

Исторический календарь Завода «Красное Сормово». Памятные даты октября



21 октября 1967 года

50 лет назад открылся музей истории завода «Красное Сормово» - хранитель трудовой славы сормовичей.

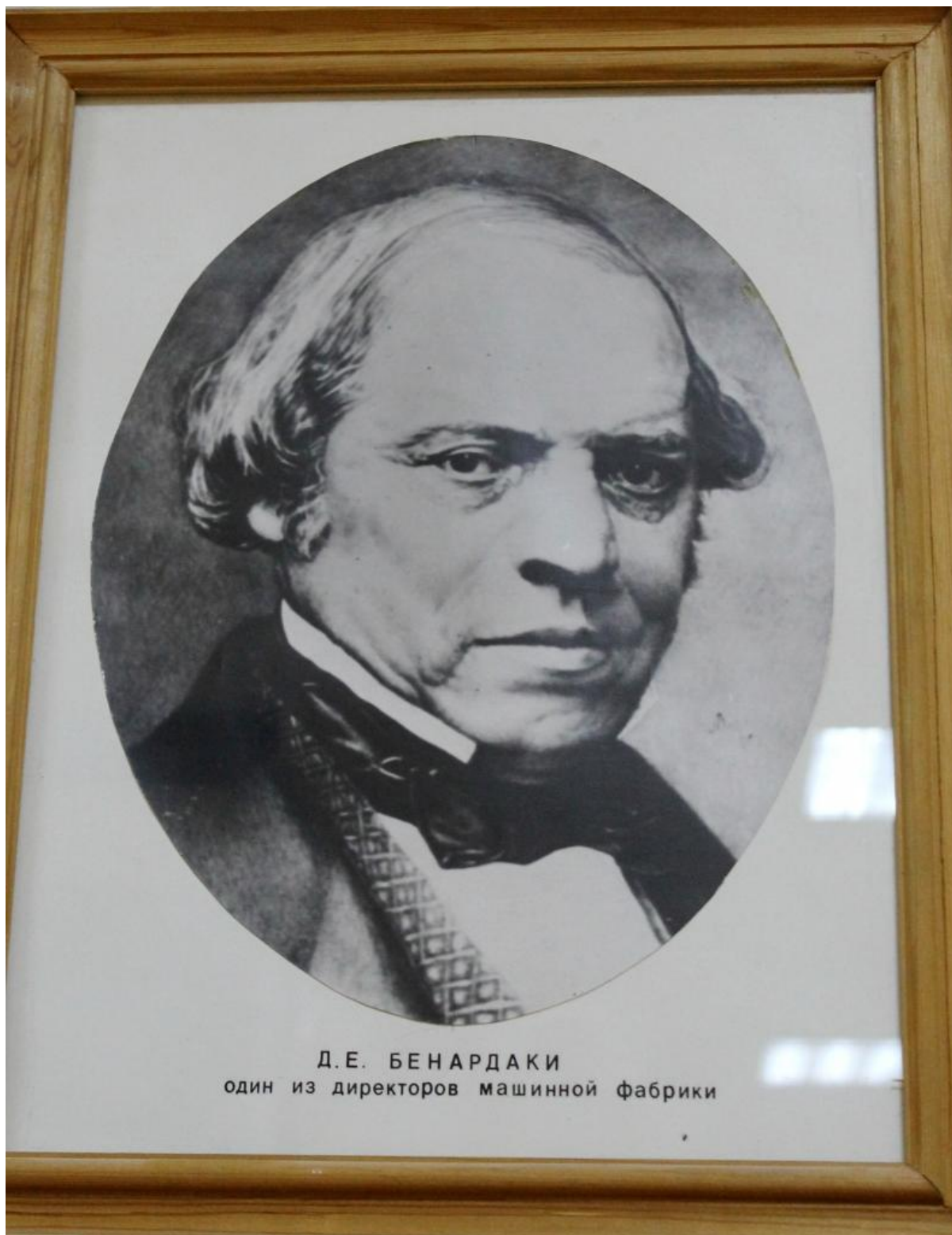
Музей истории завода "Красное Сормово" был создан к 50-летию Октябрьской революции по инициативе совета ветеранов, партийного комитета, комитета комсомола и администрации завода. В 2004 году он был объединён с заводским музеем подводного судостроения. Ежегодно музей посещают тысячи людей со всех уголков России, из ближнего и дальнего зарубежья.



Отделы музея отражают становление и развитие завода-универсала, продукция которого широко известна в России и за рубежом. Экспозиции рассказывают об основных вехах истории судостроения с основания завода (1849 года) до настоящего времени.



Особое внимание в музейной экспозиции уделено основателю завода - соучредителю компании Нижегородской машинной фабрики и Волжского буксирного и завозного пароходства - Дмитрию Егоровичу Бенардаки.



За свою более чем полутравековую историю завод, ставший центром речного судостроения России, награждён золотыми медалями престижных всемирных и всероссийских выставок, пятью орденами СССР, а в годы Великой

Отечественной войны ему было передано на вечное хранение Знамя Государственного Комитета Оборона СССР. Эти реликвии хранятся в музее истории завода.



Музей обладает большим количеством моделей судов и другой продукции завода, а также документов и фотографий, имеющих огромную историческую ценность. В музее собраны материалы о людях, своим трудом создавших славу легендарного завода.



5 октября 90 лет со дня рождения Сергея Павлиновича Волкова (1927-2010) главного строителя завода по гражданскому судостроению. Директор Навашинского судостроительного завода. Технический директор Волго-Вятского УМТС Госснаба СССР. С.П.



