26
Экипаж, чел	39
Водоизмещение, тонн	468
Скорость, узлов	12,2
Скорость на подводных крыльях, узлов	50
Автономность, суток	7

В эти же годы заводчане выполнили заказ на 36 комплектов плавучих средств для танков. Министерство рыбного хозяйства в конце 70-х – начале 80-х получило 4 транспортных рефрижератора океанского плавания пр. 1351.

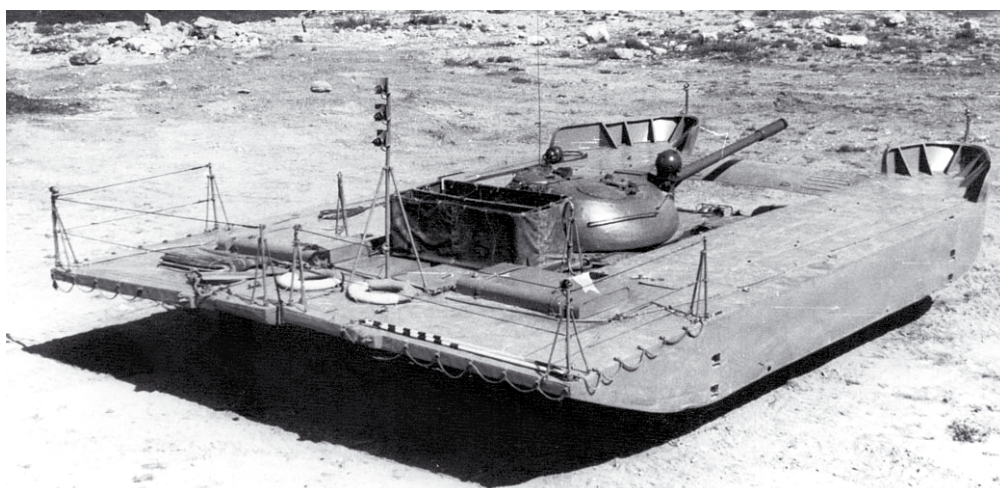


Между тем, реконструкцию и техническое перевооружение предприятия никто не отменял. Одно за другим появляются здания ремонтного и инструментального цехов, складские помещения, цех корпусных конструкций, здание вычислительного центра.

Производство обновилось механизированными линиями по изготовлению корпусных конструкций, плазменной резкой на машинах с программным управлением типа «Кристалл». Гребные винты обрабатывали теперь на станках с программным управлением КУ-350. Расширился парк станков с ЧПУ. Вычислительный центр оснастили более совершенными вычислительными машинами.



Транспортный рефрижератор океанского плавания, проект 1351



Плавсредство для танков



Плазменная резка на машинах с программным управлением типа «Кристалл»



Станок с числовым программным управлением

Падерин А. Д., десять лет отработавший главным технологом по машиностроению, а затем, с 1987 г. по 2005 г. – главным инженером завода по машиностроению, организовал (впервые в отрасли) внедрение на заводе станков с ЧПУ.



Падерин А. Д.



Большому кораблю – большое плавание

В истории многих российских предприятий девяностые годы упоминаются или сдержанно, или в сугубо чёрных тонах. У Зеленодольских судостроителей красноречивых дифирамбов тому времени тоже не сложилось. Однако и посыпать голову пеплом в то лихолетье на заводе не собирались.



Катер многоцелевого назначения «Терьер»



Речной пассажирский теплоход на воздушной каверне «Линда»



Ракетный корабль на воздушной подушке «Самум»

Да, конверсия, да, почти иссяк надёжный источник доходов – заказы «оборонки». Но, как в 41-ом мгновенно перестроились на военный лад, так спустя полвека, сумели сноровисто вернуться к выпуску гражданской номенклатуры.

Речные теплоходы на воздушной каверне «Линда», скоростные теплоходы на подводных крыльях «Метеор-2000», быстроходные многоцелевые катера типа «Терьер». Ещё было востребовано нефтегазовое оборудование, его производили более 30 наименований. На ферротитан был спрос – давали ферротитан.

В результате демократических преобразований приоткрылись границы, что позволило увеличить объёмы поставок на экспорт. В том числе – титанового литья.

Однако, нельзя сказать, что военная тема раз и навсегда исчезла с повестки дня строителей кораблей. Многие проек-

Ракетный корабль «Самум». Основные характеристики	
Длина, м	64
Ширина, м	17,2
Осадка, м	3,8
Водоизмещение, тонн	ок. 1 000
Максимальная скорость хода, узлов	ок. 45
Экономическая скорость хода, узлов	12
Дальность плавания, миль	ок. 2500
Дальность плавания на возд. подушке, миль	ок. 800
Автономность, суток	1



Работники завода на сдаче ракетного корабля на воздушной подушке «Самум» г. Балтийск, 1999 год.



Делегация от Республики Татарстан на корабле «Самум» во главе с министром экономики и промышленности РТ Когогиным С. А., г. Балтийск, февраль 2000 года



Пузырьков Ю. П.



Погорелов В. Л.



Федоров В. П.



Гончаров В. П.



Тухланов Д. Г.



Шмелева Л. Ф.



Ярев Г. М.



Цыплев К. Б.



Муратов Р. Г.

ты-«тяжеловесы», медленно, но верно усваивались производством, даже перешли из благоволивших к военным объектам советских времён в неопределённое постперестроечное время.

Например, ещё в 1985 году завод получил задание на постройку самого крупного в мире боевого ракетного корабля на воздушной подушке сегового типа – «Сивуч», сконструированного ленинградским ЦМКБ «Алмаз».

Очень непросто давался «Сивуч». Заводчанам пришлось осваивать принципиально новые конструкции корпуса из легких сплавов, а также – уникальные механизмы движительного комплекса. Но так уж сложилось, что любую трудную задачу мастера-кораблестроители воспринимали как очередной вклад в



уже очень небедную копилку своего опыта. Короче говоря, в 1989 и 1999 г.г. не имеющие в мире аналогов корабли (смело можно утверждать – XXI века) «Бора» и «Самум» всё-таки сошли на воду, усилив боевую мощь нашего флота.

Главный конструктор проекта В. Корольков убеждён: «По сей день ни одно морское государство мира не имеет на вооружении подобного корабля.

Это самый быстроходный боевой корабль, способный в любых условиях поражать противника ракетами типа «Москит».

За большой вклад в строительство, проведение испытаний и сдачу ракетного корабля «Самум» многие работники были удостоены высоких наград и званий.

В их числе: технический директор В. П. Гончаров, зам.директора Ю. П. Пузырьков, главный строитель В. Л. Погорелов, зам. главного технолога Ю. А. Жарков, слесари-монтажники В. П. Федоров, Р. Г. Муратов, К. Б. Цыплев, Д. Г. Тухланов, старший мастер Н. С. Синичкин, инженер-конструктор Л. Ф. Шмелева, зам. начальника сдаточной базы Г. М. Яреев и другие.

Девяностым годом датируют своё рождение современные сторожевые ракетные корабли «Гепард» (проект Зеленодольского ПКБ). Они могут и с надводными кораблями противника биться, и воздушные цели поражать. А когда никого уничтожать не надо – могут спокойно охранять морские границы.

В начале нового тысячелетия Российское государство постепенно восстанавливает свои военные приоритеты. Одним из символов возрождения былой мощи можно считать сход со стапелей в 2002 году головного ракетного корабля «Татарстан». Он взял курс на Каспий, где уже на следующий год стал флагманом Каспийской флотилии.



Ракетный корабль «Татарстан»



Президент РТ Шаймиев М. Ш. и Главком ВМФ Куроедов В. И. с заводчанами, 2002 год.

Провожать «Татарстан» в дорогу приехали Президент РТ М. Ш. Шаймиев и Главнокомандующий ВМФ В. Куроедов. Кстати, чуть позже, в июле 2005 г. на борту ракетноносца «Татарстан» проходила конференция представителей прикаспийских государств, в которой участвовал В. В. Путин. Президент России высоко оценил боевые возможности корабля, стоящего на страже безопасности стран Каспийского региона.

За большие заслуги в строительстве, испытании и сдаче корабля «Татарстан» многие работники завода удостоены Почетных грамот ВМФ России и звания «Заслуженный машиностроитель РТ». В их числе: Бондаренко Ю. З., Валеева Ф. Г., Галиуллин Ф. Х., Городничин В. В., Джалагония Н. Л., Истомин А. В., Кашапов З. Р., Кузнецов А. И., Сидоров А. П., Шакиров Р. С., Яркин Е. И., Авдеев В. А., Кармаенков Н. И., Карягина Е. И., Смирнова Т. С., Мерзликин Ю. С., Сабуканов Н. М., Корнилов В. Д., Миронов О. Н., Лисин А. И.

Знаменательные, памятные вехи судостроения ничуть не отвлекают заводчан от освоения новых и новых направлений производства. Одно из них – строительство мостов.

В 1997 году заводчане изготовили мостовые пролетные строения из крупногабаритных блоков (первыми в России, кстати). Корабельщики быстро обучаются новому, усваивают его, и... своё новое изобретают.

И вот уже завод заявляет о способности изготавливать металлоконструкции различного назначения весом одной сборочной единицы до 400 тонн со



Поздравления личного состава корабля ракетного корабля «Татарстан» Каспийской флотилии на торжествах в честь Дня Военно-Морского Флота России в г. Астрахань. 25.07.2010 г.

Сторожевой ракетный корабль «Татарстан». Основные характеристики	
Длина, м	102,2
Ширина, м	13,1
Осадка, м	5,3
Водоизмещение полное, тонн	ок. 2100
Максимальная скорость хода, узлов	ок. 30
Дальность плавания эконом. ходом, миль	ок. 5000
Автономность, суток	20
Рекомендуемый экипаж, чел.	103
ГЭУ	двухвальная CODOG

сборкой и монтажом блоков практически под стопроцентную готовность.

В июне 2005 года завершено строительство вантового моста «Миллениум», который украсил Казань в канун празднования 1000-летия города.



Бондаренко Ю. З.



Валеева Ф. Г.



Галиуллин Ф. Х.



Городничин В. В.



Джалагония Н. Л.



Истомин А. В.



Кашаев З. Р.



Кузнецов А. И.



Сидоров А. П.



Шакиров Р. С.

Ещё через два года над Казанкой гордо выгнула спину вторая очередь «Миллениума» – самого большого городского моста.

Мосты через Каму, Архаровку, Казанку, Вятку... Список этот будет, будет множиться.

Значительных успехов завод им. Горького достиг в машиностроении и металлургии. Освоено изготовление сложного оборудования для нефтяных и газовых промыслов. Выпускается широкий ассортимент титановых изделий, высококачественного трубопроводного, бурового оборудования с использо-



Мост «Миллениум»

ванием титановых сплавов для ОАО «Татнефть» и «Газпром», а также изделий для ОАО «Астраханьгазпром» и ООО «Ямбурггазодобыча».

Большую организаторскую работу по сплочению и мобилизации всего трудового коллектива предприятия на выполнение сложных производственных задач вели партийная, профсоюзная и комсомольская организации завода. В разные годы партком завода возглавляли: Ксенжук К. А., Гольман Б. Е., Адиатуллин Р. З., Козлов Ю. Н., Трошанов Б. В., Немченко И. И., Голубев А. А., Кутырев В. Д., Щавлев В. П., Якимов Ю. Ф., Самойлов В. В., Бадретдинов М. В., Аксенов А. Т.

Председателями заводского комитета профсоюза избирались: Котельников Н. А., Дьячков В. В., Буторов Е. Т., Кошовский А. П., Дайнега, Кузьмин Н. И., Сахаров В. К., Гирин В. П., Тиховнин Е. И., Шунин Е. А., Якимов Ю. Ф. С 1976 г. по настоящее время профком завода возглавляет Сибгатуллин И. Г.

Заводской комитет комсомола возглавляли: Адиатуллин Р. З., Березинский Н. Н., Мимикова Н. А., Чаусовский И. Д., Москвич М. Д., Гудкова Л. В., Егоров В. С., Дегтярев Н. И., Семенчев Б. В., Орлов А. П., Гайсин И. А., Митрофанов А. П., Газизуллин Ф. Р., Епанчина А. И., Христолюбов А. М., Хасанов Р. Ш., Кислов А. А., Москаленко Ф. Я., Константинов П. К.

В 2001 году по итогам Всероссийского конкурса «100 лучших предприятий и организаций машиностроения России XX1 века» завод был удостоен Диплома победителя «За высокоэффективную деятельность по развитию машиностроения».

В мае 2003 года предприятие из Государственного унитарного предприятия преобразовано в ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького».

С 2005 года завод входит в состав ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс».



САМЫЙ ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩИЙСЯ

Начало нового века и нового тысячелетия даёт зеленодольским судостроителям серьёзную и обоснованную надежду на очередной виток развития. Весь накопленный опыт, технологический потенциал, великолепная производственная база наконец-то начинают приносить долгожданные плоды. Не только российские, но и зарубежные фирмы, пополняющие свои флотилии, выбирают для этого корабли, которые сооружают зеленодольские корабельи.

С удовольствием вспоминают заводчане совсем недавние свои произведения кораблестроительного искусства:

– танкер смешанного плавания «Казань» (2004 г.)

– несамоходные баржи-площадки для Казахстана (2006 г.)

– универсальное сухогрузное судно «Русич» (2006 г.)

Танкер «Казань». Основные характеристики	
Длина габаритная, м	114,4
Ширина габаритная, м	16,4
Высота борта, м	6,1
Осадка, река/море, м	3,6/4,16
Водоизмещение, река/море, тонн	5240/6290
Количество грузовых танков, шт	10
Дальность плавания, км	6000
Носовое ПУ, кВт	90
Скорость, км/ч	20,8
Автономность плавания, суток	20
Экипаж, чел	13



Танкер смешанного плавания «Казань»

Несамоходная баржа-площадка. Основные характеристики	
Длина между транцами, м	102,30
Ширина, м	16,5
Высота борта, м	4,2
Осадка по КВЛ, м	2,8
Осадка по летнюю грузовую марку, м	3,0
Высота бака, м	2,2
Высота ограждения грузового бункера, м	1,4
Грузоподъемность при осадке 2,8 м, тонн	3305
Грузоподъемность при осадке 3,0 м, тонн	3635
Скорость при буксировке, узлов	ок. 6

Сухогруз «Русич». Основные характеристики	
Длина наибольшая, м	128,20
Ширина наибольшая, м	16,74
Высота борта, м	6,1
Осадка река/море, м	3,6;3,75/4,2
Грузоподъемность река/море, тонн	3770;4050/4960
Дедвейт река/море, тонн	3855;4135/5190
Автономность, суток	20
Экипаж, чел	10/12
Скорость, узлов	11

В июле 2005 г. состоялась презентация скоростного пассажирского теплохода нового поколения «Лена», разработанного ООО «Агат Дизайн Бюро» (г. С.–Петербург).

С 2006 года судно успешно работает на реке Лене.

Начиная с 2007 года зеленодольцы построили для речников Красноярского края четыре судна по модифицированному проекту А45-1. Это глиссирующие высокоскоростные суда (скорость до 75 км/ час) водоизмещением около 68,5 тонн с автоматически управляемой динамикой движения. Они могут 650 км без дозаправки возить сотню пассажиров. Новое судно ещё и тем привлекательно для судовладельцев,



Несамоходная баржа-площадка



Сухогруз «Русич»



Быстроходное пассажирское судно пр. А 45 «Лена»



Быстроходное пассажирское судно пр.А45-1 «Михаил Годенко»



Судно контроля физических полей «Виктор Субботин»



Быстроходное пассажирское судно пр. А 45-1. Основные характеристики	
Длина наибольшая, м	ок. 32
Ширина наибольшая, м	6,0
Высота борта, м	2,4
Осадка по КВЛ в водоизмещающем режиме, м	0,76
Осадка по КВЛ в глиссирующем режиме, м	0,60
Водоизмещение, тонн	ок. 68,5
Экипаж, чел.	5
Скорость, км/ч	ок. 70
Пассажировместимость, чел.	100
Дальность плавания, км	650

что у него малая осадка, так что оно может причаливать к необорудованным, неглубоким берегам.

Оптимально спроектированная лопастная система водомета и высокое качество изготовления всех его деталей и сборочных единиц позволили создать первый в России уникальный водометный комплекс.

Управление судном полностью компьютеризировано. Скоростные, маневренные и другие эксплуатационные качества судов проекта А45 и А45-1 дают возможность речникам уверенно управлять современными, не имеющими аналогов скоростными теплоходами, обеспечивая безупречную работу на магистральных и боковых направлениях рек. Эти теплоходы хорошо зарекомендовали себя на презентациях и показали надежность при эксплуатации.

Вполне вероятно, что именно с этих судов начнется возрождение скоростного пассажирского флота России.

В августе 2005 года на сдаточную базу в Кронштадт ушло судно контроля физических полей «Виктор Субботин». Оборудованное специальными системами и устройствами, судно предназначено для измерения акустического, электромагнитного, электрического, магнитного полей надводных кораблей и подводных лодок. В церемонии отправки принимали участие: Премьер-министр



Танкер дедвейтом 12 тыс. тонн



Корпус танкера-химовоза типа DESPERADO

Республики Татарстан (в то время Р. Н. Минниханов), начальник Управления заказов и поставок кораблей, морского вооружения и военной техники МО РФ А. Ф. Шлемов, начальник Управления ВМФ России, представитель «Рособоронэкспорта» Н. Г. Коваленко и другие высокие гости.

22 марта 2006 года в Кронштадте в торжественной обстановке на корабле «Виктор Субботин», был поднят Андреевский флаг. Так он «встал в строй» действующих судов Военно-Морского флота Российской Федерации, укрепив его оборонную мощь и надежность.

Уникальный производственно-технический потенциал завода привлекает многих заказчиков. В 2005 году компания «Central Asia Shipping» (Республика Казахстан) из числа многих судостроительных предприятий Поволжья и Ленинградской области выбрала завод им. Горького.

Заклучили с ними контракт на строительство двух нефтеналивных танке-

Судно контроля физических полей «Виктор Субботин». Основные характеристики	
Длина, м	80
Ширина, м	11,4
Осадка, м	ок. 3,25
Дальность плавания 10-узловым ходом	ок. 2500
Скорость полного хода, узлов	ок. 14
Мореходность: пребывание в море	неогр.
Измерение параметров поля, баллы	до 2
Автономность, суток	15



ров, разработанных Нижегородским КБ «Вымпел». Это судно превышало габаритами все предыдущие заказы. Длина танкера – 149 м, ширина – 17,3 м, высота борта – 10,1 м. Дедвейт судна – 12000 тонн.

Слаженная работа всех подразделений завода, богатый опыт и высокая квалификация его труженников-универсалов помогли коллективу в очередной

раз решить сверхсложные задачи. В ноябре 2007 года первый танкер был отправлен с завода в Астрахань и вскоре вошел в состав Каспийского морского пароходства.

В этом же году, выполняя контракт с голландской компанией «RENSEN SHIPBUILDING B.V.», завод приступил к постройке серии корпусов танкеро-химовозов типа «Десперадо». Строительство судов велось под наблюдением европейского классификационного общества Регистр Ллойда, представители которого дали высокую оценку работе российских специалистов.

Танкеры строили, применяя новые, современные технологии и оборудова-

Танкер дедвейтом около 12 тыс. тонн. Основные характеристики	
Длина наибольшая, м	149,35
Ширина, м	17,3
Высота борта, м	10,1
Высота габаритная от ОП до верха несъемных частей, м	19,2
Осадка, м	7,0
Дедвейт сырая нефть/мазут, тонн	11895/12130
Скорость, узлов	10
Автономность, суток	10
Экипаж/количество мест	14/20



Участники церемонии спуска на воду первого корабля пр. «Гепард-3.9.»



Вывод первого фрегата с акватории



Спуск заказа 955 пр. «Гепард-3.9»



ние. Например, сварочные полуавтоматы. Первые два судна этой серии ушли со стапелей завода в августе и октябре 2008 года, третий корпус отправили в мае 2009 года. Танкеры длиной 110 м, шириной 13,5 м, высотой борта 5,8 м предназначены для перевозки наливом грузов по рекам и каналам Голландии. Подобного типа танкер строится также для Голландской фирмы «Атлантик Пауэр».

Столь решительная атака отечественных и зарубежных рынков не осталась незамеченной.

В 2007 году по итогам конкурса, проводимого Министерством промышленности и торговли, заводу присвоено звание «Самый динамично развивающийся Российский экспортер в отрасли машиностроения», а в 2008 году – «Самый динамично развивающийся Российский экспортер в отрасли судостроения».

10 июля и 27 ноября 2007 года – ещё две запоминающиеся даты в истории прославленного предприятия. Впервые за весь постперестроечный пери-

од его развития начали строительство двух экспортных военных кораблей – фрегатов «Гепард-3,9», спроектированных Зеленодольским ПКБ и предназначенных для ВМС Социалистической Республики Вьетнам. В декабре 2009 и марте 2010 г.г. их торжественно спустили на воду.

«Гепард-3.9» открыл в истории ОАО «Зеленодольский завод имени Горь-

Фрегат «Гепард 3.9». Основные характеристики	
Длина наибольшая, м	102,5
Ширина наибольшая, м	13,7
Водоизмещение полное, тонн	1900-2300



«Гепард-3.9». Отправка второго фрегата.



Фрегаты «Гепард-3.9» на сдаточной базе г. Кронштадт

кого» новую страницу в военном кораблестроении – строительство кораблей для дружественных государств.

В своей приветственной речи на торжественной церемонии спуска на воду корабля заместитель главнокомандующего ВМС Вьетнама Нгуен Ван Нинь сказал о том, что «Гепарды», построенные заводом им. Горького, имеют лучшие боевые характеристики и способны выполнять любые боевые задачи». Он поблагодарил за труд судостроителей завода и заверил, что дружба и сотрудничество между нашими странами будут крепнуть и развиваться.

В последние годы «Гепарды» постоянно совершенствовались, и специалисты завода имени Горького приобрели очень большой опыт в строительстве такого типа кораблей.

На пресс-конференции с республиканскими и городскими СМИ по случаю отправки первого корабля проекта «Гепард-3.9» генеральный директор завода Р. И. Мистахов рассказал о направлениях деятельности, которые обеспечивают загрузку производства, освоение новых проектов; назвал наиболее значимые, приоритетные задачи по дальнейшему развитию предприятия. Среди основных направлений – военное и гражданское судостроение, в том числе скоростное. Ведь пока Зеленодольский завод имени Горького – единственное предприятие в России, выпускающее скоростные суда.

23 августа 2010 года с акватории завода на сдаточную базу отправился



второй заказ проекта «Гепард-3.9». Сотрудничество с иностранными заказчиками позволяет демонстрировать мировому сообществу мощь и высокий технический потенциал Российского военно-морского кораблестроения.

27 августа, в канун Дня Республики Татарстан, на стапеле состоялась закладка малого ракетного корабля, которому выбрано символичное для нашей республики наименование «Град Свяжск». Корабль будет оснащен мощным ракетным вооружением, которое обеспечивает возможность выходить в бой на воде, а также поражать воздушные и береговые цели.



Модель малого ракетного корабля «Град Свяжск»

— Сегодня знаменательный день. Мы открываем новую страницу в 115-летней истории завода и входим в XXI век с новыми, современными кораблями. Спасибо за доверие, которое нам оказали, — подчеркнул в своем выступлении генеральный директор ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» Ренат Мистахов.



