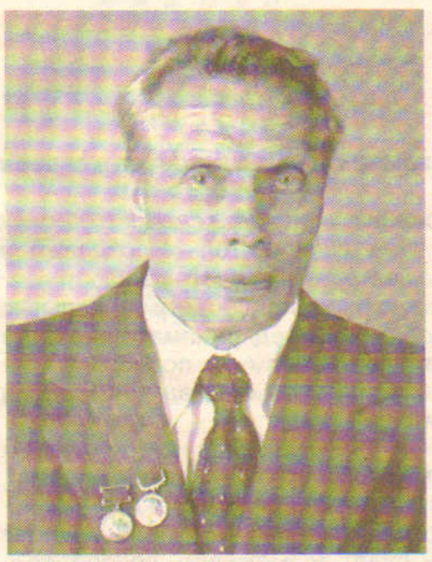

ЛИЧНОСТЬ В ИСТОРИИ

К 105-ЛЕТИЮ ГЛАВНОГО

Восемнадцатого декабря исполняется 105 лет со дня рождения выдающегося инженера XX века, лауреата Ленинской и двух государственных (одна из них присвоена посмертно в 1984 году) премий, доктора технических наук, заслуженного изобретателя РСФСР, главного конструктора Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях Ростислава Евгеньевича АЛЕКСЕЕВА.

ЛИДЕРСТВО В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ

Самой лучшей памятью о Р.Е. Алексееве является продолжение его дел и проектов, воплощение идей в жизнь, что весьма выразительно проявляется в его творческом наследии – научно-практической школе.

Эта школа представляет собой интеллектуальную, неформальную, открытую общность специалистов – учёных и практиков, разрабатывавших под руководством лидера выдвинутые им исследовательские программы и практически воплощавших в жизнь его идеи. Никогда соратники Р.Е. Алексеева специально не выдвигали его в лидеры, он становился им «по умолчанию» благодаря своим деловым качествам. Следует отметить присущее ему неординарное мышление, которое вывело его в лидеры и способствовало революционным изменениям в развитии скоростного судостроения. Его лидерство отмечается уже на ранних этапах творчества, при создании скоростных яхт и участии в парусных соревнованиях (с 1936-го по 1953 год он девять раз занимал первое место, три раза – второе).

Неудовлетворённость малой, как ему казалось, скоростью парусных судов привела его в 1938 году к идее использовать подводные крылья. Когда в 1957 году на волжские просторы вышло первое крылатое судно «Ракета», стало ясно, что в России в судостроении свершилась техническая революция. Алексеевым впервые были установлены и определены основные принципы проектирования скоростных судов различного назначения, благодаря которым в нашей стране не только были созданы боевые корабли на подводных крыльях, но и скоростной пассажирский флот.

Работа над проблемой кавитации (физический процесс образования пузырьков или пустот) на крыльях СПК привела Р.Е. Алексеева ещё в 1947 году к мысли «изъять» корпус скоростного судна из воды и поместить в менее плотную среду – в воздух, сохранив при этом крылья. Эта идея и положила начало всем последующим проектам экранопланов Алексеева. Создав в 1961 году первую самоходную модель экраноплана, он смог убедить в целесообразности развития целого направления не только руководство отрасли, но и страны.

Таким образом, Р.Е. Алексеев являлся бесспорным лидером, намного раньше других исследователей или независимо от них выдвинувшим научно-технические идеи в области скоростного судостроения, предложившим реальные пути их достижения и, безусловно, добившимся результатов.

Второй особенностью школы Р.Е. Алексеева является создание научно-исследовательской экспериментальной базы. Созданная Р.Е. Алексеевым индустрия скоростного судостроения – слава и гордость нашей страны – его практическое детище. Для достижения своей цели им за сравнительно короткий промежуток времени был создан, на основании специальных постановлений Правительства СССР, колоссальный научно-производственный потенциал, в том числе: конструкторское бюро, экспериментальное (КЭО) и опытное производство (завод «Волга»), филиал на Горьковском водохранилище в районе Чкаловска, испытательная станция на тёплой воде в Балахне, филиал для испытаний экранопланов на Каспийском море в Каспийске, испытательный полигон на острове Чечень в Каспийском море, оснащённые гидродинамическим бассейном, аэродинамическими трубами и треками, исследовательскими лабораториями, испытательными стендами двигателей и конструкций.

