

# Из жизни корабела Ковалёва

## ЛЮДИ ЯРОСЛАВЛЯ

Вчера исполнилось 75 лет Владимиру Андреевичу Ковалёву. Ярославцы помнят его как председателя горисполкома (по-нынешнему – мэра), первого секретаря горкома партии, первого заместителя председателя облисполкома. В самое трудное, переломное время, с 1990 по 1992 годы, он возглавлял облисполком, то есть, как сейчас бы сказали, был губернатором. В течение нескольких последних лет он – генеральный директор Ассоциации делового сотрудничества-2000.

И всё-таки для очень многих Владимир Андреевич был и остаётся прежде всего директором Ярославского судостроительного завода. Да и сам он не раз признавался, что годы на заводе для него самые дорогие, самые памятные.

Он пришёл туда в 1958 году сразу после окончания Ленинградского кораблестроительного института и проработал на заводе двадцать два года. Был помощником мастера, мастером, старшим мастером, главным инженером, почти десять лет директором.

Но парадокс: о том, чем конкретно занимался на заводе, до сих пор известно немного. Предприятие было практически закрытое, заказы в большинстве своём военные. Не приученные распространяться о своей продукции судостроители неохотно рассказывали и о заказах гражданского назначения, а о военных вообще говорили только много лет спустя.

Первые шаги Ковалёва на предприятии совпали с подготовкой завода к строительству большого торпедного катера новейшего поколения. По техническим данным – одного из лучших в то время кораблей. Молодым инженером он проделал всю технологическую цепочку его постройки в цехах, а потом был командирован на испытания кораблей такого класса в Таллин. Завод передал сюда построенные торпедные катера, команда специалистов – мотористы, электрики, метристы, торпедисты, химики – проводила слухания, а потом сдавала и передавала корабли Военно-морскому флоту.

Работа была связана с выездами в море, со взаимодействием с самолётами, подводными лодками, надводными кораблями, с боевым применением оружия. А ведь ему, по должности ответственному



Фото Вячеслава ЮРАСОВА.

сдатчику, было всего-то двадцать с небольшим.

– Приходилось решать многие вопросы напрямую и с министерством, и с командованием флота, и с председателями госкомиссий. Хорошая школа, – улыбается он.

Такая работа длилась почти пять лет. Ковалёв приезжал в Ярославль только отметить командировку и снова уезжал – или в Таллин, где корабли сдавались для Северного и Балтийского флотов, или в Керчь, где они испытывались и

сдавались для Черноморского флота или на экспорт.

В 1965 году, когда Владимиру Андреевичу было немногим за тридцать, его назначили главным инженером. Завод в то время наращивал мощностю, осваивал выпуск новых кораблей. Предприятие переходило от катерного к морскому среднетоннажному судостроению. Это была более солидная

продукция, более объёмная. Строили рыболовные траулеры, буксиры-спасатели, танкеры для Военно-морского флота. В начале 1970-х, когда Ковалёв возглавил завод после авторитетнейшего и всеми уважаемого Дмитрия Трофимовича Дудченко, началось строительство буксиров-спасателей, аналогов которым не было в отечественном флоте.

Возвращаясь к тому времени, Ковалёв признаёт, что главным опять же было ощущение огромной ответственности за



В.А. Ковалёв на сдаче кораблей Таллин. 1960-е гг.

предприятие, за выполнение плана, что тогда было крайне важно, а прежде всего, конечно, за каждый корабль, уходивший отсюда в море. С 1972 года ярославские судостроители начинают строить буксиры-спасатели для Военно-морского флота и морской пограничной охраны поточным методом.

Вскоре был готов и первый буксир-спасатель в гражданском варианте. Предназначенный для оказания помощи судам, он выполнял целую серию операций: снятие с мели, откачку воды, тушение пожара, подводную сварку и резку, обеспечивал подводное телевидение, не говоря уже о буксировке. Ярославские корабли-спасатели через какое-то время стали известны на всех морях и океанах, нередко оказывали помощь и иностранным судам. Всего было построено около сорока таких кораблей, завод получил за них серебряную медаль ВДНХ, они были отмечены самым престижным в то время отличием – Знаком качества.

Широкую популярность получили ярославские рыболовецкие траулеры. География их приписки охватывает всю акваторию бывшего Советского Союза: Чёрное и Каспийское моря, Балтику, порты северных

морей, Дальнего Востока, Камчатку, Сахалин.

В конце 1970-х годов Владимир Андреевич Ковалёв принимает очередной заказ для Военно-морского флота – на постройку малых противолодочных кораблей «Молния». По своим скоростным и манёвренным качествам, вооружению они стали принципиально новым средством защиты морских рубежей. Завод выпускал их вплоть до 1988 года, в экспортном варианте их поставляли в Индию, Румынию, на Кубу.

Параллельно с освоением и выпуском новых кораблей преобразовались и сам завод, и прилегающий посёлок. Строились новые современные оснащённые цеха, без чего создавать такие корабли было просто невозможно, бурно развивалось строительство жилья. Судостроители во главе с директором завязали дружбу с Московским домостроительным комбинатом № 1. Возили отсюда конструкции для панельных домов и собирали из них многоэтажки в своём микрорайоне. Строили жильё, детские комбинаты, магазины. Ковалёв называет это «созданием инфраструктуры для того, чтобы нормально жили наши люди».

Алюдям, как он считал,

нужно много для того, чтобы жить нормально. Он был убеждён, например, что коллективу завода не обойтись без спортивного комплекса. И вот параллельно со строительством кораблей, при минимальном финансировании, методом «народной стройки» такой комплекс был готов в течение одного года. Так же, всем миром, было начато строительство Дворца культуры судостроителей (заканчивал его, правда уже преемник Ковалёва). Развивались детский хоккей, футбол, сформировалась сильная команда мотогогонщиков. Заурядная окраина города превратилась за годы директорства Ковалёва в ещё один современный микрорайон Ярославля. На заводе появились свои киностудия, фотостудия, газета, а остановка автобуса получила звучное наименование – Корабельная.

В словаре Даля «кораблестроение» определяется как «искусство строить корабли, корабельное зодчество». Мне кажется, именно такое, высокое значение этого слова всегда было близко Ковалёву. Это было его призвание. Судьба распорядилась иначе, но всё, что связано с заводом, с морем, навсегда осталось с ним.

Татьяна ЕГОРОВА.