Высокие гости на закладке малого ракетного корабля «Град Свяжск»



Генеральный директор завода Р. И. Мистахов (в центре) при закладке МРК «Град Свяжск»



В ДЕЛОВОМ СОДРУЖЕСТВЕ

490 Военное представительство Министерства обороны Российской Федерации

490 военное представительство было организовано в июле 1934 года на Зеленодольском заводе им. А. М. Горького ТАССР как Контрольно-приемный аппарат Управления кораблестроения ВМС, начал свою деятельность с закладки в этом же году первого головного бронекатера пр. 1124.

К 1939 году завод развернул постройку для ВМФ, ГУПВО НКВД бронекатеров пр. 1124, 1125, 40, Больших охотников пр. 122А и рейдовых буксиров мощностью 200 л.с. С 1938 года завод начал осваивать выпуск боеприпасов.

К началу Великой Отечественной войны завод им. А. М. Горького был окончательно и почти полностью переключен на военное кораблестроение, боеприпасы и спецзаказы оборонного характера.

За время войны завод построил и сдал КПА УК ВМС 77 единиц бронекатеров (пр. 1124 – 36 ед., пр. 1125 – 33 ед., Т-40 – 8 ед.) БО пр. 122А – 16 ед., рейдовых буксиров 200 л.с. – 7 ед., СТК-ДД – 1 ед. и тральных барж – 5 ед. Поставлено Красной Армии и ВМФ боеприпасов: снарядов 4,5 млн. штук, ФаБ-250 до 3 тыс. шт., пулеметных установок более 3 тыс. шт. (из них ДШК – 2,5 тыс. шт., М-3 – 100 шт., Б-2 – 400 шт., Б-3 – 100 шт.).

Необходимо отметить большую проделанную работу заводом и КПА УК ВМС по ремонту бронекатеров, участвующих в боевых операциях в Сталинградской битве.

В послевоенные годы при активном участии личного состава КПА УК ВМС были получены необходимые материалы для обеспечения создания в 1947 году нового корабля БО-122Б. Постройку кораблей БО-122Б I и II серии завод производил по 1955 год.



Начальник 490 ВП Н. Л. Иванов

В последующие годы военное представительство контролировало строительство кораблей связи, малых противолодочных кораблей, противолодочных сторожевых кораблей, катеров на воздушной подушке, судов для испытания мин и торпед, судов по контролю и измерению физических полей кораблей, малых ракетных кораблей, ракетных кораблей на воздушной подушке проектов: 357, 201, 159, 1205, 1236, 1236М, 1124, 1124П, 1124, 1124М, 1806, 18061, 1141, 1159, 1159Т, 1159ТР, 342Э.

3 июля 1934 года в качестве военпреда Управления кораблестроения УВМС на завод им. А. М. Горького был направлен командир РККФ корабельный инженер Волнухин Петр Алексеевич. В этом же месяце в КПА был принят бывший матрос крейсера «Аврора» Горшунов Виктор Сергеевич.

С 1 февраля 1935 года, в связи с введением нового штата КПА УМС РККА, старшим военпредом отдела кораблестроения в городе Зеленодольске был назначен Смирнов Борис Сергеевич. С 1937 по 1941г.г. последовательно руководителями КПА были: Жилин П. А., Хусид С. Д., Михайлов П. Н.

В августе 1941 года личный состав КПА в г. Зеленодольске пополнился за счет эвакуированного личного состава КПА с завода № 302 из г. Киева. Возглавил его уполномоченный УК ВМС, капитан 1 ранга – инженер Власов А. В., а с 1944 по 1965 годы – капитан 1 ранга – инженер Берзон Г. В.

С 15 апреля 1961 года КПА ГУК ВМФ в г. Зеленодольске был преобразован в 490 ВП МО СССР. Должности районного инженера и старших военпредов были сокращены и заменены на должности старшего военпреда и заместителей старшего военпреда соответственно.

С 1965 г. по 1975 г. 490 ВП возглавлял военпред-руководитель капитан 1 ранга Батанов В. А., с 1975 г. – старший военпред-руководитель капитан 1 ранга Луговин Л. В., с 1984 г. по 1987 г. – старший военпред-руководитель капитан 1 ранга Виноградов Ю. Ф., с 1987 г. по 1990 г. – старший военпред-руководитель капитан 1 ранга Лемахин В. И., с 1990 г. по 2002 г. – начальник военного представительства капитан 1 ранга Чагин В. И., с 2002 г. по 2010 г. – начальник ВП капитан 1 ранга Разуваев П. И., а с 2010 г. по настоящее время – начальник ВП капитан 2 ранга Иванов Н. Л.

Военные представители 490 ВП МО производят приемки на заводе им. А. М. Горького, предприятия ЭРА и на сдаточных базах в городах Балтийск, Кронштадт и С. – Петербург. Кроме приемок на кораблях и судах, 490 ВП МО производит приемку большой номенклатуры изделий МЗК: шпильки, лебедки, рулевые машины, подъемно-опускные устройства, винты и литье из сплава ТЛ-3, ТЛ-5.

Предъявление продукции 490 ВП МО производится по перечням приемок, разработанным для каждого из строящихся проектов кораблей и судов в соответствии с Типовыми перечнями приемок, определенными приказом командира в/ч 31270 № 014 от 16.02.82 г.



В соответствии с утвержденными графиками проводятся «Дни качества» у генерального директора завода и начальников цехов, а также заседания ПДКК у заместителя генерального директора завода по качеству. Специалистами ВП ежемесячно проводится комплексный летучий контроль по соблюдению заводом техпроцессов, по вопросам метрологии, экономики, хранения техники и вооружения, входного контроля, стандартизации, а также пожаровзрывобезопасности. Начальники групп ежеквартально проводят с личным составом показательные приемки и показательные летучие контроли.

По Контракту между федеральным ГУП «Рособоронэкспорт» и Генеральной импортно-экспортной компанией «ВАН СУАН» при МНО СВВ 490 ВП МО осуществляет контроль проектирования и постройки двух фрегатов «Гепард-3.9» сдачи 2010 г., 2011 г.

В настоящее время 490 ВП МО контролирует в объеме ГОЗ 2010 г. на ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» строительство ряда заказов.

Старшие военпреды-руководители 490 ВП в разные годы: П. А. Волнухин, П. Н. Михайлов, А. В. Власов, Г. В. Берзон, Г. И. Герасименко, В. А. Батанов, Л. В. Луговин, Ю. Ф. Виноградов, В. И. Лемахин, В. И. Чагин, П. И. Разуваев.



Волнухин П. А.



Михайлов П. Н.



Власов А. В.



Берзон Г. В.



Герасименко Г. И.



Батанов В. А.



Луговин Л. В.



Виноградов Ю. Ф.



Лемахин В. И.



Чагин В. И.



Разуваев П. И.



Проект: мост между прошлым и будущим

18 ноября 2009 года ОАО «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро» отметило свое шестидесятилетие. За шесть десятилетий по проектам ЗПКБ построено около 800 кораблей и судов различного назначения, более 150 из них были поставлены на экспорт (а с учетом тех кораблей, которые были переданы на экспорт из состава ВМФ, – около 200).

Ветераны бюро знают, что в советское время при заходе на любую военно-морскую базу пришедшее судно первым встречал сторожевой пограничный корабль, и это был корабль, построенный по проектам ЗПКБ. Наши суда составляли около 30 процентов численности советского (затем российского) Военно-морского флота.

Среди реализованных проектов: катера, малые противолодочные корабли (МПК), противолодочные и сторожевые

(ПЛК и СКР), суда вспомогательного флота, речные и смешанного плавания артиллерийские корабли, пограничные сторожевые (ПСКР), транспортные рефрижераторы (ТР), корабли связи, плавсредства для танков (ПС), а также самые большие в мире суда на подводных крыльях (КПК). Этапными для бюро стали корабли проектов 159, 1124, а также проекта 11540, воплотившего в себе многолетний опыт работы нашего коллектива.

С момента своего образования Зеленодольское ПКБ работало на оборону, проектируя самые массовые корабли для ВМФ. Поэтому стратегия нашей деятельности, идеология проектирования, реализованная бюро, выстраивалась с учетом военной доктрины, принятой советским, а теперь российским флотом. Эта стратегия, в свою очередь, строилась в ответ (или на опережение) стратегии вероятного противника.

Наше бюро всегда отличала способность проектировать небольшие корабли с максимальным насыщением, способные выполнять комплексные задачи. Можно сказать, что научно-технический прогресс сегодня работает на нас. Внедрение современных информационных технологий в процесс создания оборудования и вооружения неуклонно ведет к минимизации и мини-



Генеральный директор ОАО «Зеленодольское ПКБ» Л. Е. Шарпов

атюризации комплексов и систем. Если учесть, что в настоящее время масса оборудования и вооружения не превышает 15–20 процентов стандартного водоизмещения корабля, то, с одной стороны, корабли определенного водоизмещения можно будет оснащать большим количеством вооружения, с другой, можно будет уменьшать их водоизмещение при сохранении определенного состава вооружения, количества функций и боевой мощи. В этом смысле, думается, что «золотой век» малых кораблей еще впереди, а это значит, что коллективный опыт специалистов ЗПКБ будет еще больше востребован.

Облик проектируемых нами кораблей формировался в известной степени под влиянием особенностей тех заводов, которые их строили. Тот факт, что бюро работало с внутренними заводами, определял габаритные размеры проектируемых кораблей: глубина рек (Волга, Днепр, Амур, а также мелководные моря – Балтика, Каспий), высота мостов, ширина шлюзов, по которым корабль переводился на морские театры – на Север, Балтику, Черное море, не позволяли проектировать и строить корабли очень большого водоизмещения. Но при этом мы прекрасно понимали: когда корабль выходит в море, никого уже не интересуют условия, в которых работает бюро или судостроительный завод. Он должен обладать высокой боевой эффективностью, живучестью, выдерживать противоборство с кораблями противника при решении задач охраны и предотвращения нарушения границ, поиска, преследования и уничтожения подводных лодок и т. д. Так что «малый корабль» – никогда не означало «корабль с малыми возможностями».

Еще одной особенностью нашей работы было то, что бюро проектировало массовые корабли, строящиеся большими сериями. Были времена, когда корабли одного проекта строились на разных заводах: в Хабаровске, Киеве, Керчи, Зеленодольске. О массовости строительства говорит и тот факт, что один только Зеленодольский завод имени Горького в свое время строил до 30 «больших охотников» в год. Это была непростая работа для бюро. Необходимо было выдерживать все технологические процессы, сохранять неизменными все характеристики корабля, а ведь на каждом заводе были свои особенности технологии, свой опыт работы с материалами. Были и различия, связанные с географическим положением, нужно было учитывать «норов артерии», по которой корабль будет выводиться на морские театры. Свои особенности, свои ограничения. Требовалось не просто создать единую концепцию, единый парк документации, нужно было обеспечивать единство технологий производства, что и делали работники, осуществляя техническое сопровождение постройки кораблей. Шло приращение опыта: опыт заводов множился на опыт бюро, и наоборот, что помогало нам совместно решать самые сложные задачи. На этом коллективном опыте сегодня основана наша уверенность в будущем успехе.

Кстати, широкая география производственных связей позволяла нам учитывать еще одну важную особенность: мы всегда понимали и понимаем, что



корабль должен создаваться с учетом предполагаемого режима действия и ведения боевой службы. Невозможно создать универсальный боевой корабль, который с равным успехом будет выполнять свои задачи на Тихом океане и, например, на мелководном Каспии. География располо-



Корабль проекта 1124

жения заводов удачным образом позволяла учесть специфику этих условий эксплуатации.

Строительство кораблей сериями позволяло обеспечивать высокое качество постройки, ведь от одного корабля к другому осуществлялась доводка, усовершенствование, частичная модернизация. К тому же серия позволяла снизить затраты на НИОКР, которые равномерно распределялись на стоимость каждого корабля, делая выгодным соотношение «цена – качество».

Мы росли вместе с заводами. Каждый новый корабль ставил и перед КБ, и перед предприятиями новые задачи. Мы совместно решали проблемы, делились опытом друг с другом, осваивая достижения других заводов и КБ. Зеленодольскому ПКБ приходилось также заниматься проектированием и изготовлением на опытном производстве механизмов для строящихся кораблей и судов. Именно поэтому большое значение имела деятельность образованного при ЦКБ-340 Специального конструкторского бюро машиностроения (СКБМ). Головные изделия СКБМ создавались и отработывались в экспериментальном отделе бюро.

Время не стоит на месте. Появляются новые технологии проектирования и производства, развивается оборудование и вооружение. Все это приводит к расширению спектра задач, которые необходимо решать силами данного конкретного корабля. Увеличивается масса вооружения, которое необходимо принять на судно. Тактико-технические требования, предъявляемые к новым кораблям, постоянно растут. Все это с неизбежностью приводит к росту их водоизмещения. В соответствии с этим в 80-е годы XX века в Советском Союзе наметилась тенденция к строительству более крупных кораблей. Именно она позволила нам приступить к созданию сторожевого корабля проекта 11540 «Ястреб». Головной корабль этого проекта, СКР «Неустршимый», стал сегодня

ня визитной карточкой Военно-морского флота России. Выполнив этот проект, ЗПКБ доказало свою способность проектировать корабли и нетипичного для бюро водоизмещения – 4200 тонн. В судьбе коллектива, имеющего за своими плечами довольно долгую и богатую событиями историю, как правило, не бывает случайностей. ЦКБ-340 было создано в Зелено-



Корабль проекта 11661

дольске, на берегу Волги, в городе, где уже существовали судостроительные традиции. Начальником и главным конструктором бюро в городе был назначен А. В. Кунахович (лауреат Государственной премии), его заместителями – В. И. Цюпак (тоже лауреат Государственной премии), с 1953 года – Н. Х. Желясков. В коллектив бюро вошли около 70 конструкторов Зеленодольского завода им. А. М. Горького и около 30 приехавших из Горького конструкторов ЦКБ-51. Позднее в Зеленодольское КБ приехала группа конструкторов из Калининграда. Вот такая команда блестящих специалистов собралась в ЦКБ-340, быстро занявшем довольно прочные позиции в советской конструкторской школе. Дерзость мысли, творческий порыв, настойчивость в достижении цели – вот что отличало наших отцов-основателей, которые формировали коллектив из людей, способных на неординарные творческие решения.

И еще одна черта всегда отличала работников ЗПКБ (именно так с 1966 года стало называться наше бюро) – интеллигентность и высокое чувство ответственности. Представители ведущих судостроительных КБ приехали в Зеленодольск, вряд ли думая, что останутся в этом маленьком городе навсегда. Кстати, некоторые вернулись в Горький, Калининград. Но те, кто остался, принесли в новый коллектив культуру больших городов, образованность крупных научных центров и ответственность людей, знавших, что иногда цена успеха – это вся жизнь, отданная любимому и важному делу. Мы всегда знали, что несем ответственность не только за строящийся корабль, но и за десятки жизней военных моряков, которые будут служить на нем, исполняя свой долг перед Родиной.



Внимание и поддержка в повседневной работе



Генеральный директор Зеленодольского предприятия «ЭРА» Г. В. Антышев

История Зеленодольского предприятия «ЭРА» неразрывно связана с Зеленодольским судостроительным заводом им. Горького и начинается она с 1931 года, с момента образования электромонтажного участка на заводе «Красный металлист» (ныне ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького»). Все трудности становления и развития участка легли на плечи бригады электромонтажников, состоящей из трех человек, в обязанности которых входило выполнение электромонтажных работ на строящихся буксирных пароходах. В пятидесятые годы 20 века начала расширяться география деятельности предприятия: количество заказчиков увеличилось за счет многих судостроительных за-

водов Волжско-Камского бассейна.

26 мая 1967 года приказом Министра судостроительной промышленности СССР Б. Бутомы на базе Зеленодольского электромонтажного участка, входившего в состав Горьковского предприятия «ЭРА», была образована самостоятельная структура – Зеленодольское предприятие «ЭРА», с участками и цехами, расположенными на крупных судостроительных заводах в городах Астрахань, Сосновка, Волгоград, Пермь и Тюмень.

Однако главные задачи перед предприятием «ЭРА» ставились и находили решение в Зеленодольске, на судостроительном заводе им. Горького. Именно здесь при непосредственном участии Зеленодольского предприятия «ЭРА» в период с 1963 по 1980 гг. были построены серии кораблей проектов:

- рефрижераторы пр. 1361 – 36 шт.
- малый противолодочный корабль пр. 204 – 31 шт.
- малый противолодочный корабль пр. 1124, 1124М «Альбатрос» – 12 шт.
- пассажирский теплоход на подводных крыльях «Метеор» – 167 шт.
- пр. 1159 «Ягуар» (Куба, Югославия, Германия – 2шт., Ливия, Алжир – 2 шт.)
- судно физических полей пр. 18061 «Звук» – 4 шт.
- судно на воздушной подушке пр. 1239 «Сивуч» – 2 шт.
- десантный штурмовой катер пр. 1205 – 6 шт.

Взаимопонимание и поддержка в повседневной работе, совместная от-

ветственность при решении стоящих перед зеленодольскими судостроителями задач, создали условия для плодотворного, взаимовыгодного сотрудничества трудовых коллективов двух предприятий.

Отношения между двумя коллективами на разных уровнях за все эти годы совместной работы создавали руководители и специалисты двух предприятий.

Среди них:

Кочин Сергей Иванович – первый генеральный директор Зеленодольского предприятия «ЭРА» в период с 1967 по 1985 годы. Награжден орденом «Трудового Красного Знамени», медалью «За трудовое отличие»;

Забегайлов Виталий Иванович – первый главный инженер предприятия, а впоследствии, в период с 1985 по 1991 годы, генеральный директор. Награжден орденом «Трудового Красного Знамени», медалью «За трудовую доблесть»;

Зальчинский Михаил Михайлович – первый начальник цеха № 1 предприятия «ЭРА», проработавший с 1950 по 1974 г.;

Голенко Николай Николаевич, Лауреат государственной премии 1979 г., проработал на предприятии с 1951 по 1996 гг. в должностях от старшего техника по комплектации до начальника цеха № 1;

Зайченко Николай Константинович – проработал в должности старшего мастера с 1948 г. по 1988 г. Имеет медаль «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.»;

Лексин Анатолий Алексеевич – проработал на предприятии с 1951 г. по 1996 г. в должностях от электромонтера до старшего мастера;

Брусников Виталий Семенович – проработал на предприятии электромонтажником судовым с 1958 по 1994 г.;

Маханова Зоя Григорьевна – проработала на предприятии электромонтажницей судовой с 1945 г. по 1985 г. Награждена орденом «Трудового Красного знамени», медалью: «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.».

Антонов Николай Васильевич – инженер–регулировщик, работающий на предприятии с 1958 г. по настоящее время. Имеет Почетное звание «Заслуженный машиностроитель Российской Федерации» (2001 г.).

В настоящее время трудовой коллектив ОАО «Зеленодольское предприятие «ЭРА» насчитывает 202 человека. Значительную часть из них составляют молодые люди, выпускники Зеленодольского судостроительного техникума последних лет.

Среди них:

Грачева Елена Юрьевна – техник-технолог,

Романова Юлия Александровна – электромонтажница судовая,



Гимадеев Ратмир Рустамович – электромонтажник судовой.

На предприятии сложились трудовые династии:

Бикмуллин Нурулла Яруллович, работал с 1951 г. по 1998г.,

Бикмуллин Ринат Нуруллович (с 1970 г. по н/в),

Бикмуллин Радик Ринатович (с 2008 г. по н/в).

Общий семейный стаж составляет 89 лет.

Гордейчук Григорий Филиппович (с 1961 по 1997 г.),

Гордейчук Елена Григорьевна (с 1982 г. по н/в).

Общий семейный стаж составляет 64 года.

Сиразиев Ильяс Мингазович (с 1974 г. по 1998 г., с 2004 г. по н/в),

Сиразиева Вера Михайловна (с 1980 г. по 1999 г., с 2001 г. по н/в),

Сиразиев Булат Ильясович (с 07.2009 г. по н/в).

Общий семейный стаж составляет 59 лет.

Волков Николай Владимирович (с 1957 по 1998 г.),

Волкова Алефтина Михайловна (с 1963 г. по 1993 г.),

Сергеев Юрий Валентинович (с 1990 г. по 1998 г., с 2009 г. по н/в).

Общий семейный стаж составляет 80 лет.

Егоров Александр Александрович (с 1963 г. по 1984 г.),

Егорова Мария Георгиевна (с 1959 г. по 1994 г.),

Егорова Наталья Александровна (с 1992 г. по н/в).

Общий семейный стаж составляет 74 года.

Продолжают и укрепляют традиции своих предшественников руководители и специалисты Зеленодольского предприятия «ЭРА»:

Крючков Владимир Викторович – исполнительный директор,

Бабушкин Игорь Юрьевич – технический директор,

Верухин Александр Евгеньевич – заместитель генерального директора по экономике,

Галякбаров Рамиль Фаритович – инженер-регулировщик,

Губанов Юрий Федорович – главный метролог,

Чмелева Лариса Евгеньевна – заместитель генерального директора по работе с персоналом.

ГОРИЗОНТЫ ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Горизонты делового сотрудничества Зеленодольского завода имени Горького за последнее время значительно расширились. Выгодные долгосрочные контракты на весь спектр продукции завода говорят о её востребованности и высокой оценке качества.

Регулярные визиты представителей различных ведомств, министерств, иностранных делегаций, руководства республики также однозначно свидетельствуют о том, что самый ценный свой капитал – доброе имя – зеленодольские корабли сохранили и преумножили. А визиты эти, кстати говоря, ещё сильнее укрепляют репутацию завода. Тем более, что статусы представителей делегаций не оставляют никаких сомнений в том, что завод им. Горького рассматривается ими как серьезный деловой партнер на российском и международном рынке формирования транспортной инфраструктуры.

Достаточно, наверно, просто перечислить их фамилии и должности, чтобы понять – судостроительному заводу им. Горького забвение не угрожает. Вспомним только тех, кто знакомился с работой и продукцией предприятия в нынешнем году:

- Делегация во главе с Президентом Республики Татарстан Р. Н. Миннихановым и заместителем министра промышленности и торговли РФ Д. В. Мантуровым. Присутствовали также: директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга РФ Л. В. Стругов, президент ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» Р. В. Троценко и другие;

- Делегация во главе с Полномочным представителем Президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе Григорием Алексеевичем Рапотой. А с ним – председатель Государственного Совета РТ Ф. Х. Мухаметшин, генеральный директор ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс» И. М. Егоров и другие.

- Делегация во главе с министром обороны России А. Э. Сердюковым.

- Делегация во главе с Послом Сингапура в РФ.

- Делегация представителей ВМС и судостроительной отрасли Индонезии.

- Делегация Минобороны Союза Мьянма и сопровождающих её сотрудников ФГУП «Рособоронэкспорт».

- Визит вице-Президента ОАО «ОСК» А. П. Тюкова, заместителя начальника департамента ФГУП «Рособоронэкспорт» В. Ю. Комарова.



Визит Полномочного представителя Президента Российской Федерации в Приволжском Федеральном округе Г. А. Рапоты, 16 февраля 2010 г.



Визит Президента РТ Р. Н. Минниханова и Министра обороны РФ А.Э. Сердюкова, 27 февраля 2010 г.



Делегация во главе с Президентом РТ Р. Н. Миннихановым, заместителем министра промышленности и торговли РФ Д. В. Мантуровым, с участием Президента ОСК Р. В. Троценко. От Республики Татарстан присутствовали также: министр промышленности и торговли Р. Х. Зарипов и генеральный директор ОАО «Холдинговая компания "Ак Барс"» И. М. Егоров, 10 июня 2010 г.



