

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

На днях Музей истории завода «Красное Сормово» принял участие в круглом столе «Музей как образовательная площадка» в рамках международного форума «Alma mater – педагогический», который был организован в формате видеоконференции в Риме (Италия).

Участниками форума стали более 50 человек из Италии, Германии, Франции, Испании, Болгарии, Египта, Боснии и Герцеговины, Сербии, Молдовы, Армении, Узбекистана и России. Нашу страну представляли города Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Таганрог, Коломна и Арзамас.

ГЕНИИ ЭПОХИ

Много книг, статей, воспоминаний посвящено жизни и работе конструктора Ростислава Алексеева – создателя судов на подводных крыльях. Сегодня речь пойдёт о малоизвестном факте послевоенного периода, когда жизнь свела Р.Е. Алексеева с таким же незаурядным человеком. Имя этого человека многие узнали совсем недавно, посмотрев художественный фильм «Девятаев». Все ли знают, что Герой Советского Союза лётчик Михаил Девятаев был лично знаком с Ростиславом Алексеевым и имел прямое отношение к первым судам на подводных крыльях – «Ракете» и «Метеору»?

Признание, слава, награды... К каждому из них всё это придёт в своё время. Объединяет же две исторические личности страсть к крыльям и уникальность характеров, благодаря которым каждый сам построил свою судьбу. Вопреки обстоятельствам.

АЛЕКСЕЕВ



Где найти ответ на вопрос: как человеком завладевает та или иная идея, служению которой он посвящает всю жизнь? Почему сын учёного-растениевода и учительницы, родившийся за сотни миль от морей и крупных рек, «заболевает» судостроением? Уже в 16 лет (семья к этому времени переехала в Горький) Ростислав Алексеев своими руками и по собственным чертежам строит первую яхту, а спустя несколько лет следующую – пятиметровую яхту-швертбот с уже конкретной целью сделать её самой быстроходной. И цель достигнута: выступая за яхт-клуб «Водник» в гонке открытия сезона, Алексеев занял первое место. А в 1938 году, участвуя во II Поволжской парусной регате, выиграл ещё более престижную 50-мильную гонку, приз за которую получил из рук самого Валерия Чкалова! В 23 года Ростислав Алексеев уже был признанным конструктором яхт и швертботов, причём не только на Волге.

Страсть к скорости, идея создания судов, стремительно «летающих» по водной глади, завладела будущим конструктором полностью. Наверное, поэтому статья в старом техническом журнале про «условия обтекания пластины, находящейся в потоке воды», заинтересовала студента 3-го курса кораблестроительного факультета Горьковского индустриального института им. Жданова Алексеева и дала толчок в будущее. Изобретение европейских инженеров

НЕЗАУРЯДНОСТЬ И КРЫЛЬЯ

конца XIX века – поднять корпус судна над водой с помощью подводных пластин – мало занимало советских судостроителей в начале 1940-х годов. Идея оценивалась как бесперспективная. Как это бывало не раз в истории, она ждала появления своего человека, способного её воплотить. И он появился – человек, в котором природа свела воедино невероятную научную интуицию, талант инженера, рисовальщика, архитектора с образным мышлением, потрясающую трудоспособность, стойкий характер и преданность своему делу.

Из воспоминаний инженера-судостроителя Н.И. Белавина, друга и однокурсника Р.А. Алексеева: «Уже в юности Алексеев обладал исключительным, ни с чем не сравнимым трудолюбием, доходящим до самозабвения, до одержимости, до фанатизма... целеустремлённостью и волей в достижении намеченной цели. Алексеев глубоко понимал физику явления, независимо от сложности, умел быстро и оригинально представлять их в упрощённом виде для расчётов... Даже для меня, окончившего авиационный техникум и год проработавшего в аэrodинамической группе, его пояснения физики работы паруса, взаимоотношения грота и стакселя или спинакера были поразительны своей глубиной. Нередко случалось, что не только мы, студенты, но и преподаватели поражались глубине его вопросов, касавшихся существа, скажем, сопротивления воды движению судна, физики качки корабля или расчётов на прочность корпусных конструкций. Поэтому некоторые лекторы... уже тогда чувствовали в этом замкнутом, неуклюжем и спокойном парне незаурядную личность».

