

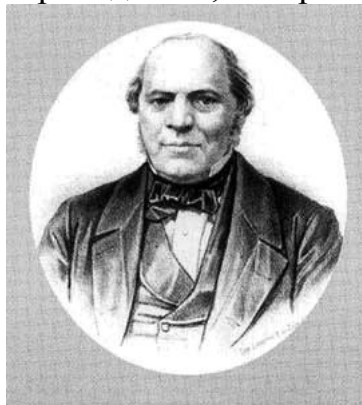
Исторический календарь Завода "Красное Сормово". Памятные даты июля



21 июля – день основания завода «Красное Сормово». В этом году предприятие отмечает свое 168-летие.

21 июля 1849 года Балахнинский уездный суд утвердил купчую на земельный участок «начиная от межи государственных крестьян Козинской волости, деревни Соромовой, вниз по течению реки Волги, вдоль правого ее берега» для строительства машинной фабрики с судостроительной верфью.

Собственно сама покупка происходила по доверенности «Компании Нижегородской машинной фабрики Волжского буксирного и завозного пароходства», которая была создана в марте 1849 года.



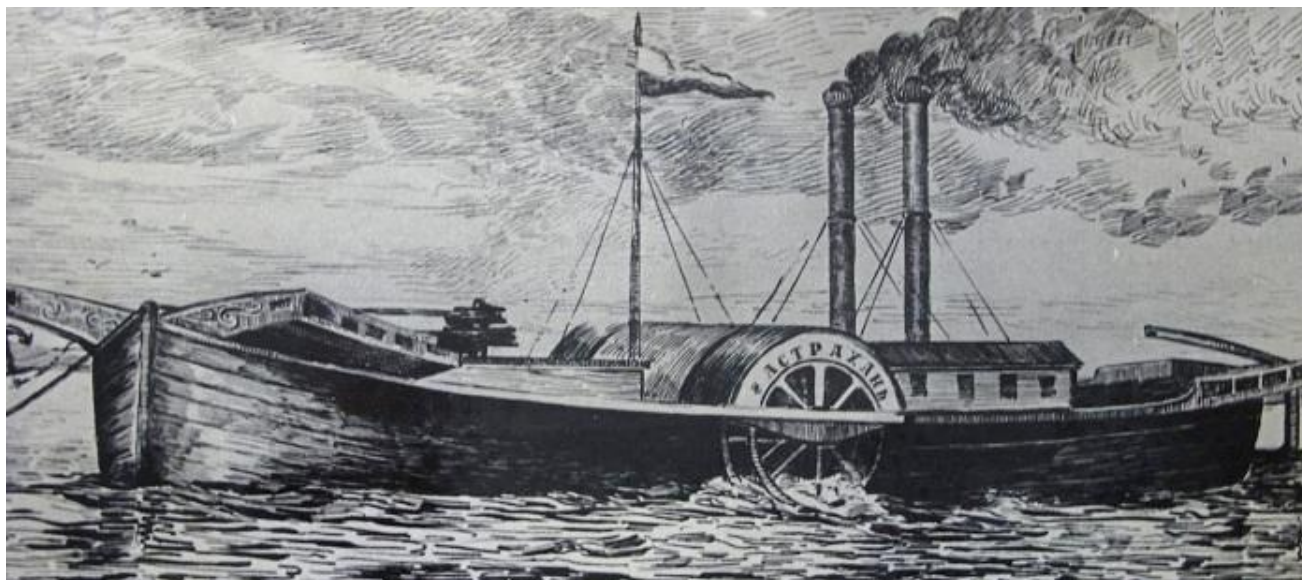
Учредителями ее были небезызвестные в то время лица: тайный советник князь Лев Викторович Кочубей, полковник князь Владимир Александрович Меншиков, отставной гвардии поручик Дмитрий Егорович Бенардаки. К ноябрю того же года было запущено первое во всем Волжско-Камском бассейне производство, которое приступило к созданию пароходов.

Первым судном, сошедшим со стапелей завода, стал деревянный колёсный пароход «Ласточка», спущенный

на воду в 1850 году. В том же году был построен двухтрубный кабестан «Астрахань».

С того времени по наши дни завод прошел большой путь, став крупным промышленным предприятием, где внедряются новые технологии, выпускается конкурентоспособная продукция, известная во всем мире.

Всего построено более 2 тысяч кораблей и судов различных типов и назначений.



20 – 145 лет назад, в 1872 году, родился Владимир Павлович Лебедев, технический руководитель завода «Красное Сормово» с 1927 по 1931 годы.

Его трудовая биография началась в 1896 году, когда после окончания кораблестроительного отделения Технического училища Морского ведомства в Кронштадте был произведён в младшие судостроители и направлен для прохождения службы на верфь Галерного острова в Санкт-Петербурге.

До Октябрьской революции Владимир Лебедев в строительстве и совершенствовании таких кораблей, как броненосец «Орёл», броненосный крейсер «Паллада», минный заградитель «Енисей», заградитель «Кrab».