Визит делегации Министерства обороны, ВМС и судостроительной верфи «ПТ. ПАЛ» Республики Индонезия во главе с адмиралом Мохаммадом Джурианто и сотрудников ФГУП «Рособоронэкспорт», 1–2 апреля 2010 г.



Визит делегации Минобороны Союза Мьянма и сотрудников ФГУП «Рособоронэкспорт», 27–28 апреля 2010 г.



Визит членов совета директоров завода, Вице-президента ОАО «ОСК» А. П. Тюкова (третий слева) и В. Ю. Комарова – заместителя начальника Департамента ФГУП «Рособоронэкспорт» (второй слева), 25 июня 2010 г.



Визит Премьер-министра РТ И. Ш. Халикова

РУЛЕВЫЕ ПРОИЗВОДСТВА

Паратские мастерские нашли свой путь

День за днём, пройдя проходную завода им. Горького, мы попадаем на территорию бывших Паратских судоремонтных мастерских. Пожалуй, нет в городе другого такого места, в котором столь же густыми, насыщенными красками история рисовала бы свои картины.

Каждый желающий, без всякой машины времени может перенестись на 115 лет назад и прикоснуться к истокам возникновения нашего предприятия. Для этого нужно пройти по той части завода, которая представляет собой мемориальный комплекс самых старинных сооружений: здания заводского музея (бывшее заводууправление), цехов № 12, № 15 и дорога до цеха № 8.

Построенные руками наших прадедов и сохранившиеся до сих пор старинные корпуса бывших Паратских мастерских – свидетели всех событий, которые происходили на территории завода за более чем вековую его историю.

Кто попадает на завод в первый раз, обязательно обращает внимание на необычное деревянное здание на центральной площади, украшенное резьбой и кружевными наличниками. Сейчас здесь расположен заводской музей. До 1973 года это было заводууправление, а еще ранее – дом управляющего мастерскими.

Здание построено в 1895 году и осталось единственным деревянным сооружением, сохранившимся от Паратских мастерских. До 1917 года здесь же находилась церковь, которую перенесли из села Кабачищи на территорию мастерских и присоединили к дому управляющего. В последующие годы здесь располагался кабинет директора завода.

Сами мастерские первоначально занимали площадь в 6 десятин и состояли из нескольких деревянных сооружений. Механическая мастерская, столярно-плотницкая, котельная, кузница и склады для хранения судового оборудования. Однако вскоре деревянные строения пришли в ветхое состояние. А главное – размерами, да и оборудованием уже не соответствовали все возрастающей нагрузке мастерских, связанной с растущими потребностями в ремонте водного транспорта.

Министерство путей сообщения решило – нужно строить постоянные мастерские. В строительный сезон 1903–04 г.г. сооружены каменные здания слесарной мастерской, кузницы, силовой станции, склада и водонапорной башни, а также – деревянные казармы для рабочих и служащих зимующих караванов. Да, ещё и деревянное здание больницы тогда же возвели.

К 1916 году Паратские мастерские обустроены капитальными цехами: механическим, кузнечным, котельным, литейным, деревообделочным, электростанция своя была. Работало в мастерских 350 человек.



Делая одно общее дело, каждый цех завода, между тем, жил своей интенсивной, богатой событиями и интересными людскими судьбами жизнью.

Например, нынешний двенадцатый цех (ранее это был цех № 4) в довоенные годы считался самым крупным механическим цехом завода. В годы войны здесь производили изделия для бронекатеров, 500-килограммовые авиационные бомбы, турели для крупнокалиберных пулеметов ДШК, 2-х и 3-хствольные зенитные пулеметы, металлические конструкции для аэросаней и другую продукцию.

В трудовых книжках многих уважаемых, заслуженных людей города, республики есть запись о времени, долгие годы отработанном в этом – цехе завода.

Один из хранящихся в музее документов рассказывает о том, что в 1931 году в этом цехе осваивал токарное дело 17-летний паренёк Миша Нужин. Спустя годы, те, кто работал с ним в одно время, узнали, что паренёк-то стал крупным ученым, профессором, доктором физико-математических наук. В 1954–1979 г.г. он был ректором Казанского Государственного университета.

Значительный след в истории цеха оставили в разное время руководившие им – Гусев Виктор Степанович (1933–1938 г.г.), Зиндер Марк Яковлевич (1945–1971), Хайбуллин Фагим Бурганович (1978–1985 и 1989–2004 г.г.). В памяти людей и в истории завода остались замечательные труженики, удостоенные высоких наград и званий, – Ганин Г. М., Фадеев В. А., Потапов Н. А., Сухих А. И., Зубрилина В. Н. и многие другие.

И нынешний коллектив ремонтно-механического цеха 12, руководимого опытным начальником Альбертом Аминовичем Вильдановым, успешно справляется с задачами, поставленными перед этим подразделением.



Зиндер М. Я.



Хайбуллин Ф. Б.



Вильданов А. А..

В поисках нового

Более 55-ти лет посвятил заводу, а именно литейному производству, Гаптелхалим Салихович Зарипов.

Родился он в деревне Карашам Нурлатского района.

В 1951 году после окончания судостроительного техникума поступил на завод помощником мастера цеха 1, позже – мастером, старшим мастером.

После службы в армии в 1957 году Гаптелхалим Салихович вернулся в родной цех. Работая мастером участка формовки, он интересовался технологическим процессом изготовления литья. Ему было всё интересно. Целеустремлённость, увлечённость производством не остались незамеченными. Уже через год его назначили заместителем начальника, а в 1965-ом он возглавил сталелитейный цех.



Г. С. Зарипов

В памяти Г. С. Зарипова история цеха запечатлена в деталях.

«Преддипломную практику я проходил в литейном цехе современного предприятия в Северодвинске, - вспоминает Гаптелхалим Салихович, – и когда приехал сюда, в цех 1, условия мне показались кошмарным сном. Материалы хранились на открытом шихтовом дворе, не прокаливались. Подсушка проводилась в разливочных ковшах во время их проковки, перед приемом жидкого металла. Дрова использовались сырые, и во время их растопки на 4–5 метров вокруг вообще ничего видно не было. Но даже в таких условиях



большие мастера своего дела – машинисты кранов Н. Тутынина, К. Юнусова, Р. Рачихина – уверенно и точно разливали выплавленную сталь. Использовался тяжелый ручной труд при загрузке электропечей, отсутствовала вентиляция. Бегуны загружали лопатами. А когда их включали в работу, вокруг было столько пыли! ПДК запыленности превышала допустимую норму в 300 раз.

Цех 1 основан в 1943 году для выплавки чугуна. В те годы главная задача была – производство снарядов. Первый начальник цеха – ленинградец С. Широков. Передовыми рабочими в ту пору были: Ф. Камалютдинов, Р. Багеев, И. Яруллин, П. Новиков, Н. Сиразова и другие.

Отгремела война. Цех перестал делать снаряды и переходит на другую, мирную продукцию. Увеличивает выпуск стального литья, как для собственно судостроения, так и для реализации его на сбыт. В цехе образовался коллектив квалифицированных инженерно-технических работников.

В 1948 году начальником цеха был молодой инженер Ю. И. Козлов (впоследствии – секретарь парткома), заместителем начальника – Н. И. Перелыгин, начальником ПДБ – Е. А. Шунин, начальником техбюро – Н. Г. Валиулов. В цехе работали грамотные мастера: М. Н. Рубцов, И. Алексеева, З. М. Мифтахудинов.

Группа литейщиков-металлургов под руководством Г. В. Малаховского и Штильмана была удостоена звания лауреатов Государственной премии 3-й степени за внедрение новой технологии производства литых якорных цепей взамен кованных.

В феврале 1958 года, когда я был мастером участка плавки, вместе со сталеварами М. Н. Рубцовым и А. Ф. Сусловым мы внедрились метод определения содержания «С» в пробе после проведения окислительного кипа. Это значительно сокращало процесс плавки. На чугунолитейном пролете мы освоили изготовление высококачественного чугуна для компрессоров, за что директор Казанского компрессорного завода Т. С. Ломакин объявил нам благодарность».

В эти годы Правительство республики приняло решение о реконструкции чугуно-сталелитейного цеха и создании на его базе сталелитейного. Задача нового цеха – обеспечение литьем собственного судостроения, других предприятий отрасли, удовлетворение потребностей татарстанской промышленности.

Конец 60-х – самое непростое время для коллектива цеха. Е. А. Шунина избрали председателем профкома, и он ушел из цеха. Начальником назначили Гаптелхалима Салиховича Зарипова. Он сразу же затеял масштабную работу по переоборудованию цеха. Построили новый северный пролет с помещениями для высоковольтных трансформаторов, установили печи ДСП 3А и ДСП 1,5А с трансформаторами. На пролете смонтировали: формовочные машины «Герман», пескомет, высокопроизводительные бегуны с их изоляцией от ос-

новного участка и с пультом дистанционного управления для раздачи формовочных смесей по рабочим местам. Оборудовали лаборатории для проверки качества смесей и для определения химических составов металла по ходу его плавки. «В то же время, — рассказывает Гаптелхалим Салихович, — занимаясь переоборудованием цеха, необходимо было обеспечивать выполнение плана по выплавке стали в объеме 170 тонн ежемесячно, выдачу по графику заготовок механическим цехам завода... Условия, в которых этот план нужно было выполнять, никого не интересовали. А условия были... Одно лето вообще работали под открытым небом. Меняли перекрытие цеха, а это можно было делать только при свете дня.

Тяжёлая, но нужная работа сплотила коллектив цеха. Сформировалось крепкое руководство среднего звена: старший мастер А. Соснин, мастера В. Аннин, П. Митрофанов, Е. Мурзина, З. Самигуллин. Высококвалифицированные рабочие: Ф. Камалютдинов, Р. Бареев, Н. Сиразова, Т. Калятьева, А. Барамыгин, М. Рубцов и другие — добились звания «Мастер — золотые руки».

Старания, упорство, терпение коллектива цеха принесли свои плоды.

В семидесятых годах цех постоянно и уверенно выполнял планы по всем технико-экономическим показателям, увеличил объемы выпуска стального литья с 2-х тысяч тонн до 4,3 тысячи тонн в год. Неоценимую помощь нам оказывали специалисты экспресс-лаборатории ЦЗЛ. В течение трех лет цех завоевывал переходящее Красное знамя по заводу, был многократным победителем смотров по чистоте и культуре производства, «Дней здоровья».

В 1987 году Гаптелхалим Салихович достиг пенсионного возраста. От выполнения обязанностей начальника цеха отошёл, но остался в цехе — заниматься подготовкой производства.

Достойный труд Г. С. Зарипова отмечен множеством Почетных грамот, его портрет неоднократно висел на Доске Почета завода. Кроме того, Гаптелхалим Салихович имеет медали: «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия В. И. Ленина», «За трудовое отличие», «В честь 300-летия Российского Флота»; он также удостоен звания «Отличник изобретательства и рационализации».

Дело отца продолжает сын — Олег Зарипов, работающий в цехе 1 бригадиром сталеваров.

Гаптелхалим Салихович считает себя счастливым человеком, ему повезло и с работой, и с семьёй. Со своей будущей супругой он познакомился в этом же цехе. Анна Яковлевна всегда была и остается надежной опорой их семейной жизни. У них замечательные дети, внуки.

Коллектив сталелитейного цеха № 1 продолжает



Денисов А. С., начальник цеха №1



трудиться, выполняя сложные производственные программы. В этом подразделении будет произведена реконструкция и модернизация производства. Эти задачи при поддержке руководства завода и помощи технических служб предстоит выполнять нынешнему начальнику цеха Денисову Анатолию Сергеевичу.

Наука людей понимать и на дело поднимать

Трудовая биография А. К. Никитина – классическая биография истинного корабеля.

Начальник цеха 18 – человек уверенный и основательный. Это тот «капитан», который со своей командой смело и отважно ведет свой «корабль» по заданному курсу. А главное, он умеет сплотить вокруг себя надежный, работоспособный коллектив, умеет понять рабочего человека, настроить его на выполнение самых сложных задач.



А. К. Никитин (в центре), начальник цеха 18

Никитин А. К. окончил вечернее отделение КАИ. Шаг за шагом, настойчиво и последовательно шёл он по ступеням – нет, не карьеры – по ступеням мастерства, мудрости, профессионализма. От слесаря-сборщика (цех 40, 1964–1969 гг.) до первого заместителя генерального директора завода – директора по производству (2002–2003 гг.).

Начальником цеха Анатолий Клементьевич впервые стал в августе 1983 года. Через два года, научившись руководить процессом постройки судов из белого металла (12 «Метеоров» в год выпускалось в то время), он пере-



Муратов Рашид, бригадир слесарей-монтажников цеха 18



Трутнев Александр, бригадир сборщиков корпусов цеха 18

водится на более мощные стапеля, где строились корабли «Ягуар», «Звук», «Альбатрос». «Работалось тогда легче, чем сейчас, – рассказывает Анатолий Клементьевич. – Был Госплан, госзаказы, централизованное обеспечение оборудованием. О загрузке думать не приходилось, главной задачей начальника было организовать производство, труд людей, помочь решить их насущные житейские вопросы».

1993-й год... Уже вспоминали, как непросто было в то время. Резко упали объемы производства. Приходилось ужиматься и структурно. Объединив 17-й и 18-й, создали цех 21. Начальником его поставили Никитина. В 1998 году обстановка на заводе опять осложнилась. Уже четыре цеха объединили – в 22-ой. Начальником? Да, конечно – Никитин.

Анатолий Клементьевич вспоминает: «Чтобы обойти такой цех – проверить, как идет процесс производства – нужно потратить полдня. А сколько людей, сколько проблем: по условиям труда, по зарплате, по жилью! Всех надо выслушать. Для меня, как начальника цеха, важным было сохранить костяк квалифицированных рабочих, и при поддержке руководства завода это удалось сделать».

Трудовой путь А. К. Никитина несколько зигзагообразен. Но, несомненно, каждый виток судьбы обогащал его бесценным опытом. Он был и начальником производственного отдела по судостроению (2003–2004 гг.), и начальником производственно-диспетчерского отдела (2004–2005 гг.), и вновь заместителем генерального директора (по постройке и сдаче сухогрузов). С 2007 года, с того периода, когда началось строительство двух «Гепардов» для Вьетнама, Анатолий Клементьевич руководит цехом 18. Огромный производственный,

руководительский опыт, профессионализм, мудрость, пришедшая с годами, все это помогло ему организовать успешное строительство и отправку двух кораблей проекта «Гепард-3.9». Безусловно, это стало возможным также благодаря постоянному и жесткому контролю, помощи и поддержке руководства завода, слаженной работе и мастерству рабочих, профессионализму специалистов. В цехе сложился надежный костяк высококвалифицированных рабочих. (Некоторые из них показаны на снимке).



Шакиров Рафаэль, бригадир слесарей-монтажников

Анатолий Клементьевич с удовольствием вспоминает годы своего становления, людей, которые ему помогали: «Когда я был заместителем начальника цеха 25, а начальником – Скрипочкин Валерий Прокопьевич (1978–1983 гг.), у меня порой не было настроения работать – так он меня «стегал»! И говорил при этом: «Запомни: ничего невозможного нет, только надо желание иметь, а не искать причины». Это была суровая школа, и она закалила меня». Видимо, хорошая школа. И не удивительно, что труд Анатолия Клементьевича отмечен медалями: «300 лет Российскому Флоту»,

«Ветеран труда», юбилейной – в честь 10-летия «Ак Барс» Холдинга.

А. К. Никитину исполнилось 64 года. Он подумывает об отдыхе, но, честно говоря, трудно его представить отдыхающим – без многочисленных оперативок и графиков, без коллектива и без кораблей.

Его супруга Лидия долгие годы тоже работала на заводе. Сначала инженером-технологом в ОГТ, затем – инженером по подготовке производства ПДО. Старшая дочь Светлана окончила ВГАВТ, младшая – Оксана – Зеленодольский судостроительный техникум. Обе работают в городе. У Никитиных пятеро внуков: старший – Максим – учится в университете в Санкт-Петербурге, осваивает науку о космонавтике; младшему внуку – Артему – 4 года. Кроме дачи на окраине города, у них есть домик в селе Соболевское Зеленодольского района. «Только там, – признается Анатолий Клементьевич, – я могу по-настоящему отдохнуть, забыть на время о производственных проблемах».

Видимо, это потому, что он приезжает в родимый дом, на родную землю, где кристально чистый воздух, красота природы наполняют душу чувством



умиротворения и радости. Именно это теплое, очищающее чувство придает ему силы для того, чтобы дальше вести по курсу свой большой корабль, чтобы строить новые суда и отправлять их в дальнее плавание.



Группа рабочих, обеспечивших подготовку и вывод заказа 955 в док-камеру в канун прибытия делегации из Вьетнама. Среди них: бригадиры-судосборщики Дмитрий Грачев, Александр Трутнев, проверщик Владимир Леонтьев и др.

Проводы кораблей – радостные расставания

Около 17 лет возглавляет малярно-изоляционный, столярный цех 20 опытный и грамотный начальник Сергей Иванович Архипов. Родился он 10 декабря 1952 года в Зеленодольске.



С. И. Архипов, начальник цеха 20

Мать Нина Гавриловна работала учительницей младших классов. Отец Иван Васильевич – участник Великой Отечественной войны, работал плотником, каменщиком.

В Зеленодольском судостроительном техникуме получил специальность «механик». Впервые прошел проходную завода практикантом. Тогда его направили в цех № 25. То ли склонность к постоянству, стабильности, то ли люди понравились в этом коллективе, то ли производство затянуло, но после окончания ЗСТ он опять пришел в цех № 25, слесарем -достройщиком в бригаду Ефремова В. П. (мастер Ермохин К. Г.). И сразу довелось ему работать на большом корабле с романтическим названием «Альбатрос». Отслужив армейскую службу, Сергей, конечно же, возвращается на завод. Мастером малярного участка в цехе № 17, затем – старшим мастером.

В 1978 году всех столяров, маляров из 17, 18, 25, 3 цехов объединили в один – 20-ый.

«Работа была интересная, живая, – вспоминает Сергей Иванович, – в конце года выезжали на сдаточную базу в Керчь, затем – в Севастополь. Командировки обычно длились по 6 месяцев. В праздничные дни организовывались



экскурсии в близлежащие города, по историческим и памятным местам; команды с кораблей, находящихся на сдаточных базах, организовывали для заводчан концерты. Впечатляющее зрелище – уход корабля со сдаточной базы. Обязательно под «Марш Славянки»! Приятно слышать благодарственные слова командира корабля заводчанам. Возбужденные, стоим на пирсе, гордимся своим заводом и своей причастностью к общему делу. У многих, в основном у женщин, на глазах слезы».

Сергей Иванович вспоминает, с какими опытными корабелями пришлось ему работать, перенимать у них опыт постройки заказов. Начальники участков Холодок П. В., Солдатов М. Н., мастер Купчихин Ф. С., строители Терешин Б. А., Лопухов В. Н.; на сдаточной базе в Керчи: Черкащенко И. С., Павлов Б. А., Ткач Н. И., а также в Севастополе: талантливый руководитель Фейгин Б. М., заместитель Яреев Г. М., Крючков Г. В.; бригадиры столяров Новиков В. П., Давыдов И. С., бригадиры маляров Мухаметшина Н. Ф., Габаева, Кардашина, Чугунов И. П. Эти люди творили чудеса. Бригады были дружные, весёлые. Когда выходили бригадой на покраску, изоляцию больших площадей, обязательно подбадривали друг друга, пели песни. А в Керчи, когда в 1979 году сдавали заказ «Звук», играли в футбол с девчонками. Собиралось много зрителей».

Профессионализм, деловитость С. И. Архипова всегда производили хорошее впечатление на окружающих. Руководство тоже не оставило без внимания его деловые качества. В 1989 году Сергей Иванович становится на-



Бригадир маляров В. П. Тугеева, маляр Т. Н. Рождественская, бригадир маляров Т. М. Потапова

чальником участка, а с 1993 года – начальником цеха 20. Эта должность ко многому обязывала. Нужно было повышать образовательный уровень. И он заочно окончил КАИ.

«В цехе работает 287 человек, в основном женщины, – рассказывает С. И. Архипов. – Постоянно осваиваем новые технологии, материалы. Сейчас, чтобы быть востребованными, необходимо уходить от ручного труда. Поэтому на окрасочных работах мы применяем дробеструйные аппараты, климат-контроль, используем метод вакуумного обеспыливания. Кистями делаем только полосовую окраску.

Столяры работают с аккумуляторным и электрическим инструментом, изолировщики – аппаратами «Пена».

Качественно и в срок выполняют свою работу Зайцев Д. И., Чибяева Е. В., Гаврилова А. А., Насыбуллина Х. В., Агапов А. С., Федотова З. В., Петров В. А., Голландский В. И., Камалеев Р. А., Шошина Л. А., Соколова Т. А., Мифтахова И. В., Сулова С. А., Чадаева Т. А., Гайнуллина Ф. Н., Медведева С. А., Сулов В. А., Шарафутдинов Р. Л.

Сергей Иванович постоянно занимается спортом. Каждое утро, независимо от погоды, он совершает с друзьями пробежку. С мая по сентябрь обязательно – плавание. Зимой по выходным – лыжные пробежки на длинные дистанции, 1–2 раза в неделю – волейбол.

Любовь к корабельному делу, умение руководить коллективом, высокая ответственность, спортивный дух – из всего этого вылеплена личность Сергея Ивановича Архипова, за это его уважают и ценят на заводе.



Столяры В. А. Петров, А. В. Ильин.



Работаем головой, руки доделают

Евгения Ивановича Яркина заводчане знают как делового, принципиального и творчески мыслящего человека. Рационализатор по натуре, он постоянно ищет, находит и вносит в технологии производства новые методы обработки металла, новые приспособления. Его трудовая биография насыщена этапами и событиями. От сборщика корпусов судов он дослужился до начальника крупного цеха, от секретаря комсомольской организации – до члена ЦК компартии (кто помнит советское время, представляет, насколько это было высоко в той системе ценностей).



Яркин Е. И., начальник цеха 22.

Впрочем, обо всем Евгений Иванович Яркин расскажет сам: «В 1968 году я пришел на предприятие ЭРА электромонтажником. Однако вскоре понял, что мое призвание – завод. Мне посчастливилось попасть в образцовую комсомольско-молодежную бригаду Станислава Якимова (цех 17).

Быстро влился в коллектив, перенимал опыт и очень благодарен, что приняли меня тепло, давали толковые советы. Я всю жизнь придерживаюсь такого принципа: не знаешь что-то – спроси, и сам делись знаниями. Многие в меня вложил мой наставник Александр Павлович Тычкин.

Со временем почувствовал, как не хватает теоретических знаний. И мы втроем, с бригадиром Якимовым и Тычкиным, поступили на вечернее отделе-

ние Зеленодольского судостроительного техникума. Расширить знания по технологии изготовления кораблей – это было полезно и просто необходимо».

Евгений Иванович – прирожденный психолог, умеет понять человека, поговорить и убедить, если этого требует дело. Не случайно в 1978 году его, 27-летнего паренька, избрали председателем цехового комитета профсоюза, (а в цехе было около 600 человек). Через два года на заводе ему доверяют руководить бригадой, состоящей из 12 человек.

«В общей сложности, – вспоминает Евгений Иванович, – отдал сборке 27 лет своей жизни. Бригада работала с личным клеймом. То есть, свою продукцию сдавали непосредственно представителям заказчика, минуя ОТК.