Диплом студента Алексеева на тему «Глиссер на подводных крыльях» по уровню научного изыскания был признан близким к кандидатской диссертации. Позднее степень доктора наук конструктору Алексееву присудят без её традиционной защиты.

В числе других незаурядных качеств конструктора были исключительная смелость в принятии решений, умение пойти на технический риск и... дипломатия. Как ни странно, она нередко требовалась при отстаивании изобретений в общении с министерским начальством. Недоброжелателей у первых проектов судов на подводных крыльях хватало, в том числе из среды чрезмерно осторожных специалистов. «Схема движения глиссера на подводных крыльях является неприемлемой», «Проект нереальный», «Изделие недостаточно надёжное», «Серийное производство нецелесообразно» – такими были «доказовы» противников первых крылатых судов. И подобных оценок – десятки.

Можно только догадываться, скольких сил стоило Ростиславу Алексееву продолжать доказывать очевидное: «В наш век на воде сохранились ещё скорости девятнадцатого века. Речному транспорту, особенно пассажирскому, грозит жёсткая конкуренция со

стороны авиации, железных дорог и автотранспорта. Мы хотим поставить на крылья прежде всего флот местного значения».

Отстаивать право своих творений на существование приходилось и хитростью. В 1946 году Алексеев предпринимает довольно рискованный шаг: в пику недоверию руководителей Министерства судостроительной промышленности решает продемонстрировать свой катер на подводных крыльях А-5 в Москве. Цель – удивить скоростными качествами и предложить идею подводных крыльев для строительства торпедных катеров. Путь от Горького до Москвы катер прошёл без каких-либо осложнений за 14 часов! Пролетев по Москве-реке со скоростью почти 100 км в час и дойдя до Кремля, Алексеев сделал несколько крутых разворотов, показывая, на что катер способен, а затем «улетел» к речному вокзалу.

На вокзале Алексеева... арестовали. Катер – тоже. Правда, ненадолго. Ознакомиться с возможностями необычного судна прибыл лично адмирал Кузнецов. А руководителей комиссии, которой было поручено разобраться с происшествием, Ростислав Алексеев прокатил с ветерком. До окончательного решения комиссии его отпустили домой.

Подобный «стратегический» ход Ростислав Алексеев использует ещё раз. Правда это будет уже спланированный «поход на Москву».

26 июля 1957 года в №146 газеты «Красный сормович» вышла статья, в которой подробно описывалась подготовка первого пассажирского судна на подводных крыльях «Ракета» к рейсу в Москву для участия в VI Всемирном фестивале молодёжи и студентов: «Отделка судна закончена... Через несколько часов теплоход «Ракета» даст прощальный гудок над Сормовом и уйдёт в Москву, на Всемирный фестиваль молодёжи».

Участие в таком крупном международном форуме было большим плюсом для дальнейшего развития «крылатой» речной техники: «Ракета» открыла парад судов на Москве-реке, её увидели тысячи людей, в том числе иностранцы, и у всех она вызывала восхищение. Однако ещё предстояло получить одобрение комиссии на запуск судна в серийное производство. Зная это, Ростислав Евгеньевич заранее решил добавить «весу» своему творению: среди первых

пассажиров пришедшей в Москву «Ракеты» были будущий конструктор космических кораблей, ракетчик №1 Советского Союза Сергей Королёв и Герой Советского Союза лётчик Михаил Девятаев!

ДЕВЯТАЕВ

То, что Михаил Девятаев оказался на борту первой «Ракеты», не было случайностью. Он, как и испытатель судов на подводных крыльях Виктор Полуэктов, официально считается первым капитаном теплохода «Ракета» (а впоследствии и теплохода «Метеор»).

Судьба лётчика Девятаева – это тоже незаурядность характера, любовь к крыльям и к Волге. До войны он учился в Казанском речном техникуме, работал помощником капитана на баркасе. Одновременно занимался в аэроклубе. Был призван в Красную Армию, в 1940 году окончил Первое Чкаловское военное авиационное училище лётчиков им. К.Е. Ворошилова. С 22 июня 1941 года – в истребительной авиации на передовой фронтах Великой Отечественной войны.

