



500 объектов за 22 года: Секреты мастерства от докмейстера Кронштадтского морского завода

Беседовали **Виктория Корабеловна** и **Петр Щеголихин**

Мы уже обращались несколько раз к теме доков, сегодня заглянем на Кронштадтский морской завод в гости к докмейстеру с многолетним опытом в своем деле. А дело это, как вы уже могли догадаться, не самое простое. Ведь от того, насколько правильно будет поставлен корабль или судно на доковое опорное устройство, зависит ни много ни мало – его жизнь.

Александр Ставбун – потомственный корабел. На Морском заводе работали и его дед (такелажник), и отец (судосборщик), и мать (токарь), и даже сын тут успел приобщиться к уборке сухих доков, будучи подростком. Родился Александр Алексеевич здесь, в Кронштадте. «Где родился, там и пригодился», – подмечает он. В 1987 г. закончил Ленинградский кораблестроительный институт, по распределению попал в СКБ, где отработал инженером-конструктором шесть лет, но вскоре после распада СССР пришлось уйти в частную фирму. В 1997 г. устроился на Кронштадтский морской завод... охранником!

Но корабел – он всегда корабел. Александра Ставбуна заинтересовала работа по постановке судов в док: как делается доковый набор, как суда заводят в док, как «сажают» на доковые устройства.

В 2001 г. он обратился в отдел кадров, прошел собеседование и был принят на работу в цех №1 на должность докмейстера. А через год стал руководить процессом докования.

– Кто был докмейстером, когда вы только приступили к работе?

– Старшим докмейстером – Владимир Николаевич Косолапов, а помогал ему Александр Борисович Богданов. Но Владимир Николаевич до меня всего год-полтора отработал в должности докмейстера, поэтому, можно сказать, мы вместе все изучали. В 2008 г. завод закрылся. К своей работе докмейстером я вновь приступил только в 2011 г., но уже один. Тогда, кстати, только три рабочих сухих дока было. Сегодня в моем ведении все четыре.

– Что входит в ваши обязанности?

– Я и начальник доков, и докмейстер в одном лице. А если в деталях, то согласно годовому плану, осуществляю докования объектов в доках завода, совместно с представителями отдела главного технолога разрабатываю чертежи доковых наборов, определяю места расположения

объектов и порядок их ввода в каждый док. В мои обязанности входит проведение контроля правильности изготовления доковых наборов судовыми плотниками, я веду журналы планов доковых операций по каждому доку. После осушения дока проверяю точность постановки объектов на доковые опорные устройства, при необходимости определяю места подклинки или установки дополнительных опор.

– Как проходит процесс докования объекта?

– Докование начинается с подготовки докового чертежа. Отдел главного технолога выпускает чертеж на каждый докуемый нами объект. Этим занимается ведущий конструктор ОГТ Марина Алексеевна Ящук. По утвержденным чертежам судовые плотники изготавливают в доке доковые наборы. Далее следует команда докмейстера: «Открыть доконалив-

**Докмейстер
АО «КМЗ»
Александр Ставбун
за работой / Фото:
АО «КМЗ»**





Только зашел передохнуть, сразу полезли мысли: «А вдруг что не так?» Первое докование – оно такое

Морской блогер **Виктория Корабеловна** на встрече с докмейстером АО «КМЗ» / Фото: Корабел.ру

АПЛ К-3 «Ленинский комсомол» на ремонте в доке им. Митрофанова / Фото: «Кронштадский Морской Завод»

ные клинкет!» И док заполняется водой. Из батопорта, закрывающего вход в док, откачивается вода, и он всплывает. Его отводят из створа дока в сторону – док открыт для ввода корабля.

Как только объект первой своей оконечностью пересекает створ дока, его экипаж и личные составы буксиров, которые этот объект заводят, должны строго выполнять команды докмейстера. В случае постановки в док нескольких кораблей или судов порядка ввода в док повторяется. После ввода всего комплекта буксиры выходят из дока, а батопорт ставится на свое штатное место – док закрыт.

Когда при помощи швартовых концов по ранее заготовленным отвесам объекты точно выставлены над своими доковыми наборами, следует команда докмейстера: «Начать осушение дока!» И насосы начинают откачку воды из дока. При этом докмейстер следит за правильным расположением объектов. Особого внимания требует момент касания объектом своего докового набора. Тут в случае появления крена реагировать нужно максимально оперативно.

– Что сложнее: подводную лодку поставить или судно?

– Постановка в док любого объекта по-своему сложна: и подводного, и надводного.

Даже плоскодонное судно требует внимания при доковании. Конечно, из-за формы корпуса подводной лодки доковый набор под нее сложнее и более трудоемкий в изготовлении. Скажу пару слов про так называемые музейные объекты. Здесь сказывается обветшалое состояние корпуса, отсутствие работающих швартовых шпилей и зачастую личного состава. Да и реальную осадку объекта не всегда удается определить – марки углублений стерты за годы эксплуатации... Буксиры заводят такой объект в док, а дальше работают только наши судовые плотники: устанавливают специальные отвесы (стеклины), центруют объект, сажают на доковый набор.

