

Макет и верстка: И.Голубченко Корректор: Н.Пономарева

Взгляд в прошлое

При подготовке к строительству пятого авианосца с самолетным горизонтальным взлета и посадки Су-27К и МиГ-29К «Адмирал Кузнецов», на Черноморском заводе была выполнена масштабная реконструкция, позволившая перейти к крупноблочному методу строительства авианосцев с максимальным насыщением блоков на предстальной площадке до установки их на стпель.

«Адмирал Кузнецов» полностью собрался из крупных блоков весом до 1400 тонн с помощью козловых кранов финской фирмы «KONE». При этом стыковочные кромки смежных блоков до 500 метров длиной, так точно обрабатывались в чистой размер на предстальной площадке по данным теодолитов, что сразу после установки очередного блока на стпель начиналась сварка монтажного шва, не требовалось никакой подгонки! Энергетическая, кинематическая, электронные схемы двух спаренных 900-тонных кранов «KONE», управляемых с единого пульта, позволяли перемещать блоки в синхронном режиме с точностью до миллиметра.

Главный стпель Черноморского завода превратился в универсальный сборочный комплекс, конвейер по постройке кораблей большого водоизмещения крупными блоками с существенным сокращением сроков стпальной периода и повышением качества строительства.

Электронно-вычислительные машины проектанта авианосцев – Невского ПКБ в Ленинграде и Черноморского судостроительного завода в Николаеве были объединены на расстоянии 2000 км в единую сеть. Совместная эксплуатация двух ЭВМ стала революционным шагом, позволившим проектанту и заводу-строителю работать и динамично управлять общим массивом спецификаций гигантских кораблей, насчитывающих десятки тысяч чертежей и миллионы позиций комплектующих изделий. И это было в начале 1980-х годов, когда первые статьи о захватывающих перспективах создания компьютерных сетей только стали появляться на страницах научных журналов!

В начале 1990-х я видел, какое впечатление производил на иностранные делегации, хлынувшие в закрытый для них ранее Николаев, технический потенциал Черноморского завода. Они говорили, что видят самые насыщенные стпаль в Европе. Только стпель «ноль» обслуживался девятью порталными кранами грузоподъемностью по 75-85 тонн, а над всем этим стпунком техники возвышались, уходя в облака, 900-тонные козловые краны, перекрывающие свои

АВИАНОСЦЫ — НА КОНВЕЙЕР!



Установка надстройки на авианосец «Варяг». По высоте это – шестизатяжной дом, массой ок. 1000 тонн

ми 150-метровыми порталами и стпаль, и предстальной площадкой. А ведь крановое хозяйство, действительно, один из главных показателей мощности и масштабов судостроительного предприятия.

Американцы только сейчас подходят к технологиям сборки, которые мы освоили 30-35 лет назад. Авианосцы «Адмирал Кузнецов», «Варяг» и «Ульяновск» собирались из 24-х крупных блоков с насыщением их всем возможным оборудованием до установки на стпель. Новые технологии закладывались еще при проектировании авианосца – чертежи выписались на 24 полностью готовые технологические единицы. Еще три блока составляли угловую полетную палубу – спонсон. Это был прорыв в технологиях сборки корабля, под которые менялись и со-

вершенствовались технологии всех остальных цехов завода. Для насыщения блоков в цехах изготавливались тысячи строительно-монтажных единиц и модульно-агрегатных сборок. Все вооружение и даже каюты поставлялись на корабль в виде отдельных готовых модулей.

Американцы собирают свои новейшие авианосцы типа «Джордж Форд» на верфи «Newport News Shipbuilding» из 162-х более мелких блоков. Да и кран у них всего один – 1000-тонный. А у нас два 900-тонных крана позволяли поднимать более тяжелые и насыщенные блоки.

Наиболее точную оценку последней реконструкции завода дал Ю.И.Макаров на страницах книги «Авианосец»: «То, что сделано на стпале «0», – на столетие. Это возможность показать потомкам, какими мы были». Своей книгой Макаров призывал не дать сломать хорошо налаженное и четко работающее судостроительное производство Черноморского завода. Одну из самых больших реконструкций ЧСЗ 1980-х годов вполне можно назвать «Макаровской».

Оказалось, что потомки не смогли сберечь то, что было создано и достигнуто предыдущими поколениями. Растащили даже четыре 350-метровые спусковые дорожки, сделанные на стпале «ноль» специально для «Ульяновска» из дубовых брусьев, вываренных для долговечности в натуральной олифе. Кому-то потребовались уникальные брусья. Теперь, чтобы строить и спускать корабли на стпале «ноль» потребуются вложить немалые средства и несколько лет труда, чтобы восстановить спусковые дорожки. Те, кто разрушил и разграбил Черноморский завод заявляют, что это были «старшевики» технологии. Смешно...

Это ж надо было умудриться превратить в XXI веке в центре Европы мощную кораблестроительную, авиационную, космическую и морскую державу с огромным торговым и промысловым флотом в разоренную страну, которая не знает, что делать и куда дальше идти!

Валерий Бабич,
инженер-судостроитель,
автор книг об авианосцах.