



СУМКИН Юрий Игоревич

Выпускник кораблестроительного
факультета (1971 г.)

Директор представительства
ОАО «Центр судоремонта «Звездочка»
в КНР

Родился 18 июля 1948 г. в Одессе. Родители мои (Игорь Владимирович и Людмила Яковлевна Сумкины) тогда учились на четвертом курсе кораблестроительного факультета ОИИМФа. Первые два года своей жизни я провел в общежитии на Комсомольской, 59, приносили меня и в институт (на кафедре архитектуры корабля одна из моделей «подписана» мною еще в 1948 году). Поэтому я был обречен учиться в ОИИМФе и именно на кораблестроительном факультете.

Родители окончили институт в 1950 г. и были распределены в Таллин, в КБ судоремонтного завода (теперь это «Таллинский судоремонтный завод»), где проработали до 1963 г., когда отец перевелся на завод «Звездочка» в Северодвинск. До последних дней своей жизни (умер в 1971 г.) он работал главным конструктором завода. Мама проработала в конструкторском отделе завода до 1986 г. и сейчас на пенсии. Так что детство мое прошло в Эстонии, а школу я закончил уже в Северодвинске.

В 1966 г. я поступил на кораблестроительный факультет ОИИМФа.

Конечно, студенческие годы — лучшие годы жизни! Прекрасно помню преподавателей: А. М. Лебедева, М. И. Спитковского, Я. И. Нудельмана, Л. И. Календерьяна, Е. С. Овчаренко, Ю. М. Гулиева, ветерана нашего факультета (еще с 1918 г.) К. В. Кохановского и других.

Евгений Савич Овчаренко был руководителем дипломного проекта у моего отца и у меня (случаются такие совпадения в жизни). Кстати, с огромным удивлением увидел в

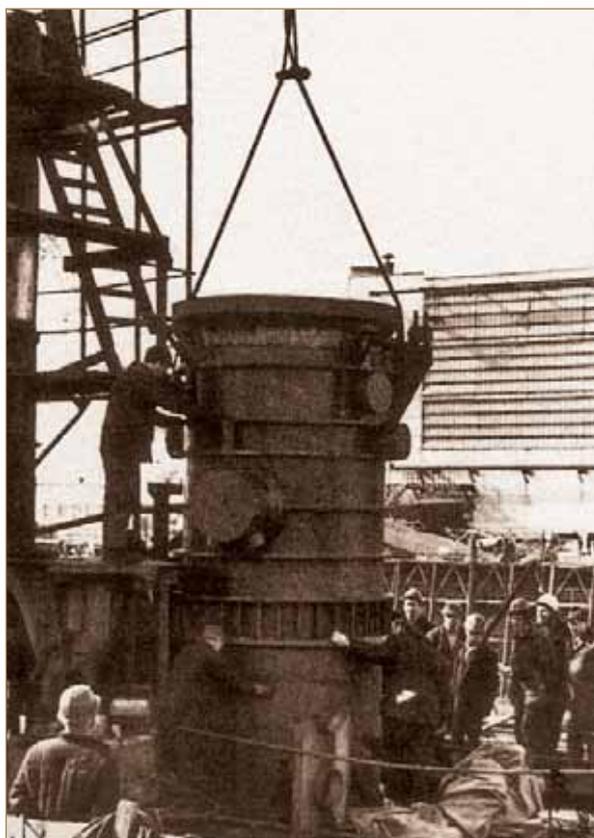
90-е годы реализованный «в железе» свой дипломный проект — на «Звездочке» построили серию сухогрузных судов проекта 16900.

Отлично помню молодую и милую Людмилу Георгиевну Бражник (преподаватель английского), которая даже как-то оставляла меня проводить занятия с группой, пока сама убегала на свидание.

В институте я увлекся альпинизмом. Время, проведенное с друзьями в Крыму, в Карпатах, на Кавказе, было незабываемое — горы сняты до сих пор.

Главное, что дала мне учеба в ОИИМФе, — это система. Не конкретный объем знаний по специальности (хотя и это важно), а именно система — рациональный способ получения, обработки и систематизации информации по любой проблеме и выработки правильного решения. Это не раз выручало меня в моей работе.

После окончания института я был направлен на работу в Архангельск, в КБ Северного морского пароходства, но после смерти отца перевелся на «Звездочку», и с 1972 г. по сей день работаю там. Прошел весь путь от мастера сталепельного цеха до ведущего конструктора, а потом и заместителя главного конструктора завода. Занимался вопросами конструкторской подготовки и сопровождения ремонта и переоборудования атомных подводных лодок самых разных проектов и больших надводных кораблей Северного флота России. Неоднократно участвовал в ходовых испытаниях в Белом и Баренцевом морях. Если суммировать все время, проведенное в «подводном положении», на две-три «автономки» точно хватит.



ПЛАРБ К-140. Установка ракетной шахты. 1974 г.



ПХ «Н. В. Гоголь» на Северной Двине, 2006 г.

Моя работа была оценена — несколько медалей и звание «Заслуженный конструктор Российской Федерации».

Кроме военных кораблей, в 1990-х занимался восстановлением старейшего в России колесного парохода «Н. В. Гоголь», построенного в Нижнем Новгороде еще в 1912 г. Это была работа для души. Очень интересно было создать интерьеры, стилизованные «под начало XX века» (но из современных материалов), полностью сохранить уникальные главные механизмы: паровая и рулевая машины (1911 г.), паровые котлы (1926 г.), и в то же время незаметно обеспечить современные комфортные условия пассажирам. Корпус, правда, пришлось полностью заменить.

До сих пор уже 100-летний пароход исправно ходит по Северной Двине, стал «представительским» судном администрации Архангельской области, а все высокие гости обязательно совершают на нем прогулку по Двине.

Еще одна интересная работа в 2000-х была связана с проектированием, изготовлением, а потом сборкой и

отладкой гидродинамического стенда «Большая кавитационная труба» для Индии. Стенд был предназначен для исследовательского центра в городе Визакхапатнам на восточном побережье страны, а работа заняла в итоге почти год, который мне пришлось прожить «за границей» (первый, но, как оказалось, не последний раз).

В 2006 г. я получил предложение поехать в Китай, создать «Представительство ОАО «Центр судоремонта «Звездочка» в КНР» и возглавить его.

К этому времени из моих подчиненных уже выросли достойные продолжатели, молодые, энергичные, грамотные. Было кому передать дела, и я согласился, хотя с сожалением: работа больше бумажная и разговорная, не связанная непосредственно с кораблями. Однако в должности директора представительства работаю и по сей день. Пришлось осваивать и китайскую грамоту — английский в Пекине не очень выручает.

Первый раз в жизни живу далеко от моря. До сих пор всегда жил на берегу — Черного, Балтийского, Белого морей, был шанс поселиться на берегу Желтого моря, но не судьба — офис представительства предписано было открыть не в Шанхае, а в Пекине...

Мой сын Игорь последовал семейной традиции: окончил ленинградскую Корабелку и работает «старшим строителем кораблей» на нашей «Звездочке». Старшая дочь Маша тоже работает на заводе, в конструкторском отделе, а младшая, Анна, пошла по врачебной линии — живет и работает в Сосновом Бору под Санкт-Петербургом. Внуков пока шестеро, и какой путь они выберут — решать им самим...



Ходовые испытания ПЛА «Оренбург», 2004 г.