Мы одними из первых внедрили бригадный подряд.

От сборки блоков – до формирования корпусов, установки насыщения, сдачи на конструкцию, под малярно-изоляционные работы – все это выполнялось одной комплексной бригадой. Такой принцип дает положительные результаты, потому что работать приходится всем вместе на конечный результат.

Однако наступил в моей жизни такой момент – врачи запретили работать сборщиком. И я стал мастером. Затем – старшим мастером. И вот в 2005 году мне предлагают должность заместителя начальника цеха 22. Цех знакомый, однотипные секции, в коллективе многих знаю – и я решил попробовать. Я все время впитывал в себя положительный опыт других, перенимал стиль руководства, навыки от таких руководителей, как А. К. Никитин, С. И. Жуков и др.».



Победители конкурса профессионального мастерства среди сварщиков в кругу своих коллег (цех секционной сборки, руководимый Е. И. Яркиным)



Бригадир комплексной бригады цеха 22 Владимир Россихин



Бригадир комплексной бригады цеха 22 Александр Зорин

Будучи начальником цеха 22, Евгений Иванович Яркин, конечно же, стремился внедрить тот самый бригадный подряд, когда комплексная бригада работает на конечный результат и который, по его мнению, оправдал себя.

«В течение года нарабатывали тактику, — рассказывает он, — нельзя же было так все сразу переломить. Разработали Положение — надо было заинтересовать людей. Первой откликнулась бригада Владимира Россихина, позже — бригады А. Зорина, В. Кузнецова (ныне Р. Хафизова), Ф. Яруллина, В. Шаякбарова, А. Еремина. Это наш костяк. Прислушиваться к людям, к их насущным вопросам, стараться им помочь, не потерять — вот что главное для начальника. Руководитель должен быть тонким психологом, это особенно важно, когда расставляешь людей по рабочим местам. Важно также быть справедливым. Расчет заработной платы должен быть прозрачным, чтобы рабочий мог видеть, что он

заработает столько, сколько секций сойдет с его плиты.

Грамотно ведет расчеты начальник БТиЗ цеха Г. М. Адиятуллина. А вообще я говорю своим людям: «Любую работу надо на 70 процентов делать головой и лишь 30 — руками. Подумайте, как можно усовершенствовать свою работу». Например, когда изготавливали (впервые на нашем заводе) ахтерштевень на «Буксир», много было вопросов — и конструктивных, и технологических. Яркин предложил усовершенствовать кондуктор, изменить технологию сборки отливок. В итоге ахтерштевень ушел на сборку без единого замечания.

Безусловно, разговор о работе, о жизненных принципах, о главном в жизни

не мог не свернуть к семейной теме. «Жена Надежда Анатольевна – на пенсии, раньше работала на предприятии «ЭРА». Кстати, одним из основателей этого предприятия был мой отец Иван Ильич. ЭРА и наш завод едины, поэтому мы дома, приходя с работы, часто делились своими впечатлениями, рассуждали, находили общее решение, подсказывали друг другу. Мне повезло с женой, я всегда дома нахожу тепло и уют, а это главное для любого мужчины. У нас двое детей.

Старший – Дмитрий – окончил КГУ по специальности «радиофизик», но работает по другому профилю, он – старший менеджер компании в Казани. Младшая – Наталья – в Казани, работает в министерстве соцзащиты.

В копилке трудовых достижений Е. И. Яркина немало наград: медали «300 лет Российскому Флоту», «В память 1000-летия Казани», Почетные грамоты главы администрации города Казани, Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ, ВМФ Российской Федерации; ему неоднократно присваивалось почетное звание «Мастер – золотые руки».



Титанический труд

На заводе имени Горького с 1968 года функционирует цех по производству титановых отливок, самый крупный в мире. Он может выпускать до 700 тонн отливок в год. Цех оснащен 9-ю вакуумными печами, позволяющими выплавлять любой сплав титана. Именно здесь установлена уникальная печь «Нева-5». Продукция цеха титанового литья идёт и на внутренний рынок, и на внешнем тоже имеет неплохой спрос. Поставки на экспорт осуществляются более чем в 30 стран мира. Продукция сертифицирована на международные стандарты США, Норвегии, стран ЕС. На внутреннем рынке отливки поставляются в военное и гражданское судостроение, машиностроение, производство космической и оборонной техники. Например, для «Газпрома» были разработаны отливки из специального сплава с повышенными прочностными свойствами и сроком гарантии 60 лет.



Дозорнов Ю. А., начальник цеха 16

Цех титанового литья имеет уникальное, энергоёмкое производство, с использованием дорогих материалов. Всё это накладывает на людей, работающих здесь, повышенные требования к квалификации, профессиональным навыкам.

Вот таким сложным, интересным и ответственным производством на протяжении 5 лет руководит Дозорнов Александр Юрьевич. Окончив в 1982 году Казанский авиационный институт по специальности «Машины и обработка металлов давлением», он пришел на завод им. А. М. Горького инженером по

подготовке производства цеха № 2. Через год его уже назначают заместителем начальника цеха № 2 по подготовке производства. Получил звание «Лучший молодой специалист года».

«В цехе 2 я приобрел первый опыт работы руководителем, — рассказывает Александр Юрьевич. —



Бригадир фрезеровщиков В. Бударин

Начальником в то время

был А. И. Егоров — грамотный, общительный руководитель. Он мог вокруг себя сплотить людей, смело доверял молодым специалистам. У него я научился добиваться поставленных целей, настойчивости и последовательности.



Разметчик Ш. Зарипов

В 1985 году меня назначают заместителем начальника цеха № 16 по производству. Другая специализация, новые люди и новые возможности. Поначалу было трудно, приходилось осваивать титановое производство. Но рядом были замечательные люди, которые мне во всем помогали. Это, в первую очередь, начальник цеха

А. В. Жильцов, начальник ПДБ Н. В. Левагин, начальник технического бюро Ю. М. Щелчков, главный металлург Е. П. Демченков — грамотные, высокопрофессиональные руководители. У них учился, да и сам многое узнавал, впитывал все, как губка. Время было интересное, литье внедрялось впервые, и я был горд, что принимаю в этом участие. В тот период осваивалась технология заливки крупногабаритных отливок в кокиль (лопасти гребных винтов для подводных лодок), технология изготовления проливных слитков с сохранением механических свойств титана и многое другое. Все работы велись в содру-



жестве с нашим головным институтом «Прометей». То есть был своеобразный симбиоз науки и производства. Продолжалась большая работа по анализу прочностных характеристик титановых сплавов с добавлением легирующих элементов.

В тот период не думали о нагрузке. Был Госплан, были большие объемы заказов для военного судостроения. Требовалось только работать и выполнять план. Пришел 1992 год, не стало госзаказа, резко упал спрос на титановое литье. В это непростое время совместно с головным институтом «Прометей» мы занимались экспортными проектами. Была



Бригадир аргоносварщиков Н. Сафиуллин

проделана большая работа по внедрению зарубежных стандартов и аттестации нашей продукции. В тяжелейшие 90-е годы цех титанового литья принес заводу реальные доходы для поддержки производства. А главное – мы сохранили наших людей, профессионалов высочайшего класса. В 1998 году я был назначен начальником цеха № 16 и работал в этой должности до середины 2001 года. Это время было для всех нас испытанием на прочность. Упала нагрузка, стали увольняться люди. Необходимо было сохранить коллектив, рабочих и ИТР. Мы это смогли сделать. Вскоре появились заказы.

Всю свою сознательную жизнь я работаю на заводе, и мой цех для меня дом родной. В каком состоянии находится этот «дом», чем дышит, как живет, какие проблемы возникают и как они решаются – все это во многом зависит от начальника цеха, от его жизненной позиции, компетентности, профессиональности, от того, какую команду единомышленников он подобрал для решения поставленных задач.

Люди приходят на работу, чтобы зарабатывать, именно зарабатывать достойную зарплату. А она напрямую зависит от объемов выпуска продукции. Будут заказы, хорошие объемы – будет и зарплата, и обновление оборудования, и улучшение условий труда и быта работников. На все нужны деньги, а их надо зарабатывать, браться за любую работу. Как говорится, «под лежащий камень вода не течет».

В 2008 году начался мировой кризис, резко упал спрос на нашу продукцию, у предприятий просто не было денег, чтобы расплатиться с нами и заказать что-либо новое. Пришлось срочно переориентировать работников цеха на другие работы, благо у нас на заводе есть судостроение, мостостроение.

В 2009 году цех выпустил всего 45 тонн литья. Но тенденция к увеличению объемов наметилась, и у нас вновь появляется настоящая работа.

Мы понимаем – как бы трудно не было, нельзя останавливать процесс совершенствования технологии, оптимизации производственного процесса. Поэтому внедряем систему использования трехмерных моделей – от этапа рассмотрения запроса на титановое литье до расчета оптимальной технологии. Ищем варианты проектирования и изготовления модельной оснастки, либо – непосредственно литейных форм по «безмодельной технологии», проведения разметки отливок в соответствии с теоретической моделью, с использованием цифровой измерительной машины. Тогда мы исключим человеческий фактор, соответственно – минимизируем вероятность ошибки.

Чтобы улучшить логистику литейного производства, мы предлагаем в цехе № 16 установить карусельный, расточной, токарный станки с финишными операциями. Так мы сможем максимально замкнуть процесс – от производства отливок до окончательной обработки – в пределах одного цеха.

Ресурс повышения конкурентоспособности отливок – в минимизации издержек и постоянном совершенствовании производственных процессов. Может, кому-то покажется странным, но я считаю, что важнейшая роль в этом деле принадлежит культуре производства.

Помимо опрятного внешне



Начальник технологического бюро Д. Гайнуллина.

го вида работников, рабочих мест, территории, в понятие культура производства входит и способ мышления работников при выпуске продукции. Работнику необходимо привить чувство гордости за свой цех, за выпускаемую продукцию, уважение к труду, чтобы он понимал, что его товарищ на следующей операции изготовления отливки по технологическому циклу является конечным потребителем, и работать «спустя рукава» недопустимо.



Стараюсь привить своим подчиненным и коллегам идеологию победителя, лозунг «Мы можем все» – это про нас, и нужно стремиться делать все, на что мы способны. Не получается у того, кто ничего не делает, нужно наметить цель и идти к ней, не останавливаясь ни перед какими преградами. Нет безвыходных ситуаций, нужно подумать, разобраться, «докопаться до мелочей», устранить недостатки и идти дальше. Перспективы у нашего цеха большие, и если он является самым крупным цехом титанового литья в мире, то мы должны во всем этом соответствовать. А с нашим коллективом, я уверен, мы этого добьемся».



Корпус насоса для норвежской фирмы «Аэротитаниум АС». Заливка формы осуществлялась на уникальной печи «НЕВА-5» из титанового сплава массой 2160 кг, черновой вес отливки – 1091 кг. Отливка имеет крупногабаритную (высота – около двух метров), сложную и нетехнологичную конструкцию. Корпус насоса предназначен для химической промышленности.

Основные звенья производства

Кузнечный цех



*Курочкин О. Ю.,
начальник цеха №2*

Кузнечный цех – один из старейших на заводе. Вначале (в 1907 г.) был построен кузнечный участок, располагавшийся в то время в восточной стороне цеха № 12. Все оборудование состояло из паровоздушного молота с в.п.ч. 25 пудов (400 кг) и 10 ручных горнов для кузнецов ручнойковки.

В 1938 году было построено здание кузницы, изначально под гараж и конный двор. Но ввиду того, что производство расширилось, его перестроили под кузницу.

Одним из первых начальников кузнечного цеха был Василий Васильевич Дьячков, стахановец, проработавший на заводе 27 лет.

Основной костяк кузнечного производства составляют кузнецы на молотах и прессах и кузнецы-штамповщики, которые выполняют ковку простых и сложных деталей и заготовок из сталей различных марок и сплавов цветных металлов на молотах с в.п.ч. от 150 кг до 4 тонн. Они знают сложные приемыковки, режимы нагрева и охлаждения обрабатываемых металлов, изменение структуры металла в зависимости от режима нагрева.

Кадровые работники цеха: А. Д. Домолазов, Г. Г. Ларионов, Р. Р. Хайруллин, В. Р. Кузневич, Р. Г. Камалов, в совершенстве владеют своей профессией, выполняют работы любой сложности.

Корпусозаготовительный цех

Это цех (№3), с которого начинается судостроительное производство на нашем заводе. С участка плаза, одного из главных составных подразделения, начинается строительство всех изделий судостроения и металлоконструкций. Это и эскизы деталей, сборочные эскизы, шаблоны, объемные модели для литейного производства, это и формирование раскройных карт, и многое другое. Работа ведется на компьютерах с применением новейших программ.

Технологи идут следом за плазом. От их сложной и ответственной работы зависит производство цеха, и коллектив технологического бюро с задачами всегда справляется.

На планово-диспетчерский отдел ложится не менее важная задача – свое-



*Сергеев С. А.,
начальник цеха №3*

временная поставка металла в цех, планирование работы производства и своевременная отправка готовой продукции. Номенклатура металла и количество деталей, проходящих в сутки через цех, очень большая.

БОТиЗ – это наша «бухгалтерия», в его руках вся экономика цеха.

Дальше начинается производство. Первым этапом является дробеструйная или химическая обработка металла с последующим межоперационным покрытием, затем идет порезка, маркировка и вальцовка металла. В цехе установлено шесть газорезательных машин с числовым программным управлением, позволяющим резать детали практически любой конфигурации из листового металла толщиной от 1,5 мм до 40 мм. Имеется участок ручной газовой резки, где происходит порезка профильного проката по разметке, и участок холодной резки на гильотинах, штампах и комбинированных ножницах.

После порезки готовые детали поступают на участок комплектации и зачистки, здесь идет обработка кромок под сварку и округление свободных кромок пневмоинструментом.

Дальше скомплектованные детали поступают в сборочные цехи-смежники или на гибочный участок цеха, являющийся единственным на заводе, где производится гибка деталей на треках, вальцах, штампах.

Производственные задания выполняются квалифицированными рабочими, проводится обучение вновь прибывших кадров, а также освоение второй профессии работниками цеха. Кадровые рабочие передают свой богатый опыт молодой смене.

В разные годы цех 3 прославили заслуженные работники, орденосцы: Ф. И. Климин, Ф. Ш. Шарафутдинов, Г. Ф. Панфилов, М. С. Спирина, Е. С. Дубровин, К. Д. Гараев, Ф. Г. Валеева, И. С. Ибатуллин и другие.

Машиностроительный цех судостроения

Машиностроительный цех №47 ведет работы по производству насыщения заказов, изготовлению деталей, предусмотренных контрактами, и др.

Основную часть производственного плана составляет ПНХМ, это: элеваторы для компании «Беларуснефть», гидрокоробки для «Татнефти», задвижки ЗМС и ЗМШ, детали насыщения для газового оборудования и арматуры, отдельные поставки якорей, валов, штоков, роликов.

В 2010 году внедрены мероприятия по улучшению организации труда, в



*Подоксик В. Г.,
начальник цеха №47*

соответствии с технологическим процессом и современными требованиями стандартизации и сертификации.

В связи с большим производственным планом цех укомплектовывается рабочими кадрами. Большой объем производственных заданий выполняется на участке старшего мастера В. Е. Спиридонова. Четко и слаженно работают токари крепежного участка: Ю. Калякин, В. Герасимов, Р. Закиров, Г. Куликова, А. Крылова, В. Гайнуллина; бригады фрезеровщиков: Н. Багаутдинова, О. Батмановой; токарь-карусельщик А. Борисов, токарь-расточник В. Евдокимов и многие другие кадровые рабочие цеха.

Деревообрабатывающий цех



*Баймурзин С. Н.,
начальник цеха №5*

Деревообрабатывающий цех № 5 берет начало с момента основания Паратских судоремонтных мастерских, с 1895 года. В годы Первой мировой войны производственная программа цеха возросла в связи с выпуском военных заказов, в частности, изготовлением ящиков для снарядов, домиков для полевой прислуги, оконных рам, сушильных столов и промывочных ящиков для Казанского порохового завода.

В 30-е годы в числе лучших стахановцев были бригады И. Ф. Тогунова, Н. Л. Камчатнова.

Заметный вклад в руководство цехом в разные годы внесли К. Г. Ганеев, А. Ф. Карушев.

В настоящее время деревообрабатывающий цех производит мебель судовую, офисную, оконные и дверные блоки, упаковки для отправки изделий машиностроительных цехов, внутриваровскую оснастку и тару.

Отлично трудились в свое время коллективы участков под руководством мастеров Э. Г. Шарафеевой, Н. Кирпичниковой, бригады К. Ш. Хайруллина (имеет медаль «За заслуги перед Отечеством»), А. И. Шиварев, П. С. Марьин и др. В цехе работают высококвалифицированные рабочие В. В. Борщевский, награжденный орденом «Знак Почета», В. И. Петрухин, В. А. Троицкий, В. М. Горячов.



Коллектив цеха – неоднократный победитель отраслевых соревнований.

В историю цеха вписано немало имен замечательных тружеников, удостоенных высоких правительственных наград. Среди них: И. Ф. Тогунов, И. А. Мельников, М. М. Бровкин, Н. Л. Камчатнов, З. Г. Гарифуллин, М. М. Засорин.

Трубомедницкий цех



*Жуков С. И.,
начальник цеха №6*

За свою историю цех пережил много преобразований: в 50-х годах находился в районе затона, в 60-80 годах – в здании, расположенном к северу от комплекса «Волга», с 1990 года – в комплексе «Волга».

Трубомедницкий цех № 6 осуществляет на строящихся и ремонтируемых судах изготовление, монтаж и испытание трубопроводов судовых систем, систем вентиляции и кондиционирования воздуха, работы по выпуску судовых изделий, деталей и узлов по МСЧ и МЗК, судового такелажа, химическую, гальваническую обработку и горячую оцинковку труб и деталей.

Цех № 6 участвовал в постройке всех заказов судостроения, в изготовлении изделий для нефтяной и газовой промышленности.

Профессиональный уровень цеха формировали в разные годы такие бригады, как: Г. А. Сафронов, В. И. Кулагин, В. П. Левин, Ю. Н. Царев.

Добросовестно трудятся в настоящее время В. А. Федотов, В. Н. Дорофеев, А. Л. Леонтьев, Е. В. Агалаков, Н. Н. Колпаков, А. И. Кузнецов, Р. Б. Куанищев.

Трубомедницкий цех является важным звеном в общей цепочке судостроительного комплекса и всего производства завода.

Цех дельных вещей

Основной спецификой цеха дельных вещей № 8 является изготовление приварного насыщения на заказы судостроения и комплектующие детали машиностроения, а это большой перечень номенклатуры: начиная с маленькой шайбы, винта и заканчивая пультами систем управления корабля.

Коллектив, возглавляемый в разное время такими руководителями, как Н. К. Бородич, А. М. Воронин, К. Ф. Соболев, Х. И. Шакиров, В. Е. Чернов, справлялся с самыми сложными задачами. Этому способствовал и добросовестный труд рабочих, таких, как Х. Ф. Файзрахманов, Г. С. Мухарлямов, М. И. Ефимов,



*Шмелев В. А.,
начальник цеха №8*

В. П. Новиков, А. П. Иванов, Г. В. Иванов, А. И. Трутнев, Е. А. Куфелкин и многие другие.

В настоящее время коллектив стремится своевременно обеспечивать цехи-смежники комплектующими деталями и узлами. Надо отметить труд высококвалифицированных рабочих, таких, как А. А. Разгулов, Т. Г. Шайхуллин, Д. Г. Хайруллин, Р. З. Зайдуллин, В. В. Дьячков, А. А. Росихин, А. Р. Гибатуллин, Г. Ю. Габидуллина, Г. А. Лазенкова и другие.

Цех нефтегазового оборудования

Цех нефтегазового оборудования № 9 начал свою деятельность в 1972 году. До 1985 года основной продукцией подразделения было: шпиль, брашпиль, лебедки, рулевые машины. Далее, с 1985 года в результате тесного сотрудничества с Зеленодольским ЦКБ (ныне ЗПКБ) началось освоение судовых лебедок военного назначения.

В эти годы активно развивалось спортивное движение на заводе, в котором принимали участие и работники цеха. Сборная команда под названием «Шпиль» постоянно занимала призовые места в таких видах спорта, как футбол, хоккей, лыжные гонки.

С 1990 года цех 9 начал осваивать продукцию ПНХМ, в основном предназначенную для нефтяников. Выпускались задвижки ЗМШ65-21, АН 65-21. Это был период экономического спада, перестройки, завод имени А. М. Горького оставался на плаву и смог сохранить рабочие кадры. В настоящее время цех расширяет свою производственную номенклатуру, выпуская изделия для Газпрома, в том числе клапана, выдерживающие высокое давление и работающие в разных температурных диапазонах.

Сохраняя старые традиции, коллектив продолжает активно участвовать в спортивной жизни завода, достигая отличных результатов в таких видах соревнований, как футбол, волейбол и др.



*Лемазин А. А.,
начальник цеха №9*



В разные периоды времени цех возглавляли такие маститые руководители, как Х. И. Шакиров, С. В. Ильин (ныне – советник генерального директора, председатель Совета директоров ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького»), К. М. Тагиров (ныне – заместитель директора по изготовлению мостовых и корпусных конструкций). Цех славился и славится высококвалифицированными рабочими и специалистами.

Энергетический цех



*Егоров М. Е.,
начальник цеха №11*

История энергетического цеха № 11 начинается с начала 20-го века. В 1936 году была введена в строй первая центральная котельная № 1, четыре котла которой ДКВР 6,5-13 обеспечивали паром завод. Вследствие износа котлов и увеличения потребности пара в 1960 году была введена в строй паровая котельная № 2, с более мощными котлами ДКВР 20-13.

До 1972 года все котлы работали на угле. Газификацию котлов с 1972 по 1977 годы производили самостоятельно, силами газовой службы. Отличались в то время слесари-ремонтники М. А. Феоктистов, В. Л. Сюськин и др.

В 1975 году была введена в строй водогрейная котельная № 3 с котлами ПТВМ-30.

В связи с модернизацией системы обеспечения завода паром и теплом производится переход с парового обогрева на водяное.

Цех № 11 обеспечивает завод такими энергоносителями как: сжатый воздух, пар, тепло, выработка кислорода, перекачивание технической и артезианской воды, обслуживание и ремонт вентиляционных систем, трубопроводных коммуникаций завода.

Значительный вклад в обеспечение завода энергоресурсами внесли начальники цехов: А. А. Блохин, Ю. Г. Климов, кадровые работники цеха № 11: заместители начальника цеха Г. Г. Калиновский, А. И. Козулин, операторы котельной А. Э. Аткаев, В. М. Ермолаев, слесарь газовой службы А. А. Кармаенков, слесарь КИПиА В. И. Чикиурин, электромонтер П. А. Осипов, электросварщик А. С. Афлетунов, мастер водонасосного участка А. А. Родионова, начальник паросилового комплекса Н. П. Десятников, начальник химической лаборатории Сагеева В. И.

Среди ветеранов цеха № 11 следует отметить Д. Б. Сабирзянову, И. Ф. Чертоганова, А. Г. Артемьева, В. Р. Акчурина, М. Г. Низамутдинову, Г. А. Шулепову.

Ремонтно-строительный цех



*Исмагилов З. М.,
начальник цеха №12*

Любое производство на предприятии не может функционировать без вспомогательных цехов, в частности, без ремонтно-строительного, который в начале своего существования был участком на базе цеха №12. Руководил им М. Л. Зингер.