Волков родился в деревне Алтухово (ныне Вачского района Нижегородской области) в крестьянской семье. Трудовая деятельность С.П. Волкова началась в 1954 году, когда он после окончания в 1948 году с отличием Горьковского политехнического института получил направление на завод «Красное Сормово». В то время предприятие было сосредоточено на организации и

совершенствовании строительства подводных дизельных лодок 613 проекта.

Волков был сначала назначен на должность производственного мастера во второй судомонтажный цех, на участок дизелей, дизельных систем и гребного электрооборудования подводных лодок. Позже он занимал должности начальника участка, заместителя начальника цеха, начальника цеха, главного

строителя морского и речного судостроения, уполномоченного завода в Баку на достройке и сдаче судов. Принимал участие в строительстве, испытании и сдаче нескольких десятков подводных лодок, 125 сухогрузов, 20 танкеров, пассажирских дизель-электроходов «Ленин» и «Советский Союз», морских железнодорожных паромов для линии Баку — Красноводск, сухогрузов смешанного «река-море» плавания, транспортных доков и т.д.

На заводе "Красное Сормово" проработал 12 лет. С 1966 по 1978 годы С. П. Волков руководил Навашиным судостроительным заводом «Ока». В этот период на заводе строились танко-десантные плавсредства на подводных крыльях, понтонно-мостовые переправы, ежегодно сдавалось по двенадцать сухогрузных теплоходов, активно строилась социальная инфраструктура предприятия. Затем еще 10 лет Сергей Павлинович проработал главным инженером — заместителем начальника «Волговятглавснаба» Госснаба СССР, внес заметный вклад в развитие и организацию складского хозяйства и снабжение ряда регионов Поволжья. С октября 1988 года он работал директором музея речного флота Волжской государственной академии водного транспорта, был президентом клуба «Ходовые огни», на заседаниях которого регулярно встречались конструктора, ученые, военные моряки, судостроители. Скончался 14 июля 2010 года. Награды: ордена Ленина, Трудового Красного Знамени, медали СССР и России, Почетные грамоты Верховного Совета Азербайджанской ССР, знаки «Отличник народного образования РСФСР», «Отличник МРФ РСФСР», «Почетный работник транспорта РФ».

22 октября 1957 года
60 лет назад заложена головная дизель-электрическая ПЛ проекта 633. Это первый сормовский проект; одна из лучших ДЭПЛ XX века.

Разработка подводных лодок открытого моря в Советском Союзе началась еще в 1940-м году, но в связи с войной эти работы были свернуты. И только в 1954 году УК ВМФ разработало тактико-техническое задание (ТТЗ) на комплексную модернизацию пр.613. Предэскизную проработку задания получили только что созданному СКБ-112 (позднее ЦКБ «Лазурит»). Главным конструктором



был назначен начальник СКБ-112 З.А.Дерибин, главным наблюдающим И.И.Чуфрин. В апреле 1955 года предэскизные разработки проекта были

закончены и представлены на рассмотрение в двух вариантах: один – по ТТЗ, выданному УК ВМФ, а второй – «инициативный» (И-633) с улучшенным ТТЗ. Проработки получили одобрение руководства ВМФ и Минсудпрома. Как отмечено в заключении УК ВМФ при рассмотрении предэскизных проработок в мае 1955 года, «предложенный вариант является совершенно новым проектом средней ПЛ». Применительно к этому варианту пересмотрели и ТТЗ. Постановление Совета Министров СССР от 9 августа 1955 года предусматривало строительство пр. 633 большой серией. Технический проект был утвержден 15 августа 1956 года. Не дожидаясь утверждения технического постановления ЦКБ-112 (с февраля 1956 года оно выделилось из состава завода «Красное Сормово» и изменило название) приступило к разработке чертежей, выпуск которых был завершен в декабре того же года, а в 1957 году закончена разработка технической документации.

Средняя ПЛ пр. 633 предназначалась для нанесения торпедных ударов по транспортным и боевым кораблям при действии на морских путях сообщения и у баз противника, ведение оперативной разведки, постановки мин из труб торпедных аппаратов. Общая компоновка корабля была аналогична пр. 613 (двухкорпусная, семиотсечная). По своим главным измерениям ПЛ была близка к пр.613. Однако основные ТТЭ были улучшены по сравнению с прототипом: в 1,5 раза увеличена предельная глубина погружения (с 200 до 300 м), почти в 3 раза (с 30 до 80 м) увеличена наибольшая глубина стрельбы из ТА, на треть увеличено количество ТА (с 6 до 8 ед), торпедный запас возрос с 12 до 14 ед, вдвое выросла автономность (с 30 до 60 суток) и на 20% - надводная дальность плавания (на 1000 миль), в 1,8 раза увеличена наибольшая скорость хода в режиме РДП (с 5,5 до 10 узлов), установлены более совершенные средства связи и наблюдения. Транспортировка лодок предусматривалась в специальных облегченных доках пр.768 при максимальной разгрузке лодок, а также в доках пр.28 при снятой аккумуляторной батарее. Проект ПЛ получился удачным и при всех его преимуществах, был к тому же выгоден для завода тем, что не требовал большой подготовки производства. Впрочем, это не означало, что строительство лодок шло без проблем. Многому пришлось учиться и осваивать новый подход к делу по ходу строительства. Ответственным сдатчиком на головной ПЛ пр. 633 был грамотный и опытный инженер-судостроитель М.М. Сперанский. Он провел головную лодку от закладки до подписания акта. За первые три года заводом было построено и сдано ВМФ 20 ДЭПЛ этого проекта. По этому проекту было построено в СССР (а с помощью наших специалистов – в КНР и КНДР) более 120 подводных лодок. Они входили в состав ВМФ шести государств.