– План докования на год расписан?

– Да, но он имеет свойство корректироваться.

– Сами в море бывали?

– Давно это было – на практике после 5-го курса института. А так – все больше здесь, по Финскому заливу: паромы, ОМы, «Метеоры»...

– Расскажите про свой первый самостоятельный опыт докования.

– 2002 год, как сейчас помню. Подготовили набор для лодки – ее



ставить пора, а я был в отпуске, и Владимир Николаевич Косолапов тоже. Вызвали меня, так как коллега уже успел отбыть из города. Волновался, конечно, но год уже отработал – должен знать, что делать! Справился. Все как надо сделал, лодку посадил, крена нет. Работа выполнена. Но только я зашел в свой кабинет передохнуть, сразу в голову полезли мысли: «А вдруг что не так?» Пошел проверить. Объект встал отлично. И так до самого утра. Первое докование – оно такое.

– С какими судами успели поработать?

– И буксиры, и гидрографические, и катера, и фрегаты, и корветы, и подводные лодки, и учебные, и ледоколы. Перечень большой. Недавно подсчитывал, сколько объектов побывало в доках завода с мая 2001 года, когда я пришел сюда работать. Почти 500! В основном доковые операции проходили штатно, но некоторые



остались в памяти, когда и большой крен появлялся, и швартовые концы рвались, и наводнение мешало осушать доки.

– У вас есть любимый док?

– Все как родные. У каждого своя изюминка: один больше, другой меньше, один быстрее осушается, другой медленнее. К каждому свой подход.

– Зимой меньше судов?

– Ненамного, но меньше.

– В чем сложности зимнего докования?

– Перед тем как судно к нам подойдет, буксиры в гавани ломают лед. Потом, как обычно, поднимаем батопорт, перед которым со стороны дока подается сжатый воздух через трубу. Получается такое бурление, не дающее льду войти в док. Но когда первый буксир подходит, воздух приходится отключать, иначе он может попасть в систему охлаждения буксира. Тут-то лед вместе с объектом и набивается. Много льда. Справляемся с ним при помощи кранов со специальными ловушками. Есть возможность – кран сразу в гавань лед возвращает, нет – рядом выгружает.

Еще одна загвоздка – в зимнее время при посадке объекта на доковый набор под корпус объекта может попасть лед, и тогда по несколько раз придется заполнять и осушать док, пока лед не будет вымыт из-под объекта.

– Холод является препятствием к докованию?

– По документам если температура забортного воздуха ниже

– 15 °С, доковая операция не проводится. В аварийных случаях работаем до – 20 °С. Если ветер сильный, тоже заводить объекты в док нельзя. Их может навалить на стенку. Самое холодное докование было лет пять назад.

– Когда все суда и корабли поставлены, что делаете?

– Занимаюсь чертежами. План никто не отменял. Мы с отделом главного технолога плотно работаем.

– Сколько всего у вас человек в распоряжении?

– Все зависит от сложности постановки. Когда двух человек достаточно, а когда восемь. У меня есть ученик, он же мой зам.

– Хочется побольше узнать про вашего ученика.

– Как я уже говорил, официально он сейчас заместитель начальника дока. Ответственный, исполнительный. Самостоятельно провел несколько доковых операций. Пока что еще учится: колледж заканчивает. Но было бы неплохо взять еще одного ученика, так как мне осталось работать до заслуженного отдыха не так уж много, а на четыре сухих дока докмейстеров все-таки должно быть двое. Для обучения вся необходимая документация есть, но главное, конечно, практический опыт.

Если про образование говорить, с которым можно идти в докмейстеры, то раньше, чтобы получить



Доковое опорное устройство / Фото: Корабел.ру

Непосредственно в момент ввода и вывода объекта подключается капитан завода. Некогда у предприятия были и свои буксиры с личным составом, которыми он командовал. Сейчас буксиры мы нанимаем, но обычно работаем с опытными капитанами, поэтому проблем не возникает.

допуск к моей работе, нужно было профильное среднее специальное образование и пять лет стажа или высшее и три года работы. Если человек в жизни корабля не видел, не знает, из чего он состоит, как себя поведет при постановке в док, ему, конечно, здесь будет трудно.



ситуация, и завод успешно решает такие проблемы.

– Сколько времени заполняется док?

– В среднем часов пять. До момента остановки наблюдаю за процессом. Пока рабочие и команда осматриваются, могу отойти к себе, другими делами заняться. Также у нас у всех есть рации: мне напрямую докладывают, что происходит. Готовы продолжать? Тогда даю команду дальше заполнять док. А сам стою на бато-порте, чтобы видеть, что происходит.