В 1969 году образовался участок ЖБИ и административно-бытовое помещение ремонтно-строительного цеха 19. Начальником был назначен З. А. Абдрахманов. Под его руководством построена теплица, участок, который занимался строительством жилья (хозспособом) для работников завода.

В целом ремонтно-строительный цех осуществляет широкий спектр работ по ремонту зданий, помещений, кровли, благоустройству территории завода, ремонту подшефных учреждений (школы №1, 3, детсады, общежития, стадион «Авангард» и т.д.).

Замечательные люди работали в этом цехе. Они всегда были на передовой, показывали пример добросовестного труда молодежи. Это: агроном Л. В. Яровая, бригадир маляров Л. Т. Владимирова, бригадир облицовщиков Г. Г. Гайнуллина, Н. Т. Кадерметова, а также – экономист Н. М. Филимонова, ведущий инженер по нормированию С. Х. Хайбуллин, технолог А. Л. Щипцов, механик Р. К. Муратов.

В цехе трудятся квалифицированные рабочие и специалисты, те, на кого можно и нужно равняться. Это: маляры цеха Н. И. Шахманов, Х. Н. Мухаметзянова, Н. Н. Лобанова, Ф. Г. Гатиятова, Н. К. Прокофьева, Е. К. Радюшина, плотники В. Д. Качугин, А. Н. Сунгатуллин, бетонщики Р. И. Ямбаев, И. Г. Сатаров. Более тридцати лет работают на заводе начальник ПДБ цеха 19 Н. А. Казакова, ведущий инженер по нормированию Р. Х. Закирова, распределитель работ Ф. Х. Бикмуллина, старшая кладовщица Р. Р. Загидуллина.

Такой работоспособный, сплоченный коллектив способен справиться с любыми, самыми сложными задачами, поставленными перед цехом.

Инструментальный цех

Инструментальный цех № 13 специализируется на изготовлении специального инструмента и различных видов оснастки для цехов завода, например, сложнейших пресс-форм, штампов, измерительного инструмента, калибров, шаблонов. Также цех изготавливает оснастку для сварочного и газорезатель-



*Миличихин В. П.,
начальник цеха № 13*

ного производства в судостроительные цехи для постройки кораблей, судов, мостов. Здесь также производится термическая обработка изделий и деталей для всех цехов.

Инструментальный цех занимается и такими уникальными работами, как изготовление герба города, который установлен при въезде в Зеленодольск, пресс-форм для товаров народного потребления, стенов и планшетов и др.

Достижения цеха в разные годы – это заслуга руководителей, высококвалифицированных рабочих и специалистов. Первым начальником цеха был А. Д. Миронов, далее – Н. П. Девин, А. Г. Кроликовский, И. Т. Антонов («Заслуженный машиностроитель») внес большой вклад в совершенствование технологии изготовления штампов. Огромную работу по реконструкции цеха провел М. А. Виноградов, награжден орденом «Знак Почета». Цех 13 считался образцовым в тот период, когда его возглавлял Хасанов Радик Шавкятович (ныне – генеральный директор ПОЗИСа, член Совета директоров ОАО «Зеленодольский завод им. Горького»). Долгие годы начальником цеха был опытный производственник Игнатов Валентин Николаевич (делегат 25 съезда КПСС).

Во время Великой Отечественной войны сутками трудились за станками: Е. Н. Чистов, И. Д. Поверинов, И. Е. Бирючевский, К. М. Мингазов и другие. Все они имеют правительственные награды.

В настоящее время можно отметить специалистов высокого класса, таких, как А. Г. Салахов, Е. М. Серяков (Мастера – «золотые руки»), Р. Ш. Ибатуллин, Е. В. Ярухин.

Достойный вклад в производство вносили и вносят высококвалифицированные рабочие и инженерно-технические работники цеха.

Транспортный цех

Все транспортные перевозки на заводе с момента его основания осуществлялись гужевым транспортом, т.е. на лошадях. На месте заброшенного строительства цеха цветного литья располагался конный двор.

В 30-е годы на заводе появились первые автомобили. Гараж для них был построен в 1941 году. Автомобили были в основном газогенераторные (работали на дровах). Водили машины в основном женщины, а мужчины занимались более сложным и ответственным делом – ремонтом автомобилей. В эти годы начальником цеха работал Сухов Михаил Александрович, начальником



Маркин Н. П.,
начальник цеха № 14

гаража – Якубов Владимир Федорович, механиками – Малюгин Сергей Иванович, Коровин Иван Васильевич. Это были технически грамотные и очень ответственные люди, проработавшие в цехе до самого ухода на заслуженный отдых.

Здание гаража существует и сейчас. Оно претерпело некоторые изменения: в 1972 году был сделан кирпичный пристрой, в котором разместилась механическая мастерская со станками, сварочный и кузнечный участок, плотницкая и др.

В послевоенные годы численность цеха достигала 600 человек (в настоящее время около 200).

Железнодорожное депо, каким мы его видим сейчас, было построено только в 1989 году. Это коренным образом улучшило условия труда работников участка, а также условия содержания техники. А до этого производственной базой и служебно-бытовыми помещениями служили вагончики, которые до начала 70-х годов располагались на затоне.

Во все времена в цехе трудились замечательные люди, преданные своей нелегкой профессии – водителя. На допотопных по настоящим меркам автомобилях марок ЗИС-150, ГАЗ-51 они выполняли междугородние перевозки, доставляли грузы на сдаточные базы в г. Керчь. и г. Севастополь. Это: Федотов Александр Иванович, удостоенный ордена Трудового Красного знамени и многих медалей, Г. И. Гурьянов, Х. Г. Сабирзянов, П. Г. Ласточкин и другие. К слову сказать, старые водители вспоминали, что в те годы дороги с твердым покрытием до г. Казани не было, и часто рейсы затягивались.

Это поколение позже заменила достойная смена: водители В. М. Сухов, Ф. К. Абдуллин, В. С. Чадаев, Н. А. Ермаков, В. Н. Маркин, А. С. Сабурский, тракторист А. В. Мальков (один из первых был удостоен звания «Мастер – золотые руки») и многие другие. Затем их сменили молодые водители: А. М. Лифанов, Д. А. Шмелев, В. А. Романов, Т. А. Гарифуллин, Г. Н. Демидов, И. А. Хуснутдинов, Н. А. Савельев, Р. Х. Гатиятуллин и еще более молодые: А. А. Тамбов, С. В. Мукашов, А. Р. Гарифуллин, А. В. Федюкин и другие.

Электроремонтный цех

Здание, в котором в настоящее время размещается ремонтный участок, обмоточный участок и электролаборатория электроремонтного цеха, было построено в 1904-1905 г.г.

В 1938 году после коренной модернизации была построена центральная распределительная подстанция (ЦРП). Возникла потребность в беспере-



*Кокошников Ю. А.,
начальник цеха № 15*

ребойном обеспечении цехов электроэнергией, в обслуживании и ремонте электрооборудования. Эту функцию возложили на вновь созданный электро-ремонтный участок. Первым начальником его был Кейль Петр Александрович.

С апреля 1953 года по февраль 1976 года электроремонтным цехом руководил Коликов Сергей Евгеньевич. Он пришел на завод в 1952 г. после окончания Ивановского индустриального техникума (позже заочно окончил Московский энергетический институт). В цехе в это время работало около 110 человек.

Начальником электролаборатории был Назаров Владимир Иванович, человек неординарный, увлекающийся техникой, астрологией и многими другими науками. Он изобрел электроизмерительные клещи («клещи Назарова»), всевозможные испытательные стенды, высоковольтную установку и др. В 70-е годы лабораторию возглавлял Н. Н. Константинов. В то время электролаборатория цеха занимала одно из первых мест в Татарии по поверке приборов.

За период с 60-х по 70-е годы было построено и введено в эксплуатацию около 30 трансформаторных подстанций.

С переводом С. Е. Коликова в отдел главного энергетика начальником электроремонтного цеха в период с 1976 г. по 1984 г. стал Радченко Виталий Иванович, приехавший на завод в 1966 году, после окончания Ростовского института сельхозмашиностроения по специальности «автоматизация производственных процессов». Начальником электролаборатории был А. Х. Бадардинов. В июле 1984 г. В. И. Радченко назначили главным электриком завода и перевели в ОГЭ.

Это подразделение является самостоятельным структурным подразделением, в него входят: участки эксплуатации, связи, обмоточный, ремонтный участки, электротехническая лаборатория. Цех осуществляет техническое обслуживание и ремонт закрепленного за ним энергетического оборудования и сетей, капитальный ремонт электродвигателей, а также обеспечивает подразделения завода электроэнергией, связью, сигнализацией и радиофикацией. В функции цеха входит выполнение электроремонтных и электромонтажных работ, связанных с реконструкцией электроустановок, модернизацией и введением вновь вводимого оборудования.

С 2003 года и по настоящее время электролабораторией руководит Д. Г. Суханосов.

Среди ветеранов цеха следует отметить Л. А. Кейля, работавшего в то время электромонтером и Ю. А. Любавина, сменного инженера.

Большой вклад в успех коллектива внесли кадровые работники цеха: Н. И. Белянин, Ю. А. Астраханцев, А. И. Буренков, А. Н. Долгов, П. Н. Пантелеев, Г. В. Кучина, В. С. Квашнин, В. А. Никитин, Ю. Ф. Беляева, М. Ф. Беляева, М. М. Ибраев.

Приоритетной задачей электроремонтного цеха является повышение надежности электроснабжения цехов электроэнергией, реконструкция, замена морально устаревшего оборудования, внедрение мероприятий по энергосбережению.

Стапельно-достроечный цех



*Комакин А. В.,
начальник цеха № 17*

Стапельно-достроечный цех № 17 осуществляет постройку судов и кораблей, начиная с формирования корпусов и заканчивая их сдачей заказчику, устанавливает насыщение корпуса и надстроек, производит сдачу корпуса под окраску и изоляцию, под электромонтаж, выполняет монтаж главных двигателей и вспомогательных механизмов, оборудования и арматуры судовых систем, проводит их испытание, монтаж валопроводов и их центровку. Цех также производит швартовные и заводские ходовые испытания судов и кораблей, участвует в ходовых испытаниях со сдачей заказов.

Цех № 17 образовался в январе 1975 года после ввода в строй первой очереди комплекса «Волга». За это время были построены корабли таких уникальных проектов, как «Ягуар», «Звук» и другие.

С 1992 по 2007 годы, после объединения с цехом 18, строились заказы «Русич», танкер зав. № 261, нефтеналивные баржи, производились сборочно-монтажные работы на мостовых конструкциях («Кама», «Казанка», «Миллениум»), ремонтировались суда.

После того, как цех 17 вновь стал самостоятельным подразделением (в июле 2007 года), изготовлен корпус танкера зав. № 262. В 2009 году цех приступил к строительству второй линии моста через Каму и моста через Вятку. С 2008 по 2010 годы стапельно-достроечный цех построил корпуса химвозов, заказов «Десперадо» и «Атлантик». В настоящее время коллектив трудится на заказах «Дагестан», корабле пр. 11661 и др.

В цехе работали такие известные труженики – орденоносцы, как В. П. Дорофеев, В. Д. Корнилов, Е. В. Бычков, Г. П. Кардашина. Их традиции с честью продолжают сегодняшние рабочие, такие, как К. Б. Цыплев, О. Г. Горелов, А. Г. Ильин, М. А. Корнев, В. А. Артамонов, В. Н. Карпов, А. А. Нестеров, А. Н. Ла-



зарев и многие другие.

Стапельно-достроечный цех



*Макаров С. А.,
начальник цеха № 25*

Стапельно-достроечный цех № 25 – один из старейших на заводе, имеющий богатый опыт постройки кораблей и судов. Со стапелей его сходили такие корабли, как «Альбатрос», «Сокол» и др. Работники цеха участвовали в постройке больших ракетных кораблей «Бора», «Самум».

С 1961 года осуществлялось строительство гражданских судов на подводных крыльях «Метеор».

Основная специализация стапельно-достроечного цеха – это строительство судов из алюминиевых сплавов. Здесь строились: гражданское судно на воздушной каверне «Линда», катера пограничного типа «Терьер». В последнее время цех выпустил быстроходные суда проекта А45-1. В настоящее время начато строительство быстроходных судов пр. А145. Параллельно выполняются работы на всех

строящихся заказах, а также на мостовых конструкциях.

В цехе трудятся высококвалифицированные рабочие: сборщики, сборщики-достройщики, монтажники и др.

Стапельно-достроечный цех № 25 имеет большой потенциал в постройке гражданских и военных судов.

ШКОЛА ПРОФЕССИОНАЛИЗМА

Качество = оборудование + мастерство

Качественная продукция – результат добросовестной и квалифицированной работы. Благо тому предприятию, где опыт такого отношения к делу передаётся из поколения в поколение. Да не столько назиданием, сколько личным примером. Таких людей не назначают наставниками. Они по природе своей служат неким мерилом качества. Качества труда, качества человечности. Один из таких людей на заводе им. Горького – И. В. Кондратьев, токарь-расточник цеха 9. Иван Васильевич пришёл на завод в 1988-ом.



И. В. Кондратьев

Токарное дело он знает до тонкостей, в совершенстве освоил прогрессивные методы обработки металлов резанием. Именно ему была поручена обработка моноблока – основной, дорогостоящей детали, входящей в комплект фонтанной арматуры для ОАО «Газпром». Все уникальные детали на современное скоростное пассажирское судно «Лена», отличающиеся сложностью конфигурации, поручали делать ему. Он, по обыкновению, подошёл к выполнению задания вдумчиво, с профессиональной дотошностью. Разработал и изготовил девять видов специальных резцов и оснастки, что позволило обеспечить сборочный цех деталями, а трудоемкость их изготовления снизить на 37 процентов.



За добросовестный труд Иван Васильевич награжден орденом Трудовой Славы III степени еще около 30 лет назад. Тогда Кондратьев работал на заводе имени Серго, обрабатывая копир на станке. Для того, чтобы лучше видеть летящую стружку и защититься от нее, он применил не сложное, но оригинальное решение: присоединил к станку велосипедные зеркала заднего вида. Обзор стал гораздо полнее, работа пошла быстрее, и достижение Кондратьева было отмечено призовым местом на всесоюзном конкурсе. Годы, конечно, берут своё, он и по сей день берётся за работу творчески, всегда сначала прикинет – а что тут можно было бы придумать интересненького?

Орден – не единственная награда на выходном пиджаке и в послужном списке Ивана Васильевича. Ему вручена медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», Грамота Президента Татарстана в честь 300-летия Российского флота. Он справедливо удостоен звания «Мастер – золотые руки». А в марте прошлого года ему присвоено звание «Заслуженный машиностроитель Российской Федерации».

Трудовой путь И. В. Кондратьева начался в 1957 году. Окончил ремесленное училище по специальности слесаря-сборщика, с дополнительной специальностью – фрезеровщик 3 разряда. Начал работать фрезеровщиком на заводе им. Серго, затем отслужил 3 года в армии, был командиром танка. В армии он усвоил принцип «действие при оружии» – знания и умение добываются, в первую очередь, в действии, в практике. Этот принцип Кондратьев применяет и в работе: час теории – четыре-пять часов практики.

Иван Васильевич окончил механический техникум, 6 лет работал мастером и старшим мастером, а потом по собственному желанию пошел в рабочие – нужно было кормить семью.

Опытный работник поделился формулой успешной работы: высококачественное оборудование плюс мастерство, знание своего дела и ответственность тех, кто работает с этой техникой.

Иван Васильевич считает, что поднять престиж рабочих профессий можно только если это будет государственной политикой. Он сравнивает работу у станка с вождением автомобиля – с машиной нужно «сродниться». И так же, как шофер за рулем, рабочий лишь в том случае добьётся нужного результата, если не будет отвлекаться ни на что, полностью углубившись в процесс производства. Это ведь только со стороны кажется, что все движения станочников схематичны и шаблонны. Как бы нет так! Опытный мастер знает – каждой детали требуется свой подход, свой стиль обработки. А вот понять эти тонкости возможно только долгим, упорным трудом. Внимательность, любознательность помогают быстрее освоить новые станки, новые виды работ. Обладая навыками работы на другом оборудовании и хорошим знанием способов обработки, можно быстро схватить суть нового задания. «Голова – руки – станок» – так описывает И. В. Кондратьев процесс создания и обработки деталей.

Еще один из принципов успешной работы – во время обсуждения рабочих вопросов личные амбиции неуместны. Нужно совместно найти оптимальное решение. Здесь не может быть апелляции к возрасту, статусу, должности – важны лишь дельные замечания и наблюдения, которые могут появиться и у опытного рабочего с полувековым стажем, и у молодого специалиста со «свежим» взглядом.

Возможно, мудрая и ответственная манера жизни Ивану Васильевичу стала присуща и благодаря давней привязанности – он любитель исторической литературы, романов Пикуля, Карамзина, других писателей. Постигая тайны прошлого, он пытается понять сегодняшние проблемы.

По его мнению, общество несет огромные потери, отказываясь от традиций прошлого. В том числе – деревенских традиций. Сознание большинства населения России формировалось именно в деревне. А сознание так просто не переделывается. Тут не одно поколение должно пройти, чтобы в другую жизнь попасть.

А может, и не надо так уж спешить в другую жизнь. Что было плохого в том, что детишки с раннего детства были приучены общаться с живностью – цыплятами, жеребятами, телятами? Бегали босиком по тёплой земле, по травке, лазали по деревьям... Что, круглосуточные бдения у компьютеров помогут ребёнку стать здоровой, крепкой личностью? Сомнительно. О своём детстве Иван Васильевич вспоминает с теплотой. Оно прошло в деревне. Уже в раннем возрасте он понял, что хочет иметь дело с металлом. Дед был кузнецом, и Ваня помогал ему.

Скорее всего, именно в детстве легло ему на душу уважительное отношение к верующим, к православным традициям. Поэтому с особым чувством он руководит работами, которые выполняет завод для храма Андрея Первозванного в микрорайоне Мирный.

Кондратьеву, одному из первых на предприятии, было вручено клеймо личной приемки продукции и присвоено звание «Отличник качества». Один из первых он добился звания «Лучший рационализатор предприятия». По его предложению, совместно со специалистами конструкторского отдела и технологами механического и литейного цехов, разработана технология литья заготовок с наименьшими припусками для механического цеха. Это позволило повысить производительность труда на 35 процентов, коэффициент использования металла на участке крупногабаритных деталей – на 20 процентов, а также снизить расходы режущего инструмента на 15 процентов.

Так и живет И. В. Кондратьев, заслуженный машиностроитель России – «на большой палец», мастера сложнейшую – с филигранным качеством – работу, глубоко и основательно понимающий простые жизненные законы. Человек, собственным примером доказавший, что успех возможен только тогда, когда физический труд сопровождается трудом души.



Чтобы стать хорошим модельщиком

Хотя и Рустаму Фидаильевичу Тимаршину, модельщику цеха 16, всего лишь 53-й год, его на участке называют старейшиной. «Мастер – золотые руки» на протяжении многих лет и, как говорят о нем в коллективе, «модельщик от бога». Необычайное трудолюбие, истинная любовь к своей профессии, умение грамотно читать чертежи, тонко чувствовать структуру древесины – все это помогает из грубых досок выточить уникальную деталь, которая служит модельной оснасткой для литейных цехов.



Р. Ф. Тимаршин

Хороший модельщик должен не только хорошо разбираться в чертежах, умело владеть инструментом, хотя и эти качества немаловажны. Нужно еще иметь уникальнейшее сочетание – творческий подход в жестких рамках поставленной задачи.

Модельщик должен уметь представить объект объёмно, целостно, но и как гармоничное сочетание деталей, частных.

Вот что рассказывает о Тимаршине старший мастер модельного участка Наталья Ивановна Лобанова:

– Рустам Фидаильевич имеет 6-й разряд, то есть можно сказать, что он достиг вершины профессионализма в своём деле. Ему доверяют сложнейшие задания. Изготовление гребных винтов, импеллеров (это делается большей частью вручную) под силу лишь ему. Только Тимаршин может мастерски сде-

лать тонкостенные 6-миллиметровые лопаточки импеллера, произвести разбивку по сечениям. Он умело обращается с электрофрезой, электродрелью, шуруповертом, стамеской и др. Самые ответственные детали (например, гребной винт, Рустам Фидаильевич может изготовить вручную за неделю или за 2 дня, в зависимости от габаритов и сложности конфигурации). Объемы заказов, а значит, и количество модельной оснастки, постоянно увеличивается, приходится осваивать все новые и новые изделия.

Рустам Фидаильевич имеет такой редкий дар: смотрит чертеж и видит деталь в целом, объемно или, можно сказать, образно. Не каждому дано такое восприятие. Тимаршин со свойственной большим мастерам щедростью секреты своего мастерства глубоко в «зачатке» не держит. Видит серьезный интерес молодого человека, настроившегося мастером стать – покажет, научит своему умению.

Нерадивые и те, у кого нет способностей к профессии модельщика, отсеиваются сами, ведь приходится обрабатывать такие объемные модели, на которые затрачивается по 3–4 кубометра древесины. Например, корпус «улитки» в диаметре составляет 1,5 метра, а горловина ее – 1,8 метра. Очень трудоемкий процесс – выпуск кронштейнов для гребного вала. Работали над ним более 3-х месяцев. Приходится изготавливать по сто с лишним моделей в месяц, причем, сроки им ставят очень жесткие. Модельщики, а их на участке – 22 человека, справляются со своими задачами. Потому что они все практически проходили школу Тимаршина, самого опытного, одаренного специалиста, бесценно подтверждающего звание «Мастер – золотые руки».

В чем же секрет мастерства модельщика Р. Ф. Тимаршина? Вот что говорит сам Рустам Фидаильевич:

– Главное – любить дерево. Если есть интерес к деревянным поделкам, то все, что связано с этим, становится интересным. Ведь кто-то предпочитает возиться с железками, электроникой и т. д., а я с детства любил ножичком ковыряться в деревяшках, любил строгать, выпиливать. Мой дядя был старшим мастером на модельном участке, он и привел меня в этот цех. С тех пор (вот уже 33 года) я работаю модельщиком. Приходится быть одновременно и конструктором, и технологом, то есть должна быть обратная связь головы и рук. Если я раньше с самым сложным и объемным изделием возился 3 месяца, то теперь – полтора.

Наиболее ответственные работы – это те, которые связаны с винтами, имеющими замысловатые конфигурации и требующие чисто ручной работы.

Первое чувство, которое я испытал, придя на участок, – испуг. Это тебе не какие-то безделушки строгать! Приходилось вычерчивать детали на бумаге, корпеть над каждой из них. Бригадир у меня был Файзи Тимергалиев. До слез доводил, заставлял по несколько раз переделывать, пока не сделаю нормально, как положено».



Правда, в его «школе» другой метод превалирует: «Я считаю, что они постепенно освоят это ремесло. Так, со стороны наблюдаю, если что не получается – подсказываю, помогаю. А вообще, я сразу вижу – будет толк из человека или нет. Это можно определить по тому, как он относится к дереву, и я теряю интерес к тем, в чьих глазах вижу безразличие.

Что ж, хоть и говорит старший мастер участка Наталья Ивановна Лобанова, что равных Тимаршину пока нет, но при такой школе профессионализма найдутся способные парни, с такой же любовью к дереву, с такой же страстью сотворить из этого дерева очередное чудо. Строго по чертежам.

Не бояться горящего металла

С Виктором Лежниним, плавильщиком цеха 16, мы поднялись на печь, где производилась плавка. В маленькое окошечко-иллюминатор видно, как электрическая дуга с силой тока более 2 тысяч ампер разогревает титановую болванку весом 600 кг, постепенно превращая ее в металлическую лаву. Эту массу потом заливают в форму и получится корпус арматуры для судостроения.