Ближе к концу войны, 13 июля 1944 года, в бою Михаил Девятаев сбил немецкий FW-190, но и сам был подбит, попал в плен. Месяцы подготовки побега, и вот в феврале 1945-го он организовал и осуществил невероятный по дерзости побег из концлагеря Пенемюнде в Германии. Группа из десяти практически обессиленных военнопленных захватила новый немецкий бомбардировщик «Хейнкель-111», единственный лётчик в группе – Михаил Девятаев сумел поднять незнакомую в управлении машину в воздух и посадить её уже за линией фронта.

Потом были обвинения в предательстве, фильтрационный лагерь НКВД, допросы, проверки, лагерь на территории колонии-поселения... Трудно было поверить в реальность невероятного побега, даже несмотря на то, что пленные доставили своим новейшим вражеским самолёт.

После войны вернувшемуся в Казань бывшему военнопленному трудно было найти работу. Девятаев устроился в Казанский речной порт дежурным по вокзалу, потом получил диплом капитана-механика. Но служить ему дозволялось только на небольших судах – катерах, баркасах. Лишь в 1955 году Михаилу Девятаеву доверили должность капитана теплохода. По воспоминаниям Михаила Петрови-

ча, это была обычная служба, не доставлявшая ему особого удовольствия. Бывшему лётчику не хватало скорости.

Был ли Михаил Девятаев (наряду с Виктором Полуэктовым) назначен официальным испытателем крылатых судов – с уверенностью утверждать нельзя. Документальных подтверждений этому нет, есть лишь упоминания в различных публикациях. Дочь Алексеева Татьяна Ростиславовна этот факт отрицает. Но одно известно точно: в 1957 году Михаил Девятаев приезжал на «Красное Сормово» для обучения управлению судном на подводных крыльях и последующей работы в должности капитана «Ракеты». Наверняка Девятаев принимал участие в ходовых испытаниях.

Судно, похожее на самолёт, сразу «влюбило» в себя бывшего лётчика. Оно словно парило над водой с непостижимой для того времени скоростью – почти 70 км в час. Михаил Петрович был счастлив, стоя за штурвалом «Ракеты», рядом с конструктором Ростиславом Алексеевым, тоже любителем скорости: «Ну, Михаил, поднажмите ещё немного!»

Потом был уже описанный рейс «Ракеты» в Москву, в котором Михаил Девятаев принял участие по приглашению Ростислава Алексеева. С этого момента в жизни капитана наступил перелом. Спустя 12 лет после войны с него сняли все обвинения. 15 августа 1957 года Михаилу Девятаеву было присвоено звание Героя Советского Союза. В этом заслуга другой незаурядной личности – конструктора Сергея Королёва. Дело в том, что ещё в сентябре 1945 года руководитель советской программы по освоению немецкой ракетной техники Сергей Королёв сам нашёл Девятаева и вызвал его в Пенемюнде для консультации. Находясь в плену, Девятаев работал в аэродромной команде лагеря недалеко от немецкого ракетного полигона и смог поделиться с Королёвым информацией, которой владел. Зная историю побега на немецком бомбардировщике, понимая, что пришлось пережить Девятаеву после возвращения, Королёв использовал всё своё влияние для восстановления его доброго имени. Герой Советского Союза Михаил Девятаев был награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степеней, медалями.

Первый капитан «Ракеты», а затем и «Метеора» Михаил Девятаев много лет водил эти крылатые пассажирские суда по Волге, Дону, Днепру. Всю жизнь поддерживал хорошие отношения с Ростиславом Алексеевым. Энтузиасты кораблей на подводных крыльях не раз встречались и обсуждали будущее крылатого флота, его развитие.

Две незаурядные личности, две невероятно сильные личности – две яркие судьбы.

Такие разные и такие похожие.

Алла КОСТРИНА

Фото предоставлены музеем завода «Красное Сормово»



Девятаев в кабине «Ракеты». Первый рейс. 1957 год