Организаторский талант Р.Е. Алексеева позволил обеспечить тесное сотрудничество ЦКБ по СПК с множеством организаций и предприятий разных отраслей промышленности, в первую очередь с авиапромом, гарантировал постоянный государственный заказ, обеспечивающий полную загрузку производственных мощностей и развитие ЦКБ по СПК.

КОЛЛЕКТИВ ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ

Третьей особенностью школы Р.Е. Алексеева является формирование коллектива единомышленников, нацеленного на конечный результат. Начав с небольшой по численности гидролаборатории увлечённых его идеями молодых специалистов, он в конечном итоге создал большой творческий коллектив. В отдельные годы численность работающих в этом научно-производственном комплексе достигала почти пяти тысяч человек. Многих работавших в ЦКБ он знал лично и выдвигал на ту или иную должность, исходя из знания личных качеств работника. Основу этого коллектива составляли заряженные энергией Р.Е. Алексеева истинные энтузиасты, которые, несмотря на тяготы военного и послевоенного времени, делали первые шаги в создании скоростных судов. Кроме Л.С. Попова, Б.А. Зобнина, Н.А. Зайцева, И.М. Шапкина, И.И. Ерлыкина, стоявших вместе с Р.Е. Алексеевым у истоков отечественного скоростного судостроения, нельзя не упомянуть и других его соратников.

В создание СПК и экранопланов большой вклад внесли: талантливый конструктор В.П. Ефремов, главные конструкторы В.В. Соколов, В.Н. Кирилловых, Б.Ф. Орлов, главный инженер В.А. Марков, заместители главного инженера И.М. Василевский и Б.В. Чубиков, начальник корпусного отдела К.М. Шалаев, начальник механического отдела П.А. Булыгин, начальник отдела гидросистем, лауреат Государственной премии Ю.И. Минеев, руководители различных подразделений ЦКБ: В.Н. Шевелёв, Э.И. Привалов, К.Е. Рябов, К.К. Марков, А.И. Маскалик и многие другие. Также на этом поприще отметились большими достижениями: начальник экспериментального производства Г.В. Сушин, директор опытного завода «Волга» В.Н. Аверьянов, затем Н.И. Лепилов, главный инженер завода А.И. Коносов, главный технолог завода Н.И. Лопатин.

Неоценимый вклад в дело создания СПК и экранопланов внёс филиал ЦКБ в Чкаловске, и прежде всего его руководители: В.П. Ишаков, Б.Е. Спящев, М.А. Агапычев, П.А. Малахов. Нельзя не упомянуть о значительном вкладе в дело создания СПК и экранопланов организаторов испытаний новой техники и испытателей, в основном бывших лётчиков. Это начальник службы испытаний А.М. Петров, затем В.С. Абражеев, испытатели: В.Ф. Логинов, А.И. Митусов, В.Ф. Трошин, И.Г. Добровольский и многие другие. Испытание новой техники, зачастую в сложных условиях с риском для жизни, могли вести только мужественные, влюблённые в своё дело и безгранично доверяющие Р.Е. Алексееву люди.

Особо здесь хотелось бы остановиться на первом капитане СПК «Ракета» Викторе Григорьевиче Полуэктове. С его именем связана целая эпоха в развитии речного флота. Он получал на заводе новые «Ракеты» и вводил их в эксплуатацию, управлял «Метеорами», «Спутником» и «Буревестником», он давал конкретные предложения по улучшению конструкции СПК, с которыми соглашались конструкторы и даже Р.Е. Алексеев. Первая «Ракета» прослужила 30 лет вместо расчётных 12,5 лет. За годы своей службы «Ракета №1» прошла более 1,8 миллиона километров и перевезла более 2,3 миллиона пассажиров. «Золотые суда, – убеждённо говорил когда-то Виктор Григорьевич. – Жалко, что становится их на Волге всё меньше и меньше». В апреле 1962 года Виктор Григорьевич стал лауреатом Ленинской премии, а в 1981 году ему вручили орден Трудового Красного Знамени.