В. И. Лежнин

Виктор Иванович работает в цехе фасонного литья с 1970 года, почти со дня его основания. С плавильными печами он так же мастерски управляется, как дирижер с оркестром. Но при этом утверждает, что до сих пор... учится мастерству плавильщика. Мол, разные изделия, разные сплавы, да и требования к точности изготовления всё жёстче.

Что нужно знать и уметь, чтобы стать профессиональным плавильщиком?

Прежде всего, считает Виктор Иванович, человек, встав у печи, должен понимать, какой дорогостоящий материал здесь будет выплавляться. Безусловно, без знания основ физики, электротехники, технических характеристик сплавов, оборудования, режимов плавки лучше к печи и близко не подходить. Нужно следить за тем, какова сила тока и напряжение электрической дуги, чтобы не прожечь тигель, в котором и плавится металл; каков уровень вакуума (если наблюдается падение вакуума, значит, не все в порядке). Если попадет в тигель вода, она может расщепляться на кислород и водород, а это взрывоопасно.

Оказывается, и у профессионала такого высокого класса может случиться форс-мажор. «Например, – вспоминает Лежнин, – был такой случай. Расплавил слиток весом в 1,5 тонны. А механизм наклона тигля для слива металла в форму не сработал. Что делать? Застынет металл – огромные убытки. Ведь одна тонна титана стоит 1 млн рублей». Виктор Иванович не растерялся, быстро перебрал в уме свой богатейший арсенал приёмов и нашёл-таки способ избежать серьёзной аварии.

Лежнину в своё время доверили внедрять технологию плавки самых крупных гребных винтов для судов в кокиль. Это был технический прорыв в судостроении. Ему приходилось выплавлять лопасти винта для подводной лодки весом по 2,5 тонны каждая. Он также осваивал технологию плавки с использованием отходов, что позволило сократить нормы расхода электродов на 10 процентов и снизить себестоимость литья.

Старший мастер Ильдар Тимуршин сказал, что все ответственные работы в цехе поручают Лежнину. На душе, мол, всегда спокойно, если за дело берется Виктор Иванович. Ведь и оборудование уникальное, и титан очень дорогой – брака не должно быть. «Но, – говорит он, – не бывает, чтобы без сучка и задоринки все плавки шли. Случайностей хватает. Например, может произойти отключение электроэнергии. Представляете, что будет с печью, если в это время идёт процесс плавки? Малоопытный плавильщик может и растеряться. Надо в этой ситуации перекрыть все вакуумные затворы. Так как откачка вакуума прекращается, а это может привести к выбросу в тигель масла или воды, которые имеют свойство вступать в реакцию. И тогда взрыв неминуем. Давление воды иногда падает, и тигель не охлаждается. Виктор Иванович в этих случаях всегда найдет правильное решение».

А главное качество плавильщика, по мнению старшего мастера, – умение «не бояться горящего металла».

Много учеников обучилось в «школе профессионализма» Лежнина. Один из них – Ринат Хафизов – работает бригадиром. «Виктор Иванович – спокойный, рассудительный, – говорит И. Тимуршин, – и это ему помогает молодое поколение обучать азам профессии».



Заместитель начальника цеха Е. Ефимкин отмечает, что Виктор Иванович с первых дней выделялся активностью, заинтересованностью, самостоятельностью. Он никогда не оставался в стороне от проблем цеха и практически всегда был среди тех, кто берётся эти проблемы решать. Может быть, благодаря и этим качествам, за всё время работы он не сделал ни одной некачественной плавки. Ему это удастся потому, что при технической грамотности, ответственности Лежнин еще владеет каким-то особым чутьем, словно процесс плавки видит изнутри. «За последнее время, – рассказывает Е. Ефимкин, – мы освоили новые сплавы с высокими прочностными характеристиками, которые гарантируют длительность эксплуатации изделий на 50 лет. По результатам международного аудита титановые отливки, выпускаемые нашим заводом, признаны изделиями высокого качества. И в этом, конечно, заслуга таких профессионалов, как В. Лежнин, а также – Ф. Шафигуллин, Ф. Нуриязданов, С. Куклев и другие работники цеха.

Важный фактор в профессионализме – надежный тыл. Если в семье мир да лад, человек спокойно занимается своей профессией. У Виктора Ивановича хорошая семья. Супруга Нина Андреевна – медик по образованию, врач-эпидемиолог, работает в санэпидемстанции заведующей отделом. Старший сын Андрей окончил инженерно-строительную академию и финансово-экономический институт, имеет свое дело. Младший Алексей, юрист по образованию, работает в Казани офицером органов юстиции, начальник следственного отдела. У Виктора Ивановича три внука.

Действительно, крепкая семейственность, надежный тыл плюс высокое сознание, трудолюбие самого человека позволяют ему стать истинным профессионалом, оправдывающим звание «Мастер – золотые руки».

«Профессиональный инженер России»

Марат Нинарович Саубанов, заместитель главного металлурга, пришел на завод в 1991 году после окончания Нижегородского технического университета. Это творчески мыслящий человек, имеющий научный подход к решению производственных задач предприятия. Еще в 2001 году он защитил кандидатскую диссертацию на тему о повышении герметичности и плотности корпусных отливок, разработке патентной технологии по переработке мелкодисперсной титановой стружки. Имеет 14 научных публикаций в центральных и научных журналах.



М. Н. Саубанов

В 2001 году по результатам Всероссийского конкурса «Инженер года» М. Н. Саубанов получил сертификат «Профессиональный инженер России».

Множество рационализаторских предложений Саубанова с огромным экономическим эффектом внедрено в производство. В 2004 году он награжден нагрудным знаком «Отличник изобретательства и рационализации».

В феврале 2008 года Марат Нинарович успешно участвует во Всероссийском конкурсе «Инженер года». Ему присвоили звание Лауреата, его имя занесли в реестр профессиональных инженеров России на WEB-сайте Российского Союза НИО в Интернете.



М. Н. Саубанов и С. П. Капица

В августе 2008 года Марат Нинарович награжден Почетной грамотой и Благодарственным письмом Министерства промышленности и торговли РФ.

Сейчас он занимается разработкой научного проекта по использованию в литейном производстве циркония. Внедрение проекта в производство позволит существенно повысить прочностные характеристики фасонного литья.



«Инженер года – 2009»

Гульнара Фаритовна Галякбарова – ведущий конструктор отдела главного конструктора по машиностроению. Она окончила Казанский государственный технический университет им. А. Н. Туполева (КАИ). Получила степень МАГИСТРА техники и технологии по направлению «Авиа и ракетостроение» и дополнительную квалификацию «Преподаватель высшей школы». Имеет диплом с отличием. С 2003 по 2004 годы обучалась в очной аспирантуре по направлению «Тепловые и физические процессы в двигателях». Во Всероссийской студенческой олимпиаде по специальности «Авиационные двигатели и энергетические установки» в 2001 году заняла второе место. В 2003 году Гульнара Фаритовна получила Диплом I степени в молодежной научной конференции «XI Туполевские чтения студентов».



Г. Ф. Галякбарова

Имеет патент на изобретение по теме «Устройство для локальной вентиляции рабочих мест» (2006 год).

Гульнара Галякбарова работает на заводе с 2004 года. Очень целеустремлённая и настойчивая, постоянно повышает свою квалификацию и осваивает всё новые и новые ступени профессионального роста. По результатам Всероссийского конкурса «Инженер года-2009» вполне заслуженно присуждено ей звание «Инженер года». Гульнара Фаритовна, судя по всему, готова в полном объёме воспринять рационализаторские традиции завода. Как раз тот случай, когда ищущий, нацеленный на результат, хорошо образованный ум попал в ту среду, где он будет не только воспринят и оценён, но и получит отличные шансы для самореализации.

Получив аккредитацию и признание

Панина Наталья Викторовна работает на заводе с 1972 года. 22 года она возглавляла Центральную заводскую лабораторию, которая проводит весь комплекс анализов и испытаний, необходимых для производства.

Девять специализированных лабораторий, входящих в состав этого подразделения, совместно с главными специалистами занимаются освоением новых технологий, сплавов, проводят исследовательские работы по внедрению новых покрытий, производят санитарные и акустические замеры.

Панина Н. В. много сделала для того, чтобы лаборатория стала техническим центром завода,

оперативным, мобильным, надежным, где работают инициативные, технически грамотные специалисты. Центральная заводская лаборатория, которой долгие годы руководила Наталья Викторовна, получила признание и аккредитацию Госстандарта России, Морского Регистра, представителей иностранных фирм, отечественных заказчиков, Ростехнадзора. Много сделано и по техническому перевооружению лаборатории. Поэтому анализы здесь делают быстро и качественно. Главное – достоверно. Наталья Викторовна сумела привить работникам отдела чувство ответственности за порученное дело, преданности традициям родного завода, ЦЗЛ, заложенным старшими поколениями.

За неоценимый вклад в деятельность ЦЗЛ, завода, за инициативу и творческий подход к любому начинанию Н. В. Панина награждена медалями: к 100-летию завода, 300-летию Российского Флота, 10-летию «Ак Барс» Холдинга, а также удостоена почетного звания «Заслуженный химик России».

Уходя на заслуженный отдых, Наталья Викторовна передала ЦЗЛ в надежные руки достойного молодого преемника. Сейчас она занимается обучением и подготовкой кадров, работает с молодежью, ведёт активную общественную работу (член Общественного совета ЗМР). К ней обращаются за советом, консультацией, и она всегда окажет помощь и поддержку.



Н. В. Панина

ТАК И РАБОТАТЬ ВЕСЕЛЕЙ

М. А. Подгорнов, заместитель директора по социальным вопросам

Дорогой читатель! Уверен, с интересом прочёл ты историю нашего завода, рассказы о замечательных людях, ежедневным самоотверженным трудом пополняющих увесистую копилку его славных дел. «Всё верно, – говорил персонаж известной кинокомедии, – протокол составлен правильно. Но это – одна сторона медали...». Так вот, на мой взгляд, картина наших достижений была бы значительно полнее и правдоподобнее, если бы события изла-



М. А. Подгорнов

гались приблизительно в таком ключе: «Плотно, вкусно отобедав в заводской столовой, бригада Н. с ещё большим рвением взялась за дело». Или – «настроение у большинства работников цеха перед очередной плавкой было отменное – в выходные дни они славно отдохнули в заводском профилактории». А впрочем, может, это и хорошо, что работники воспринимают все усилия администрации по организации бытовых условий, питания, отдыха, спорта, культуры – как нечто само собой разумеющееся.

Между тем, усилия эти стоит разобрать внимательнее.

Думаю, имеет смысл рассказ о заводе сделать рассказом не о системе производства, которая занимается судостроением, а о предприятии, где умелые



Санаторий-профилакторий «Дельфин»

люди хорошо делают корабли, весело отдыхают, поправляют здоровье, словом, живут полноценной жизнью.

Давайте заглянем в заводские столовые. В них ежедневно питается более тысячи человек. И нам важно не просто накормить людей. Важно, чтобы они могли покушать в уютном, опрятном и симпатичном месте, чтобы за обеденное время успели отдохнуть. Ну а для отдыха нужна, как вы понимаете, соответствующая обстановка. Эстетично чтобы всё было. Поэтому мы регулярно ремонтируем, облагораживаем помещения столовых.

Но в столовых главное всё-таки – вкусная, сытная, разнообразная еда. Наш цех общественного питания старается поддерживать своих специалистов в оптимальном кулинарном тоне. Они участвуют во всех городских мероприятиях по своему профилю, в том числе – в конкурсах, и занимают призовые места. Слаженная, качественная работа цеха общественного питания – заслуга его начальника Э. Н. Матрюковой.

С работы и на работу людей развозим своим транспортом. Существенная экономия семейного бюджета получается у тех, кто пользуется вахтовыми автобусами. Только в Марий Эл ездит около 600 человек.

Обеспечение заводчан первичным жильем – одна из основных задач социальной службы. Не так давно наш завод содержал на своем балансе 7 общежитий. В прошлом году 4 из них переданы городу. Жильцы общежитий полу-

чили право приватизировать свои комнаты. У нас остается только общежитие «Юность», предназначенное для молодых семей и временного размещения иногородних специалистов, приглашённых на завод. Хочется отметить добросовестный труд сотрудников СБО во главе с начальником отдела Л. Н. Ефремовой.

Особой популярностью среди заводчан пользуется наш профилакторий «Дельфин». Там они отдыхают, восстанавливают здоро-



Бассейн в «Дельфине»

вье, оплачивая всего десятую часть стоимости путёвки. Причём – в кредит. «Дельфин» постоянно развивается. Приобретаем туда новое оборудование, а опытные специалисты обновляют комплекс процедур.

Вообще, у нас довольно внушительный социальный пакет. Мы предоставляем различные льготы, материальную помощь оказываем, компенсации за лечение, проведение операций.



Комната отдыха

Ну и разумеется, всегда материально поддерживаем своих работников в самые радостные и горестные моменты жизни – свадьбы, похороны и т. д.

В решении всех социальных вопросов большую помощь оказывает нам руководство за-



вода. К тому же мы тесно взаимодействуем с городскими предприятиями и организациями, и это придает социальной сфере завода особую значимость.



Творение рук мастериц цеха общественного питания

СПОРТ УЧИТ БОРОТЬСЯ ДО КОНЦА И ПОБЕЖДАТЬ

Так получилось, что ещё с довоенных пор занятия спортом у нас – не просто хобби. Очень многие таким образом ещё и реализуют какой-то свой личный потенциал. Возможно, именно спортивный, соревновательный дух помогал многим заводчанам в кризисные периоды. Упорство и стремление побеждать – качества, которые воспитывает спорт, очень пригождаются в такое время. Увлечённых спортом мы всячески поддерживаем. У нас создана и постоянно развивается лучшая в городе спортивная база. В комплексе «Авангард» проводится множество спортивных соревнований по разным видам спорта. Поэтому не случайно наши спортсмены занимают призовые места в соревнованиях. В трех спартакиадах, проводимых среди предприятий «Ак Барс Холдинга», заводская команда трижды была победителем.



Футбольная команда «Авангард»

Мастера спорта по городошному спорту Скворцов И. (цех 15) и Сергеев Ю. (цех 13), Борщевский В. (цех 5) успешно выступают в первенстве России в составе сборной Татарстана. Ирина Репьева (ОЗО) и Наталья Филиппова (цех 17) защищают честь завода и республики в первенстве России и Европы по легкой атлетике среди ветеранов. Заводская футбольная команда «Авангард» – обладатель Кубка и Чемпион Республики Татарстан 2005 года.



День здоровья с участием заводчан и членов их семей

Стало хорошей традицией проведение соревнований под девизом «Папа, мама и я – спортивная семья» с участием подшефных школ № № 3, 1.

Эти состязания вызывают умиление и уважение одновременно. С одной стороны, все серьёзно борются за победу и так же переживают перипетии борьбы, с другой – со стороны – так забавно смотреть.



«День руководителя» – корпоративный праздник с участием руководящего состава завода



Теннис

Особенно активно в этих соревнованиях участвуют семьи Самарцевых, Говоровых, Распусковых, Николаевых, Хамидуллиных, Лихачевых, Ильиных, Алексеевых, Мاستрюковых, Ивановых, Алешиных, Пресняковых.

С января 2010 г. по субботним дням в заводском спортивном комплексе проводятся «Дни здоровья» для всех работников завода и членов их семей.

Разумеется, такое хлопотное, разноплановое хозяйство требует чёткой организации и порядка. С этой работой умело справляется начальник ОФиса Г. Х. Файзуллин – опытный организатор физкультурно-массовых и спортивных мероприятий, ответственный и добросовестный человек.



Волейбольный турнир в честь 115-летия завода

Наиболее массовым видом спорта среди работников ОАО «Зеленодольский завод имени Горького» в последнее время стал волейбол. В одном из



турниров, посвященном 115-летию предприятия, участвовало 18(!) команд. Среди них – ветераны и руководство. И приветствуя победителей, призеров и всех участников соревнований, генеральный директор Ренат Искандерович Мистахов сказал, что завод набирает объемы и, соответственно, волейбол, равно как и другие виды спорта, будут развиваться дальше. «Спорт объединяет, – подчеркнул он, – кто показывает хорошие результаты в спортивных состязаниях, тот и на работе достигает высоких целей».

Итак, победителями заводского турнира по волейболу в честь 115-летия завода стали: цех 9 («Газпром», 1-е место), заводоуправление (ветераны, 2-е место), заводоуправление (администрация, 3-е место). Призеры: 4-е место – цех 6 («Турбина»), 5-е – ОКК («Качество»), 6-е – цех 20 («Спутник»).

МОЛОДОСТЬ – СИЛА БУДУЩЕГО

На встрече генерального директора завода Р. И. Мистахова с молодёжным активом в начале 2010 года решено создать молодёжную организацию предприятия. Точнее – возродить. А с ней – возродить и подзабытые традиции молодёжных инициатив, массовых акций, бескорыстных добрых дел. Да и – если ещё разок пробежать глазами историю завода – бросается в глаза, что именно молодым прежде часто доверяли самые ответственные дела. Что называется – «по взрослому», без всяких скидок на возраст и снисхождений. Ответственность и серьёзная работа очень быстро делали из молодых людей крепких, умелых спецов.

Давно, давненько назрело время придвинуть молодых к передовой производственного процесса, туда, где решается судьба завода, его будущее.

Задачи молодежной организации поставили такие: способствовать повышению уровня производства, укреплению дисциплины, организовывать совместный досуг заводчан, содействуя созданию и укреплению дружеской атмосферы в коллективе.

Ещё кое-что из забытого вспомнили и решили реанимировать. Институт наставничества. Не говоря о том, что это вообще нормально и даже обязательно для любого ремесла – передача опыта молодым на своём примере, настав-



Молодежь на встрече с генеральным директором завода и ветеранами



Один из субботников, организованный молодежной организацией завода

ничество в последние годы особенно актуально. Один за другим отходят от активной трудовой деятельности мастера-кудесники дефицитных профессий. И нужно, чтобы на их места становились не просто другие рабочие, а рабочие, готовые выполнять работу на высочайшем уровне. Заказчику же не будешь объяснять, что брачок выдал малоопытный новичок. Так и репутацию растерять недолго, а с ней и заказчиков.

Острейшие проблемы молодёжи – как и везде – жильё, возможность профессионального и карьерного роста, а следовательно – обучения, повышения квалификации.

Позиция директора в формировании молодёжной политики понятна и ясна. Молодёжь должна больше проявлять инициативы, брать на себя больше ответственности, а руководство будет всячески этому способствовать. Ну, и делать всё, чтобы обученные молодые кадры продолжали служить родному предприятию, а не искали лучшей жизни на стороне.



В рамках приоритетного проекта «Зеленодольск - 2015» и программы «Марафон добра» представители молодежной организации завода участвуют в субботниках по благоустройству и озеленению закрепленных за предприятием территорий Зеленодольска.

ВETERАНЫ ВСЕГДА В СТРОЮ

В 1967 году группа ветеранов завода имени Горького решила создать Совет ветеранов труда. Возглавил его активный общественник, председатель цехового комитета профсоюза Гехт Мирон Абрамович.

В 1974 году по инициативе участников Великой Отечественной войны: Героя Советского Союза Ивана Михайловича Засорина, Александра Степановича Цивильского, Тимурбая Шакировича Нигматуллина образовался Совет ветеранов войны. Председателем избрали участника Великой Отечественной войны, майора в отставке Нигматуллина Т. Ш.

Оба Совета работали в тесном контакте, и в итоге в 1985-ом объединились в единый Совет ветеранов войны и труда. Численность ветеранской организации в то время составляла 1670 человек, из них 572 ветерана войны.

Возглавил Совет ветеранов Нигматуллин Т. Ш., его заместитель — Тиховнин Е. И., впоследствии руководивший Советом ветеранов в течение 12 лет.

С 2005 года Совет ветеранов возглавляет Борисова В. Ф. Ныне ветеранская организация ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» — одна из многочисленных в городе и районе.

В начале 2010 г. в организации насчитывалось 2264 человека, из них — 74 участника Великой Отечественной войны, в т. ч. 8 человек — участники Венгерских событий, приравненные к участникам ВОВ; 627 труженников тыла.

Работа ветеранских организаций, как правило — образец слаженности и организованности. Ветераны-судостроители свои дела грамотно разделили по направлениям, в каждом направлении создана комиссия.



Нигматуллин Т. Ш.



Тиховнин Е. И.



Борисова В. Ф.



Актив ветеранской организации – группорги

Всего пять комиссий: по социально-бытовым и правовым вопросам (председатель – Королева В. А.), по военно-патриотическому и нравственному воспитанию учащейся молодежи (председатель – Малыгина Е. Л.), организационно-методическая (председатель – Султанов С. Г.), по оздоровлению и отдыху (председатель – Герасимова В. А.) и ревизионная (председатель – Бригадир А. С.).

Разумеется, нравственно-патриотическое воспитание молодежи – первоочередная задача ветеранов. Им для этого и комиссий не надо никаких. По зову души и сердца они этим занимаются. У комиссии, конечно, возможностей больше, да и эффективность организованного дела всегда выше. Тем более, если делать его в тесном сотрудничестве с подшефными школами при поддержке руководства родного завода.

Интерес к героическому прошлому, к участникам войны, труженикам тыла, заслуженным ветеранам, истории завода заметно возрос. Этому способствуют встречи участников войны и заслуженных ветеранов с учащейся молодежью, проводимые в подшефных школах, техникумах, на заводе, в заводском и городском музеях, летом – в городском оздоровительном лагере.



Встреча ветеранов завода с кадетами лицея № 9 в заводском музее

Давнишняя истина – по отношению к старикам судят о цивилизованности общества. Впрочем, такое дело лучше мерить ещё и другими мерками – совестью, отзывчивостью, заботой каждого нормального человека о стариках, которые рядом. Тут важно и материальную помощь вовремя выделить, организовать оказание социальных услуг, да и просто лишний раз позвонить, зайти, улыбнуться, выслушать, вместе чайку неспешно попить.

В течение года в Совет ветеранов обращается не менее 500 ветеранов. Кто-то получает материальную помощь, кто-то путевку в санаторий-профилакторий «Дельфин», кого-то за счёт завода направляют в Центр социального обслуживания населения.

Ежегодно сумма адресной материальной помощи составляет свыше двух миллионов рублей. Кроме того, в течение четырех последних лет решением администрации и профкома завода всем участникам Великой Отечественной войны ежемесячно к государственной пенсии производится доплата в размере минимальной оплаты труда (пожизненно).

К сожалению, все меньше и меньше остается в рядах ветеранской организации героев войны, участников трудового фронта. И активисты ветеранской организации, не жалея сил и своего времени, заботятся о них, скрашивая им глубокую осень жизни.



Посещение на дому участника ВОВ Котельникова А. Н.



В гостях у ветерана войны Бондаренко А. И.



Ветераны в Центре социального обслуживания населения

Не обделены ветераны вниманием и руководства города, республики. Заслуженные труженики завода награждаются Почетными грамотами, Дипломами, им вручаются памятные подарки.

Настоящий праздник был устроен участнице ВОВ Цыкуновой Вере Николаевне. Накануне Международного женского дня 8 марта в 2009 году она победила в республиканском конкурсе в номинации «У войны не женское лицо» и получила в подарок от Президента РТ шубу. «Впечатлений хватит на всю оставшуюся жизнь», — расчувствовалась по этому поводу Вера Николаевна.