В 1906 году он награждён орденом Святого Станислава 3 степени и орденом Святой Анны 3 степени. Полковник Корпуса корабельных инженеров, а с 1916 года начальник технического отдела конторы Петроградского военного порта. После Октябрьской революции работал на судостроительных предприятиях страны.

С 1921 года - главный судостроитель и



заведующий, а затем технический директор Сормовской судовой верфи, который активно участвовал в разработке и осуществлении генерального плана ее переоборудования.

12 июля 1967 году главная нижегородская кузница кадров для завода «Красное Сормово» ПТУ №5 награждено орденом Трудового Красного знамени.



Свою историю училище ведет с мая 1922 года, когда была организована школа ФЗУ. В ней учились 77 учащихся и вели занятия 17 преподавателей. Осенью 1940 года школа была преобразована в ремесленное училище №3. Осенью 1941 года в него влилась часть учащихся и преподавателей Ленинградских ремесленных училищ. Тогда же состоялся переезд школы в здание на ул. Вождей Революции. 22 апреля 1943 года РУ №3 награждено Переходящим Красным знаменем Главного управления трудовых резервов. Во время войны учащиеся собрали 80 тысяч рублей на танковую колонну и авиаэскадрилью «Трудовые резервы».

Осенью 1962 года РУ №3 было преобразовано в ПТУ №5. В 60-е годы училище выпускало около 300 человек по 16 специальностям для завода.

Сейчас это учебное заведение, которое с 2004 года называется «Сормовский



механический техникум имени Героя Советского Союза П.А. Семенова», продолжает «ковать» кадры для завода и других предприятий Нижегородской области.



28 июля 1967 года спущен на воду головной теплоход типа «Сормовский» проекта 1557 – «50 лет Советской власти».



Он был построен в исключительно короткий срок. Судно было заложено 27 апреля, спущено на воду 28 июля и сдано заказчику 30 сентября 1967 года.

Головной теплоход «50 лет Советской власти» строился современным крупноблочным методом с максимальным механическим насыщением блоков в цехах, что позволило свести до минимума монтажные работы на стапеле и на плаву.

Так начиналась самая массовая серия судов этого типа (построено 122 судна), которые продолжили линейку судов смешанного плавания "река-море" похожей архитектуры, начатой типом "Балтийский" (проект 781) и типом "Волго-Балт" (проект 791).

Теплоход «50 лет Советской власти» грузоподъемностью 2700 тонн, получил усиленный корпус, более совершенное оборудование и во многом позаимствованную у предшественников конструкцию надстройки.



При строительстве головного теплохода применялись самые передовые на тот момент техника и технологии. Вслед за ним последовали «Сормовский-2», «Буревестник революции», «Григорий Петровский», «Вознесенск» и еще десятки судов, строившихся на протяжении 15 лет.

Их конструкция непрерывно совершенствовалась, механизмы и системы улучшались. Например, вступила в действие система люкового вскрытия со 100% раскрытием трюмов сормовского инженера-конструктора В.А.Терентьева, увеличивалась грузоподъемность, выросли технико-экономические показатели.

26 июля 1957 года в свой первый рейс Горький-Москва отправилось первое судно на подводных крыльях «Ракета-1».

Разработку проекта первого судна на подводных крыльях (СПК) Ростислав Алексеев начал еще в 40-х годах. После защиты диплома «Глиссер на подводных крыльях» он стал организатором научно-исследовательской гидролаборатории на заводе «Красное Сормово», которая впоследствии была реорганизована в первое в мире КБ, проектирующее скоростной флот (ЦКБ по СПК).



С 1947 по 1955 годы гидролаборатория работала над внедрением подводных крыльев на торпедных катерах. В этот период и был разработан эскизный проект пассажирского речного теплохода на 70 пассажирских мест, строительство которого началось в 1956 году.

Работа шла в три смены и вскоре дала результаты: летом 1957 года первая «Ракета» была спущена на воду.



В свой первый рейс Горький-Москва «Ракета-1» отправилась, чтобы показать новую технику участникам Всемирного фестиваля молодёжи и студентов. Р.Е. Алексеев был за штурвалом, обязанности капитана и рулевого выполнял В.Г. Полуэктов.

Позже «Ракета-1» вошла в состав Волжского объединенного пароходства. Уже в августе 1957 года начались регулярные перевозки пассажиров на линии Горький-Казань. Серийное производство пассажирских СПК было начато в сентябре 1958 года по решению Министерства речного флота РСФСР.

На выставке в Брюсселе модель «Ракеты» и катер «Волга» получили Золотую медаль, а в 1974 году «Ракета» получила сертификат английского Министерства торговли. С 1957-1976 годы было построено 402 «Ракеты». «Ракета-1» проработала на Волге 30 лет, прошла 1 803 740 км и перевезла 2 313 620 человек.