– Может ли возникнуть крен судна во время заполнения дока водой?

– Да. Допустим, в бортовой цистерне была пресная вода. Пока судно стояло, ее выпили или выгрузили боковую валоплинию с винтом для ремонта. Вес пере-

– Судно отремонтировано. Пора его выводить из дока...

– Процесс стартует с команды: «Открыть доконаливные клин-кеты!» Док начинает заполняться водой. Заполняем не сразу, несколько раз останавливаемся, чтобы экипаж осмотрелся: нет ли

течи. Новые объекты, как правило, не текут, а вот те, которым от 10 лет и больше, вполне могут дать течь. Даже после всплытия объекта с докового набора возможны протечки, тогда для ремонта придется снова сажать его на доковый набор. Но это вполне штатная



Морской блогер Виктория Корабеловна на фоне батопорта в сухом доке / Фото: Корабел.ру



ПРОИЗВОДСТВО ВАКУУМНЫХ ЭКО СИСТЕМ

"ЯМЯ-ИНЖИНИРИНГ" – ЛИДЕР В ОБЛАСТИ РАЗРАБОТКИ И ПРОИЗВОДСТВА ВАКУУМНЫХ СИСТЕМ ДЛЯ КОРАБЛЕЙ И СУДОВ:

- ✓ ВАКУУМНЫЕ СТОЧНЫЕ СИСТЕМЫ;
- ✓ ВАКУУМНЫЕ СИСТЕМЫ ХОЗЯЙСТВЕННО-БЫТОВЫХ ВОД;
- ✓ СИСТЕМЫ ПЕРЕРАБОТКИ И ТРАНСПОРТИРОВКИ ПИЩЕВЫХ ОТХОДОВ;
- ✓ ТРУБОПРОВОДНАЯ СИСТЕМА ИЗ КОРРОЗИОННО-СТОЙКОЙ СТАЛИ.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ – ПРОИЗВОДСТВО – ШЕФ-МОНТАЖ – СЕРВИС

Производственные площадки с современными станками и аттестованным испытательным стендом обеспечивают:

- ✓ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ОБОРУДОВАНИЯ;
- ✓ ПРОВЕДЕНИЕ ПРЕДЪЯВИТЕЛЬСКИХ И ПРИЁМО-СДАТОЧНЫХ ИСПЫТАНИЙ.

Выпускаемая продукция сертифицирована по стандартам ИМО, РМРС и РРР.



www.jama.ru

eco_jama

ООО «ЯМЯ-ИНЖИНИРИНГ»
197342, Санкт-Петербург, Старобельская ул., д.4, лит. А, пом. 4Н
+7 (812) 335-40-07, jama@jama.ru, www.jama.ru





распределился. И нужно что-то погрузить такой же массы. На небольших судах на крен может влиять даже перемещение людей. Порой приходится скомандовать, чтобы все застыли на своих местах, а то дело дальше не пойдет.

– Вы предлагали какие-нибудь улучшения по сухим докам?

– Все уже сделано. У нас появились рации, и больше не надо перекрикиваться во время работы.

тригонометрию вспоминать, когда крен появляется.

– Есть у вас награды за время работы?

– Один раз был на Доске почета, есть грамота.


– Интересно вам было бы пройти по докам других заводов?

– Конечно.

– Как относитесь к судостроению?

– В судостроении интересно, ты что-то новое создаешь, но судоремонт – жизненное. Это ведь прекрасно – давать объекту новую жизнь.

– Что-то донести до читателей наших хотите?

– Мы – морская держава, корабли нам нужны всегда, а кораблям – ремонт. Так что приходите к нам – не пожалеете. 

Мы – морская держава, корабли нам нужны всегда, а кораблям – ремонт

Появилась возможность поворачивать расположенные на стенках доков прожекторы, стало удобнее работать в темное время суток. Бывают ситуации, когда требуется задержаться до ночи, чтобы рабочие с утра пришли в док и сразу могли приступить к ремонту.

– Кранов хватает?

– Хватает. А вот крановщиков всего пять на девять кранов.

– Бывают какие-то суеверия в работе докмейстера?

– Не столько суеверия, сколько лишний раз спуститься в док и проверить, как работа идет. Это действительно важный момент, который помогает избежать случайностей.

– Что вам больше всего нравится в работе докмейстера?

– Все интересно. А главное, что я знаю свою работу и горжусь ей.

– Перейдем к нашей любимой рубрике блиц-вопросов. Что самое сложное в работе докмейстера?

– Ответственность за объект, за людей.

– При постановке объекта математика решает или опыт?

– В большинстве случаев решает опыт, но иногда приходится

Александр Ставбун считает, что «Арктику» было легко поставить в док / Фото: Кронштадтский морской завод