Цыкунова В. Н. в шикарной шубе от Президента РТ



Генеральный директор завода Р. И. Мистахов в гостях у ветерана Чертаганова И. Ф.

Особенной заботой и вниманием окружили ветеранов войны и тружеников тыла в канун празднования 65-летия Победы.

Всем нуждающимся в санаторно-курортном лечении выдали путевки; организовали бесплатный отдых участников войны в Центре социального обслуживания населения. Тем, у кого были жилищно-бытовые проблемы, помогли: отремонтировали квартиры, заменили газовое оборудование, сантехнику, сделали всё для создания нормальных условий жизни пожилых людей.

А единовременную материальную помощь к празднику ветеранам выдали нынче вдвое большую, чем прежде. Ветеранская организация приняла участие в Общероссийском конкурсе «Растим патриотов России», посвященном 65-летию Победы. На состоявшемся в Казани Форуме молодежи и ветеранов «Растим патриотов – защитников Отечества» председатель РК ВВСС, генерал-майор А. Г. Юлашев вручил председателю Совета ветеранов завода В. Ф. Борисовой Диплом победителя конкурса и Почетную грамоту за лучшую организацию военно-патриотической работы и активное участие в конкурсных мероприятиях. Вручены Почетные Грамоты также члену Совета ветеранов Султанову С. Г., заведующей заводским музеем Егоровой Н. Б. и главному редактору газеты «Горьковец» Кирамовой Л. Х.

Марафон добра, внимания и сердечности, начатый по инициативе генерального директора завода Мистахова Р. И., продолжается. Так, в канун Дня

Победы Ренат Искандерович и заместитель директора завода по социальным вопросам Михаил Александрович Подгорнов навестили на дому участника войны Чертаганова Ивана Федоровича, у которого был произведен замечательный ремонт квартиры.

Звучали слова благодарности, пожелания доброго здоровья, активного долголетия, мира и счастья...

Многогранно и разнообразно проходило чествование участников войны и трудового фронта, вручение государственных юбилейных наград, продовольственных и подарочных наборов. Трех участников войны: Корсакова Константина Алексеевича, Левагина Николая Васильевича и Шмелева Федора Ивановича чествовали в Кремле, где в торжественной обстановке героев войны приветствовал бывший Президент Республики Татарстан Шаймиев Минтимер Шарипович. Ветеранов войны чествовали и в учебных заведениях, и в заводском музее, и в Центре социального обслуживания населения, где ребята с большим вниманием и интересом слушали «живые» голоса героев войны, их рассказы о подвигах на полях сражений, о трудовых подвигах заводчан, которые в 13–14 лет самоотверженно, наравне со взрослыми трудились на полях и заводах, выполняя двойную норму, работая по 12–14 часов. Ветеранов завода чествовали представители Министерства РТ, в частности, министр экологии и природных ресурсов Садрединов А. К., Глава ЗМР (в то время Хасанов Р. Ш.), генеральный директор Мистахов Р. И.



Встреча Генерального директора завода Р. И. Мистахова с ветеранами



Было организовано вручение медалей и заводских подарков не только активистам ветеранской организации: группоргами и членами Совета, но эту почетную миссию выполняли также руководители цехов и подразделений завода, посетившие заслуженных ветеранов войны на дому. Чествовали ветеранов и в цехах, где прошла их трудовая деятельность.



Своих ветеранов гостеприимно встречал коллектив цеха 22

Например, очень теплой и душевной была встреча в цехе № 22, начальник – Яркин Е. И. Ветераны признались: «Как будто дома побывали...». Праздничная программа плановых и внеплановых мероприятий в честь 65-летия Великой Победы, проведенная очень организованно, была насыщена самыми лучшими концертными номерами, поставленными силами ребят учебных заведений. Для приглашенных ветеранов проводились праздничные обеды и чаепития, вручались подарки от руководства завода. В чествовании ветеранов участвовали представители молодежной организации, которые также оказывали им волонтерскую помощь.

Готовясь к празднику – 65-летию Победы – заводчане сделали много добрых дел. Оттого, вероятно, и само празднество прошло и торжественно, и тепло, в атмосфере настоящей человеческой радости.

На празднично убранной городской площади наряду с ветеранами войны присутствовали почетные гости из Москвы: юнга с бронекатера «Калужный» Москаленко Николай Прокофьевич и журналист, спецкор журнала «Морской флот» Мартишин Владимир Владимирович, руководство РТ и города, руководство завода и рабочие люди.

«Калюжный», построенный руками заводчан, прошедший героический путь в составе Дунайской Флотилии до Вены и вернувшийся с Победой на родной завод, гордо и величественно возвышается рядом с Мемориальным комплексом, символизируя героические и трудовые подвиги заводчан в суровые годы войны.



Юнга с бронекатера «Калюжный» на торжественном мероприятии в честь Дня Победы

СЕМЕЙНЫЕ ДЕЛА

«Родительский дом – начало начал И в жизни моей надёжный причал...»

С давних пор репутация мастера складывалась годами и даже десятилетиями. И это не обязательно репутация одного человека. Часто добрая слава переходила от отца к сыну, потом – к внукам и т. д. Семейное дело – надёжное дело. Все секреты мастерства передавались из рук в руки, из уст в уста. Копились, оттачивались, совершенствовались.

В наше время по-прежнему ценится приверженность членов одной семьи одному делу. По большому счёту, если на предприятии уживаются, растут трудовые династии – это красноречивее слов и лозунгов говорит об атмосфере, царящей в нём, о коллективе, о стиле руководства, о добрых традициях.

Династия Дьячковых

На заводе им. Горького трудовых династий такое множество, что впору говорить о том, что судостроение в Зеленодольске – семейный бизнес. Мно-



Династия Дьячковых



госемейный. Дьячковы, Исаевы, Камчатновы, Грузковы, Засорины, Хайруллины, Муратовы, Архиповы, Алексеевы и другие. Некоторые династии насчитывают по 30–40 человек, совокупный стаж которых – 300, 500 и даже 800 лет.

В 30-е годы друг за другом пришли на завод братья Дьячковы: Василий, Иван, Алексей, Николай. Следом за ними – их сестры – Анастасия и Анна. Вначале устроился на завод Василий Дьячков, 19-летний паренёк из потомственных кузнецов. Работал нагревальщиком заклепок, после – подручным кузнеца.

В те годы на заводе только-только зарождалось судостроение. Первые колесные буксиры и пароходы были клепаными, поэтому профессии клепальщика и кузнеца – из уважаемых. Василий Васильевич в этом деле уже был дока. Работал быстро, сноровисто. Угонись за таким. Не удивительно, что ему пришёлся по душе стахановский порыв, и он стал инициатором организации этого движения на предприятии. В 1940 году его назначили начальником кузнечного цеха, и возглавлял он его целых 27 лет. Затем ушел на заслуженный отдых. У него пять дочерей и один сын, которые в разные годы трудились на заводе; сын Валентин проработал на заводе свыше 45 лет.

Старшая дочь – Надежда (к сожалению, она уже ушла из жизни), младшие Вера и Любовь (живут на Севере), а также Галина и Лилия. Старшие сестры работали на этом заводе, а у Галины Васильевны Тараненко и Лилии Васильевны Истоминой здесь трудились и мужья, и дети. В цехе 18 работают сварщиками сын Александр и внук Максим, который служил в Кронштадте на корабле МПК «Зеленодольск».

Вторая ветвь династии Дьячковых – дети и внуки Ивана Васильевича. Вячеслав Иванович в свое время, после окончания техникума, работал сдачным механиком в цехе 25, а с 1980 года по 2007 год – в лицее № 25 заместителем директора и директором. Он рассказал о том, насколько дружные были у них семьи, какая была взаимовыручка и поддержка. Его дети, а их трое – Дима, Антон и Вера – имеют музыкальное образование, и сам он отлично играет на гитаре, участвовал в концертах художественной самодеятельности лицея. Дима работает в пожарной части завода, а Антон – мичман, служит в воинской части нашего города и обладает, кстати, очень красивым голосом.

Многие на заводе знают и династию Муратовых. Главный из них – Габдрахим Каримович – из поколения тех, кто в годы войны 16–17-летними подростками встали к станкам, заменив ушедших на фронт рабочих. Родом из Апастовского района. Окончил 7 классов, мечтал учиться в Казани, но помешала война.

Династия Муратовых

Сначала работал в деревне. Его как самого грамотного и смышленного из сверстников назначили счетоводом.

На завод им. Горького Муратов пришел в 1944 году. Работал в снарядном цехе (приходилось подставлять два ящика, чтобы он мог достать до станка), затем — слесарем-достройщиком на бронекатерах и охотниках пр. 122 а. В 45-ом его поставили бригадиром. Потом выучился на моториста и работал на больших «охотниках», дизелистом на толкачах, на рыбодобывающих судах — сдаточным механиком.

В 1955—66 гг. находился в Китае в составе группы специалистов по передаче опыта постройки кораблей.

Габдрахим Каримович награжден медалью Советско-Китайской дружбы.

Проработал на заводе 44 года. Награжден медалями: «За трудовое отличие», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—45 гг.», «Ветеран труда», «300 лет Российскому Флоту».

Его сын Рашид Габдрахимович, 1953 года рождения, пошел по стопам отца — уже 35 года работает на заводе слесарем-монтажником цеха 18. В 2001 году за сдачу «Самума» он был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством 2-й степени».

Брат Габдрахима Каримовича — Магзум Каримович Муратов — с 1947 по 1990 годы также работал на заводе мотористом.

Смотришь на старших представителей династий и образно представляешь себе широкий ствол генеалогического древа с крепкими ветвями, с глубокими корнями. Олицетворение несгибаемости, надежности, жизнестойкости.



Представители династии Муратовых



Династия Архиповых

Несколько поколений многочисленной рабочей династии Архиповых отдали заводу в общей сложности *265 лет* трудового стажа.

Родоначальник династии *Архипов Владимир Николаевич* поступил на завод в 1949 г. Работал прорабом на строительстве заводских цехов, смотрителем зданий, затем — главным архитектором завода. Участник Великой Отечественной войны. Проработал на заводе 22 года. С супругой Лидией Викторовной они вырастили семерых детей: шесть сыновей и дочь.

Старший сын *Аркадий Владимирович* отработал на заводе 55 лет. Начиная с 17-летним пареньком. Без отрыва от производства окончил техникум и вечернее отделение КАИ. Работал конструктором, затем начальником бюро. На пенсию ушёл в 72-летнем возрасте.

Николай Владимирович пришел на завод в 1952 г. Был бригадиром электромонтажников. Проработал на заводе 44 года. Награжден орденом «Знак Почета».

Анатолий Владимирович в 1968 г. после службы в армии пришел на завод и 25 лет проработал в транспортном цехе. Дослужился до заместителя начальника цеха.

Виктор Владимирович проработал на заводе 11 лет, затем ушел на партийную работу.

Владимир Владимирович пришел на завод в 1957 г. после окончания ремесленного училища. Потом работал мастером. 12 лет на заводе.

Константин Владимирович проработал на заводе два года судосборщиком в цехе 25.

Татьяна Владимировна работала на заводе с 1966 по 1974 г.г. распределителем работ.



Династия Архиповых

ОПАЛЁННЫЕ ВОЙНОЙ, ПОСВЯЩАЕТСЯ 65-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ

Держать границу на замке, который нужно вовремя открыть

(Из воспоминаний ветерана войны и труда П. Н. Жирова)

«Когда началась война, я работал в 7-ом цехе. Там, где выплавляли снаряды для фронта. Совсем скоро, в марте 42-го мне вручили повестку в армию. Собрали нас, новобранцев, погрузили в эшелон и повезли в Сибирь, на станцию Шимановская. Зима в тот год была суровая и бесснежная. Днем и ночью дул сильный ветер. Страшно холодно было. Привезли нас в город Бикин Хабаровского края. Через два месяца всех отправили на границу, распределили по заставам. Меня определили на заставу «Виноградовка».

По 12 часов приходилось нести боевую службу. Вскоре мне дали служебную собаку по кличке Баян. Одновременно назначили первым номером на пулемете «Максим».

9 августа 1945 года пограничникам было дано задание снять полицейские посты против застав. Это



Жиров П. Н.

означало одно – Советская Армия готовится к наступлению, нужно расчистить ей дорогу. В эту дождливую ночь мы стали переправляться к полицейскому посту на лодке по реке Усури. Катер приплыл к берегу. Сержанту Кузюкову было поручено снять часового, рядовому Семенову – обрезать связь.

Сигналом атаки послужила красная ракета. Вся прилегающая местность осветилась, и в это время пулеметной очередью с вышки был убит Кузюков и часовой противника. Началась стрельба. После снятия полицейского поста нас, 12 человек, переправили в Манчжурию для уничтожения банд белогвардейцев. Дали нам автоматы, патроны, гранаты. Шли через болото. Впереди проводник – китаец, затем – наш капитан, а за ними – мы. Прыгали с кочки



Жиров П. Н.

на кочку, прощупывая их палкой. Когда мы выбрались из топей, все были так измучены, что сил уже не осталось никаких.

Через две недели мы снова вернулись на заставы для охраны границы.

Засел в памяти один неприятный случай. Охраняли границу на реке Уссури. В наряд был назначен А. Кожин, мастер спорта по плаванию. А напарник его, В. Семенов, почти не умел плавать. Ночью поднялись волны, лодку перевернуло на середине реки. Кожин решил выплыть сам — в шинели, с автоматом и патронами, но он не смог — утонул. Его искали водолазы, так и не нашли. Погиб за неделю до конца службы. Второй пограничник сумел ухватиться за лодку, ее, к счастью, прибило волной к берегу, и он остался жив.

Несмотря на то, что война с Японией окончилась в 1945 году, мы продолжали служить до 1949 года — не было смены.

Вернулся в Зеленодольск, сразу пошёл на родной завод имени Горького. Направили меня в 4-ый цех, в бригаду Алексея Лазарева. Потом перевели в рубщики. Вскоре поступил в вечернюю школу № 2. После ее окончания учился в судостроительном техникуме, где получил специальность «техник по установке механизмов и турбин».

Продолжал трудиться слесарем в цехе 4. А после работы, вечерами, в выходные дни строил дом. Видимо, на стройке «заработал» себе радикулит. Заметив это, начальник цеха (добрая душа) Борис Тимофеевич Карих, предложил мне должность технолога-нормировщика. Вскоре стал учить рабочих мастерству. И так до самой пенсии (т. е. более 20 лет) этим занимался.

В 1983 году, с должности старшего инженера по труду и заработной плате цеха 47 ушел на заслуженный отдых.

С супругой Валентиной вырастили троих сыновей, шестерых внучат дождался и троих правнуков».

Павел Никифорович Жиров награждён орденом Отечественной войны, медалями «За победу над Германией», «За победу над Японией» и др.



Жиров П. Н. с братом

Он брал Берлин

Иван Дмитриевич Платонов воевал в пехотных частях. Всю Европу прошёл с боями. Освобождал от фашистов Польшу, Варшаву, дошёл до Берлина...

Наступающие всегда несут значительно большие потери личного состава, чем обороняющиеся. Много ратных друзей Ивана сложило головы в тех боях. Но сам он, словно заговорённый, оставался невредим. Что за сила его берегла? У Ивана Дмитриевича нет никаких сомнений на этот счёт — это сила молитв отца и матери.

Мобилизовали 17-летнего Ивана в 43-м, из родного села Байтеряково Рыбно-Слободского района. Выучили на связиста, присвоили звание младшего сержанта и поручили обучать молодое пополнение. Но вместе с другом Мишей Емельяновым они решают добиваться отправки на фронт.

Боевое крещение Иван Дмитриевич принял в ковельских лесах Западной Украины. Там, кроме фрицев, советским солдатам приходилось преодолевать отчаянное сопротивление украинских националистов. Затем Платонов участвовал в операциях по освобождению Польши. Наконец, наши войска вышли к границе Германии. Форсируя реку Одер, они заняли плацдарм на западном берегу в районе г. Кюстрин, окружив там большую группу фашистов. Иван Дмитриевич уже командовал взводом.

Наступила тревожная ночь. Немцы пошли на прорыв. До утра грохотали взрывы и свистели пули, много солдат полегло за эту ночь. А утром противник ... сдался. Всех оставшихся в живых советских воинов наградили Орденом Красной Звезды.

7 апреля 45-го года началось наступление на Берлин. После мощной арт-подготовки вперед ринулись танки. За ними с криками «Ура!!!» двинулась пехота. Враг ожесточенно сопротивлялся, пришлось буквально «прогрызать»



Платонов И. Д.



фашистскую оборону. Все дома в Берлине и пригороде были превращены в крепости, подвалы имели соединительные переходы, телефонную связь и амбразуры для фаустпатронников. Наши танки, ринувшись вперед, были подожжены и остановлены фаустпатронами, и вперед опять послали «матушку-пехоту». Бойцы буквально «просачивались» в подвалы, окна, укрываясь за малейшими выступами, буквально по метру отвоёвывая вражескую землю.

За боевые заслуги Иван Дмитриевич награжден двумя орденами Красной Звезды и орденом Отечественной войны II степени, медалями «За отвагу», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией» и многими другими. С годами к боевым наградам присоединились и трудовые – орден Трудового Красного Знамени, медаль «За доблестный труд» и др.

На завод Иван Дмитриевич пришел работать в 1951 году, слесарем в цех 4. Через три года стал бригадиром. Авторитет у него в коллективе был огромный, слово – весомо.

И семья замечательная – супруга Зоя, дети, внуки.

Удивительный это человек – Иван Дмитриевич Платонов. Прошёл жестокую войну, добротнo делал своё рабочее дело. И для себя, и для детей, внуков заработал доброе имя, высокое звание настоящего человека.

Поклонимся великим тем годам...

Наиля Гилязовна Сиразова родилась 1 октября 1926 года в селе Исаково Буинского района Татарии, в многодетной крестьянской семье. Мать – доярка, отец – бригадир. В семье было пятеро детей. Наиля, старшая дочь, была первой помощницей у своих родителей.

«22 июня 1941 года был очень жаркий день, – вспоминает Наиля Гилязовна. – Мы возвращались с сенокоса. Смотрим, возле сельсовета люди собрались. Лица у всех встревоженные... Тут-то мы и узнали, что началась война. Нашего отца буквально за неделю до начала войны командировали в Москву для решения колхозных дел. Прямо оттуда его забрали на фронт. Но мы-то этого не знали, и всё ждали его возвращения из Москвы.

Он вернулся... через 7 лет.

Как мы жили эти годы? Мама днем работала дояркой, а ночью таскала мешки с зерном. Приходила домой и падала от усталости. А ведь она вот только что родила нашего маленького братика. Досталось моим сестренкам. Они с ним на руках бегали по полю, искали маму, чтобы та могла его покормить грудью. А мы, работая



Сиразова Н.Г.

в колхозе, собирали в поле по колоскам драгоценный хлеб, помогая людям выжить, не умереть с голода.

Однажды мне дали задание: срочно отвезти мешок зерна на молотилку. Зима, мороз – минус 40 градусов. А молотилка была в пяти километрах от села. Дорога проходила мимо нашего дома. И надо же было такому случиться, что именно около нас санки опрокинулись, и мешок упал, зерно рассыпалось.

А мимо проходила почтальонша и говорит: «Что ты, дочка, наделала? Если пропадет хоть одно зернышко, тебя строго накажут, скажут, что специально около своего дома рассыпала зерно». И я стала собирать зернышки, все до единого подобрала. Замерзли руки, ноги и сама вся продрогла, но все же зерно довезла.



43-й год, 20 октября. Возвращаюсь с полевых работ, а дома меня ждут со слезами на глазах. Вручили повестку из военкомата. Все решили, что меня забирают на фронт. Время было такое – возражений не могло быть. Война распорядилась человеческими судьбами по-своему: жестоко, не считаясь с возрастом, разрывая семьи, обрекая людей на страдания.

Нас было несколько человек. На станции Буинск ждем поезда. В лаптях, полураздетые, появились мы в городе Зеленодольске. Нас разместили в общежитии, направили учиться в ФЗО. Это была настоящая школа жизни.

В июне 1944 года получила аттестат и сразу – на завод, в литейный цех.

Начала осваивать профессию формовщика-земледела, формовала снаряды.

Работали по 12 часов, о выходных не было и речи. Мы понимали, что на передовой задержка со снарядами даже на 10 минут могла привести к гибели наших солдат, а ведь мой отец тоже был на фронте...». «Ох, и сложно было поначалу, – вспоминает Наиля Гилязовна. – Однажды случилось со мной несчастье – не удержала в руках отливку весом в 20 кг и уронила на ногу, раздробила ступню – ходить не могла. Но болеть было некогда, дорожили каждой минутой.

Спать приходилось в цехе. Устраивались на формовочном участке, там было тепло и сухо. Мы постоянно хотели есть. Ноги подкашивались, глаза слипались от недосыпания, но останавливаться было нельзя».

Ветераны завода помнят – худенькая, но старательная и настойчивая девушка с первых дней обратила на себя внимание. Своим трудолюбием, умением дорожить каждой минутой Наиля быстро и навсегда завоевала уважение окружающих.

И вот 9 Мая 1945 года. Всеобщее ликование, радость, слезы...

А трудовые будни продолжались. Теперь нужны были отливки кронштейнов гребных валов для кораблей, корпусов лебедек, шпилей и т. д.

Позднее Наиля Гилязовна решила самостоятельно изучать сварочное дело. Нравилось оно ей очень. Один только праздничный вид разлетающихся снопами искр чего стоил?!

В этом «горячем» цехе она проработала 33 года, до выхода на пенсию. За добросовестный труд на производстве Наиля Гилязовна награждена орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Добрая и внимательная мама для сына, бабушка для внуков, прабабушка для правнуков. Видимо, есть, всё же, какая-то высшая справедливость для тех, кто не щадя себя живёт свою жизнь, утешаясь в тяжкую минуту одной только мыслью – может, детишкам хоть полегче будет. Любовью и уважением родных и близких воздаётся им. И наверное, осознанием того, что судьба сложилась правильная.

Давайте гордиться, что он — один из нас

Открытое русское лицо, умный пронизательный взгляд, бравый вид и добрая улыбка. С первых минут общения с этим, убеленным сединой, но очень моложавым мужчиной сразу проникаешься к нему доверием и симпатией. Это заслуженный ветеран завода, участник Великой Отечественной войны, «Почетный гражданин города Зеленодольска» Тиховнин Евгений Иванович.

Е. И. Тиховнин родился 10 января 1924 года в деревне Гоголиха в многодетной крестьянской семье. С детских лет был приучен к труду и наравне со взрослыми выполнял любые деревенские работы.

В 1939 году 15-летним парнишкой поступил в ФЗО Зеленодольского завода им. А. М. Горького в группу слесарей-лекальщиков. Этой специальностью он успешно овладел и

вскоре начал работать самостоятельно. Но мирный труд прервала война, и в 1942 году, в свои восемнадцать мальчишеских лет Евгений Тиховнин ушел с завода на фронт. А уже летом 43-го попал в самое пекло боев под Курском.

Никогда не забыть ему тех жарких августовских дней, когда он в составе 29-го гвардейского воздушно-десантного полка 4-й гвардейской армии воевал на огненной Курской дуге. Ведь бои там были настолько ожесточенные, что в полку, где он служил, из трех тысяч солдат в живых остались 723 человека.

В этих боях сам Евгений Иванович был контужен, затем при форсировании Днепра получил ранение, но после госпиталя вновь попал на передовую и до конца войны оставался в строю. В составе 2-го Украинского фронта участвовал еще во многих крупных сражениях, таких, как Корсунь-Шевченковская и Яско-Кишиневская операции. Освобождал города Румынии, Венгрии и дошел до Вены. После окончания войны в сентябре 1945 г. в городе Ростове участвовал в Параде Победы казачьих войск, который принимал Маршал Советского Союза С. М. Буденный. Боевой путь гвардии сержанта Тиховнина Е. И.



Тиховнин Е. И.



отмечен многими высокими наградами, среди которых орден Отечественной войны 1-й степени, орден Славы 3-й степени, медали «За Отвагу», «За взятие Будапешта», «За победу над Германией» и другие.



Тиховнин Е.И. на выступлении в цехе

В 1946 году Евгений Иванович вернулся на родной завод, которому отдал в общей сложности 60 лет своей трудовой биографии. В разные годы он занимал должности контрольного мастера, старшего инженера и начальника бюро испытательной группы ОТК, начальника цеха, заместителя главного инженера по машиностроению, главного инженера по машиностроению, а с 1978 по 1985 г.г. являлся заместителем директора

завода по капитальному строительству и внес большой вклад в развитие и совершенствование производства.

Под его руководством проводились работы по освоению мощностей цеха фасонного литья, организован новый участок по обработке гребных винтов с внедрением станков с программным управлением, проведена реконструкция отдельных цехов, построены десятки тысяч квадратных метров жилья и введено в строй немало объектов промышленного и социально-бытового назначения.

Несмотря на большую занятость по работе, он всегда активно занимался также и общественной деятельностью: с 1961 по 1965 г.г. – председатель профкома завода, избирался членом президиума Обкома профсоюзов, депутатом городского Совета, ректором народного университета научного прогресса, экономики и социального развития завода.

С 1985 года, уже будучи персональным пенсионером республиканского значения, он еще 12 лет возглавлял заводской Совет ветеранов и работал в заводском музее. И здесь его вклад очень весомый, т.к. за эти годы музей вдвое расширил свою экспозицию, появились макеты военных кораблей, была создана Книга Памяти завода, на заводской площади открыта Мемориальная доска с фамилиями погибших заводчан, выпущен буклет, посвя-



Тиховнин Е.И. (в центре) после совещания

щенный 100-летию завода. Евгений Иванович вложил немало сил в дело укрепления славных боевых и трудовых традиций коллектива завода и сохранения их для грядущих поколений.

Наш заслуженный ветеран из тех людей, о которых говорят: «почкой им только снится». Он до сих пор – активный помощник в Совете ветеранов завода и города, член Совета содействия городскому му-

зею историко-культурного наследия. И дома частенько раздаются телефонные звонки – многие по старой памяти обращаются за помощью и советом.

За свой многолетний добросовестный труд и плодотворную общественную деятельность Евгений Иванович удостоен многих наград, среди которых медаль «За доблестный труд», «300 лет Российскому Флоту», «Почетный знак Российского Комитета ветеранов войны и военной службы».

В 2005 году ему присвоено звание «Почетный гражданин города Зеленодольска» и его имя занесено в энциклопедию «Лучшие люди России».

Е. И. Тиховнин – один из шести в республике ветеранов, которым была предоставлена высокая честь участвовать в Параде Победы в честь 65-летия Победы.

Вот уже 62 года идут они вместе по жизни в любви и согласии со своей радушной хозяйкой, хранительницей семейного очага Марией Федоровной, нежно оберегая друг друга. Они вырастили и воспитали замечательных детей – дочь Нину и сына Володю, а сейчас не нарадуются успехам трех красавиц-внучек, внука Жени и правнука Сережи, которым всегда готовы помочь и добрым словом, и мудрым советом.

Уют в доме, дружная семья, взаимопонимание и поддержка близких – это, конечно же, та основа, которая позволяет добиться успеха в жизни. Но у Евгения Ивановича есть еще два верных помощника – это трудолюбие и дружба со спортом. С ранней весны до глубокой осени он трудится на садовом участке в п. Васильево, при этом купается в Волге до самых холодов, благо дача расположена на самом берегу. С первым снегом встает на лыжи, а в течение всего года активно занимается в группе здоровья в спорткомплексе «Авангард».

Все это придает ему жизненные силы и энергию. И каждый раз восхищаешься, видя его подтянутым, бодрым, улыбающимся, радующимся жизни, спешащим на очередное совещание или мероприятие, где он будет не просто почетным гостем, а обязательно выступит с конкретными, дельными предложениями, к которым нельзя будет не прислушаться.



Участники семинара слушают доклад тов. Г. Г. Себрянникова. На первом плане Е. И. Тиховнин

ИСТИННЫЕ КОРАБЕЛЫ

Как мы испытывали «Скат», а «Скат» испытывал нас

(Из рассказов сдаточного капитана С. Г. Султанова)

Наш завод в свое время строил корабли на воздушной подушке «Скат». Ходовые испытания первого заказа проводились зимой, в 30-градусный мороз.

*Султанов С. Г.*

Перед выходом я проверил систему гидравлического управления, наличие масла в системе, прокачал рычаги, и мы отправились на Волгу.

Корабль быстро скользил по льду, легко поворачивался и обеспечивал проектную скорость.

После всех испытаний я направил судно к затону.

Впереди был небольшой островок, который, казалось, очень быстро приближался к нам. Я нажал рычаги на задний ход, но они заклинились, и корабль продолжал идти на остров. Тогда я с силой навалился на рычаги. Да так, что они согнулись. Корабль все же выскочил на остров, пересек его и остановился на ледяной поверхности затона только после

того, как я выключил ходовые

двигатели и остановил тяговые винты. В пяти метрах от «Ската», у лунки сидел рыбак, удивленно поглядывая на неизвестно откуда взявшееся чудо.

Оказалось, что масло в системе загустело и не могло перетекать по трубам, из-за чего чуть не произошла авария.

На втором «Скате» мы вышли на ходовые испытания также зимой. Корабль быстро двигался вперед. И вдруг перед нами оказалась полынья. Когда заказ коснулся полыньи, воздух выскочил из-под резиновой «юбки».



Корма была еще на льду, а корабль клюнул носом в полынью.

Еще мгновение, и судно ушло бы под лед. Но я быстро изменил движение на задний ход. Заказ вздрогнул, попятился назад и остановился на льду. Я не успел даже испугаться, но под шапкой у меня зашевелились волосы. А лоб покрылся испариной.

Бывало, в Севастополе...

(Из воспоминаний ответственного сдатчика заказов И. Г. Трегулова)

Корабль в ловушке

Вышли в море и начали проводить испытания по всей электромеханической части корабля. Обычно, при хорошей организации на испытание уходит часов 10 чистого времени.

Поставленную задачу мы полностью выполнили, госкомиссия работу приняла.

Примерно в девять часов вечера возвращались на базу в хорошем настроении. Мы с командиром стояли на ходовом мостике. Впереди был Севастополь, весь в огнях. Подходим к банским воротам. Конструкция ворот: стальной трос длиной 150 метров, на всю его длину навешены стальные сетки до самого дна (против подводных лодок противника). Эти ворота открывает и закрывает большой буксир.

Командир дает команду записать в вахтенный журнал: «Проход через ворота разрешен». Малым ходом идем на ворота. Вдруг резкий удар, заказ весь содрогнулся. Главные двигатели экстренно остановили. Отключился свет. Сработали автоматы на главных щитах, загорелись аварийные светильники. С берега прожекторами запрашивают, что случилось.

Срочно восстановили основное освещение и постам передали «SOS». Оказалось, что наш заказ висит на тросах ворот. Носовая часть оказалась за воротами, а корма и румпельное отделение — перед воротами. Так что корабль попал в ловушку.

Срочно прибыли аварийные суда и буксиры-спасатели. На катере приехал заместитель главнокомандующего Черноморского флота. В кают-компании провели экстренное совещание под руководством председателя госкомиссии капитана 1-го ранга Н. И. Карелова. Меня как ответсдатчика завода попросили нарисовать чертеж подводной части корпуса. Тросы ворот зацепились за средний руль.

В это время на совещание заходит механик заказа и докладывает командиру, что началась сильная течь забортной воды через сальник среднего руля. В румпельном отделении установили водоотливной насос и начали откачку

воды. На совещание привели капитана того буксира, который открывает и закрывает ворота. Он признался, что забыл вовремя передать на пост, что ворота закрыты.

К 12 часам следующего дня заказ освободили от тросов и сеток. С помощью буксира довели его до базы. Флот срочно выделил плавучий док. Четыре дня устраняли замечания, выданные доковой комиссией. Произвели демонтаж и монтаж среднего руля. Даже в газете «Севастополь» появилась статья об этом происшествии. В дальнейшем провели все испытания, и заказ сдали заказчику в срок.

Испытывая глубинные бомбы

На испытаниях глубинных бомб, во время государственной сдачи, при средней скорости судна примерно 20 км/ч, от точки взрыва бомбы корабль должен удалиться метров на 300. Однако в какой-то момент правый двигатель сбросил обороты. Таким образом, заказ успел удалиться от точки взрыва всего на 200 метров, а не на 300. И такой был сильный подводный взрыв, что в каютах, кубриках полопались светильники, плафоны, с мачты отлетели бочки. Срочно проверили все отсеки – нет ли течи забортной воды. К счастью, все обошлось, а ведь чуть не подорвали сами себя.



Трегулов И. Г.



За кормой – мина

В течение трех дней заказ не выпускали на испытания. Был сильный шторм.

Когда установилась ясная погода, нам дали добро на выход в море. Определили район для этих испытаний – примерно в 40 км от Севастополя.

Была ясная, солнечная погода. Вдруг сигнальщик докладывает командиру: слева по курсу обнаружен посторонний предмет. Снижаем скорость и малым ходом идем к этому предмету. Командир смотрит в бинокль и резко отдает команду: «стоп машинам». Это оказалась мина времен войны. Потом мы узнали, что штормом сорвало ее с якоря. По радиации сообщили дежурному по флоту в Севастополь. В ответ получили команду дежурить около найденного объекта и ждать прибытия специалистов. Так мы простояли около 3-х часов.

За проявленную бдительность сигнальщику дали отпуск на 10 дней.

ВПЕРЕД – ПО ПУТИ ВОСХОЖДЕНИЯ

Зеленодольский завод имени Горького, имея многолетнюю историю, славные традиции, производственную мощь, давно зарекомендовал себя динамично развивающимся предприятием и надежным деловым партнером. Наша главная задача на перспективу – развивать новые направления производства, наиболее востребованные сегодня на мировом рынке, полнее использовать имеющиеся резервы, наращивать объемы выпуска продукции и, в конечном счете, выйти на тот уровень рентабельности, которая позволит нам уверенно продвигаться вперед, осуществлять техническое переоснащение, повышать заработную плату и решать насущные социальные вопросы.

Благодаря поддержке руководства Республики Татарстан, Холдинговой компании «Ак Барс», «Рособоронэкспорта» горизонты делового сотрудничества Зеленодольского завода имени Горького за последнее время значительно расширились, заключаются выгодные, перспективные и долгосрочные контракты на строительство заказов и поставку продукции по всем направлениям производственной деятельности предприятия. Мы участвуем в международных выставках, в тендерах и выигрываем, получая право на строительство тех или иных заказов. Свидетельство тому – недавно начатая постройка серии малых ракетных кораблей и военных катеров; освоение скоростного судна проекта А145 разработки ОАО «АГАТ ДИЗАЙН БЮРО» (г. Санкт-Петербург), предназначенного для перевозок пассажиров по прибрежным морским путям на линиях протяженностью до 200 миль. На сегодняшний день Зеленодольский завод имени Горького является лидером по скоростному судостроению среди предприятий России.

Кроме того, цехом титанового литья освоено производство крупной партии уникальных отливок для Индии. Развивается также сотрудничество с ОАО «Газпром» по изготовлению нового номенклатурного ряда изделий; наше предприятие ориентируется также на выпуск металлоконструкций для железнодорожных мостов, на судоремонт, развивает и другие направления производственной деятельности. Это позволит загрузить цехи на несколько лет вперед. Руководством и маркетологами завода ведется работа над реализацией и других перспективных проектов.

Для того, чтобы уверенно занимать свою нишу в мировой экономике, необходимо осуществлять коренную реконструкцию, модернизацию производства. В связи с этим на заводе утверждена программа поэтапного техперевооружения приоритетных производственных участков. В литейном производстве внедряется система использования трехмерных моделей от этапа рассмотрения запроса на титановое литье до расчета оптимальной технологии, приобретаются станки для производства механообработки литейной продукции. Во многих цехах будет производиться замена морально и физически уста-

ревшего оборудования. В котельном хозяйстве пущено в эксплуатацию более прогрессивное оборудование для обеспечения теплоснабжения на заводе, ушли в прошлое физически и морально устаревшие паровые котлы. Основной объем работ по техническому перевооружению производства намечен на 2011-2013 годы. Процесс этот будет крупномасштабным, потому что финансирование по некоторым параметрам предусмотрено федеральной целевой программой.

Одно из условий достижения высокой рентабельности предприятия – повышение качества продукции, ее надежности и конкурентоспособности. Надо сказать, что в последнее время в этой области наметились положительные тенденции. Завод имени Горького имеет сертификат соответствия, который удостоверяет, что система менеджмента качества в области судостроения, машиностроения, литейного производства, мостостроения соответствует требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2008 гг. Для того, чтобы повысить результативность функционирования системы менеджмента качества на заводе, проведено обучение руководящего состава требованиям стандарта ИСО 9001-2008, предполагающий новые подходы руководителей к процессам и контролю их выполнения. Соответствие качества продукции, выпускаемой Зеленодольским заводом имени А.М. Горького, мировым стандартам будет обеспечено за счет того, что система менеджмента качества предприятия будет сертифицирована БЮРО ВЕРИТАС – одним из немногих сертификационных органов в России, способных работать на самом высоком уровне с крупными холдинговыми структурами, промышленными предприятиями, государственными корпорациями.

При повышении объемов выпуска продукции по всем направлениям производственной деятельности, разумеется, появляются возможности для повышения заработной платы работникам предприятия.

Зеленодольский завод имени А.М. Горького осуществляет широкую программу по социальной поддержке заводчан, развитию спорта, ведет благотворительную деятельность среди горожан. Участие в реализации приоритетного проекта «Зеленодольск-2005», программы «Марафон добра» во многом укрепляет имидж Зеленодольского судостроительного завода имени А.М. Горького как состоятельного, развивающегося предприятия.

Преодолен 115-летний рубеж, позади трудные этапы становления, побед и свершений, впереди – новая веха развития, в условиях новых экономических законов, новых жестких требований, диктуемых мировым рынком. И, безусловно, орденоносный коллектив Зеленодольского завода имени Горького, имея огромный производственный и интеллектуальный потенциал, способен покорять новые вершины и идти вперед по пути восхождения.

ГАЛЕРЕЯ ПОЧЕТА

Лауреаты Государственной премии СССР

Солдак Георгий Филиппович – директор завода
Бутома Борис Евстафьевич – директор завода
Ивочкин Владимир Федорович – директор завода
Гусев Виктор Степанович – главный технолог завода
Смеркович Соломон Львович – начальник планово-производственного отдела
Шаповалов Алексей Григорьевич – зам.главного технолога завода
Шомин Николай Михайлович – зам.главного конструктора ЦКБ
Кунахович Александр Викторович – главный конструктор ЦКБ
Цюпак Владислав Иосифович – главный инженер ЦКБ
Малаховский Григорий Викторович – главный металлург завода
Штильман Фроим Львович – главный металлург завода
Змачинский Леонид Януарьевич – директор завода
Смыслов Валентин Иванович – директор завода
Лапшин Анатолий Александрович – слесарь-монтажник судового оборудования
Шавыркин Алексей Иванович – главный технолог завода

Лауреат Премии советских профсоюзов имени дважды Героя социалистического труда А. В. Чужева

Скворцов Иван Васильевич – бригадир токарей цеха 9

Лауреат Премии Ленинского комсомола

Тарасова Ольга Николаевна – маляр цеха 20



Орденосцы

- Орденом ЛЕНИНА** – 61 чел.
Орденом ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ – 183 чел.
Орденом КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ – 5 чел.
Орденом ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ – 10 чел.
Орденом ЗНАК ПОЧЕТА – 88 чел.
Орденом ТРУДОВОЙ СЛАВЫ – 42 чел.
Орденом ПОЧЕТА – 6 чел.
Орденом ДРУЖБЫ НАРОДОВ – 1 чел.
Орденом ДРУЖБЫ – 1 чел.
Медалью ордена «ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ» – 14 чел.

Почетные граждане г. Зеленодольска

Нигматуллин Тимербай Шакирович – начальник штаба ГО завода, председатель заводского Совета ветеранов, председатель Совета ветеранов города и района

Султанов Сирен Гадиевич – капитан-испытатель, начальник цеха водного транспорта

Тиховнин Евгений Иванович – заместитель директора завода по капитальному строительству, председатель заводского Совета ветеранов, заместитель председателя Совета ветеранов города и района

Серебренников Герман Глебович – главный инженер, директор завода

Филонов Александр Михайлович – заместитель директора по материально-финансовым вопросам, зам. главного инженера по экспорту, зам. начальника сдаточной базы, начальник отдела, зам. начальника Управления маркетинга, зам. главного строителя по обеспечению базы

Удостоены почетных званий

«Заслуженный машиностроитель Российской Федерации»

- Сорокин Виктор Николаевич* – токарь цеха 4
Гараев Кусман Долетович – электросварщик цеха 22
Домолазов Анатолий Дмитриевич – кузнец цеха 2
Егоров Сергей Александрович – сборщик-достройщик цехов 17,20
Жильцов Александр Васильевич – начальник цеха 16
Камалютдинов Фасхутдин Гайнутдинович – сушильщик цеха 1
Кустов Владимир Егорович – слесарь-монтажник цеха 25
Потапов Николай Александрович – слесарь цеха 12
Разгулов Анатолий Андреевич – токарь цеха 8
Рогов Александр Тимофеевич – заместитель начальника цеха 6
Пузырьков Юрий Павлович – заместитель директора по судостроению
Кондратьев Иван Васильевич – токарь-расточник цеха 9

«Заслуженный машиностроитель Республики Татарстан»

- Шарафутдинов Фарит Шайхиевич* – судосборщик цеха 3
Сухих Анатолий Иванович – шлифовщик цеха 12
Зубрилина Валентина Николаевна – технолог цеха 12
Полтавец Василий Савельевич – начальник производственно-диспетчерского отдела (ПДО)
Бояджи Виктор Евлампьевич – заместитель начальника (ПДО)
Абдрахманов Закар Абдрахманович – начальник цеха 19
Антонов Иван Тимофеевич – начальник техбюро цеха 13
Серебренников Герман Глебович – директор завода
Выставной Григорий Матвеевич – главный сварщик
Хасанов Амирзян Халитович – токарь цеха 4
Ахметшин Рафаэль Мирзоевич – рубщик винтов цеха 7
Васечкин Лев Петрович – токарь цеха 4
Бородич Николай Константинович – начальник ИНО



Луговин Александр Егорович – электросварщик цеха 18
Падерин Андрей Дмитриевич – заместитель главного инженера
Романов Анатолий Васильевич – заместитель главного инженера
Сибиш Наиль Валеевич – главный механик
Шакиров Сарим Закирзянович – заместитель начальника ПДО
Шафигуллин Фагим Гашигуллович – плавильщик цеха 16
Самойлов Владимир Васильевич – начальник бюро ОМиР
Алексеев Геннадий Иванович – генеральный директор завода
Гончаров Владимир Петрович – технический директор
Ганеев Камиль Каюмович – сборщик цеха 21
Исаев Станислав Петрович – строгальщик цеха 4
Тухланов Дмитрий Григорьевич – слесарь-монтажник цеха 18
Бондаренко Юрий Захарович – столяр цеха 20
Валеева Файруза Гарифулловна – электросварщица цеха 3
Галиуллин Фатых Халилович – разметчик цеха 7
Городничин Владимир Викторович – сборщик-достройщик цеха 25
Джалогония Николай Лонгинозович – старший мастер цеха 6
Истомин Александр Васильевич – электросварщик цеха 18
Кашапов Zufar Равилович – сборщик цеха 18
Кузнецов Анатолий Иванович – сборщик-достройщик цеха 6
Сидоров Александр Петрович – слесарь цеха 4
Шакиров Рафаэль Сафиуллович – слесарь-монтажник цеха 18
Ильин Сергей Валерьевич – генеральный директор завода
Ибатуллин Ильдар Сагитович – судовой разметчик (плаз)
Валеев Фарит Абдуллович – наладчик машин цеха 9
Степанов Виталий Александрович – сборщик-достройщик цеха 18
*Земсков Сергей Иванович – заместитель генерального директора -
директор по стратегическому развитию и маркетингу*

Грузков Петр Куприянович – главный экономист завода, удостоен звания
«Заслуженный экономист РСФСР»

Маланина Зинаида Андреевна – пропагандист парткома,
 («Заслуженный работник культуры РТ»)

Семенов Александр Андреевич – заместитель секретаря парткома
 («Заслуженный работник культуры РТ»)

Панина Наталья Викторовна – начальник ЦЗЛ
 («Заслуженный химик Российской Федерации»)

Жарков Юрий Александрович – заместитель главного технолога
 («Заслуженный технолог РФ»)

Голод Илья Ефимович – главный инженер УЖКХ
 («Заслуженный работник ЖКХ РТ»)

Оглавление

<i>Предисловие</i>	3
<i>Поздравление президента РТ</i>	5
<i>Поздравление генерального директора ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс» И. М. Егорова</i>	7
<i>Мы нужны, значит, мы современны (Обращение генерального директора Р. И. Мистахова)</i>	9
<i>Директора разных времен</i>	11
<i>Главные инженеры завода</i>	28
<i>Главные строители заказов завода</i>	33
<i>Паратский затон – корабельный дом</i>	37
- Как всё начиналось	37
- Курс – на судостроение	41
- Корабль – осуществлённая мечта	46
- Передовая в тылу	54
- Время мирных побед	64
<i>Самый динамично развивающийся</i>	95
<i>В деловом содружестве</i>	107
<i>Горизонты делового сотрудничества</i>	118
<i>Рулевые производства</i>	124
- Паратские мастерские нашли свой путь	124
- В поисках нового	126
- Наука людей понимать и на дело поднимать	130
- Проводы кораблей – радостные расставания	134
- Работаем головой, руки доделают	137
- Титанический труд	141
- Основные звенья производства	141
<i>Школа профессионализма</i>	158
- Качество = оборудование + мастерство	158
- Чтобы стать хорошим модельщиком	161
- Не бояться горящего металла	163
- Профессиональный инженер России	166
- Инженер года – 2009	167
- Получив аккредитацию и признание	168
<i>Так и работать веселей</i>	170
<i>Спорт учит бороться до конца и побеждать</i>	174
<i>Молодость – сила будущего</i>	178
<i>Ветераны всегда в строю</i>	180
<i>Семейные дела</i>	190
<i>Опалённые войной, посвящается 65-летию победы</i>	194
- Держать границу на замке, который нужно вовремя открыть	194

- Он брал Берлин	196
- Поклонимся великим тем годам	198
- Давайте гордиться, что он – один из нас	200
Истинные корабли	204
- Как мы испытывали «Скат», а «Скат» испытывал нас	204
- Бывало, в Севастополе...	205
Вперед по пути восхождения	208
Галерея Почета	210
- Лауреаты Государственной премии	210
- Орденосцы	211
- Почетные граждане г. Зеленодольска	211
- Удостоены почетных званий	212