При работе с людьми в коллективе Ростислав Евгеньевич проявлял заботу об улучшении их материальных, жилищных условий, о их производственном росте. В отношениях с работающими в нём виделся не начальник, а товарищ, коллега по работе, друг. Он всегда старался участвовать во всех общественных мероприятиях, особенно спортивных, где стремился по возможности быть первым.

ВОЗРОЖДЕНИЕ СКОРОСТНОГО ФЛОТА

История создания гражданских СПК и роль в этом процессе Р.Е. Алексеева изложена достаточно подробно в книгах В.Е. Ильина, П.И. Качура и других. Создание же боевых СПК и экранопланов описано весьма кратко по причинам секретности. В настоящее время этот пробел хорошо восполнили две книги: «История ЦКБ по судам на подводных крыльях им. Р.Е. Алексеева», изданная в 2016 году к 100-летию со дня рождения Ростислава Евгеньевича, и «Боевые экранопланы конструктора Алексеева», изданная в 2021 году.

Характерной особенностью сегодняшнего времени, на взгляд трезвомыслящих аналитиков, является политическое и общественное возрождение России как самостоятельного, самодостаточного и независимого государства. Ориентация на рыночные механизмы в 1990-х годах, расчёт на то, что рынок всё выправит, полностью лишили наших людей возможности жить и работать, ориентируясь на собственные достижения и традиции, привели к разрушению промышленности, сельского хозяйства, науки и образования.

Наши люди не хотят быть только квалифицированными потребителями, интегрированными в международную олигархическую систему, исключающую созидательный труд и справедливое распределение материальных и духовных ценностей. Подтверждением этого является активное обсуждение общественностью вопросов, связанных с достижениями прошлых лет, которые оказывали значительное влияние на рост благосостояния людей.

Одним из вопросов, который поднимает население нашей области, является вопрос о возрождении пассажирских и туристических маршрутов на Волге и её притоках. Люди вспоминают удобство и доступность этого вида услуг, обращают внимание на сегодняшнюю низкую интенсивность движения судов по рекам и, в то же время, большую перегрузку автомобильных дорог, возрастающие затраты на их строительство и ремонт.

Для справки: до 1991 года в нашей стране функционировала разветвлённая сеть скоростных перевозок, включавшая только на территории сегодняшнего ПФО девять межрегиональных маршрутов с заходом в остановочные пункты: Нижний Новгород (Горький), Чебоксары, Казань, Набережные Челны, Ульяновск, Тольятти, Самара, Балаково, Саратов.

В 1990-е годы в силу уменьшения государственной роли в обеспечении пассажирских перевозок и инфраструктуры водного транспорта, а также закрытия большинства маршрутов, продажи флота и последующего раздела собственности была нарушена вся система речных пассажирских перевозок в стране. Итогом вышеуказанных событий стало многократное падение пассажирских перевозок в течение прошедших 30 лет.

Однако последние пять лет показали, что научно-технический задел, созданный Алексеевым и коллективом ЦКБ по СПК, востребован: на филиале ЦКБ в Чкаловском районе построены и сданы заказчикам более 15 теплоходов «Валдай», пришедших на смену СПК «Ракета», в августе 2021 года построен и сдан заказчику в Ханты-Мансийский автономный округ теплоход «Метеор» в современном исполнении. Строится и в мае 2022 года будет сдан в эксплуатацию второй «Метеор». Необходимо отметить, что пять теплоходов «Валдай» обслуживают пассажирские линии Нижегородской области.

Самым достойным памятником великому конструктору Ростиславу Евгеньевичу Алексееву и коллективу ЦКБ по СПК, созданному им, будет возрождение скоростного флота на реках, озёрах и морях нашей страны.

В статье были использованы материалы из архива автора, книги П.И. Качура «Ростислав Алексеев. Конструктор крылатых кораблей» (издательство «Политехника», Санкт-Петербург, 2006), сборника воспоминаний «Ростислав Алексеев: полёт в будущее» (составитель В.П. Исаченко, издательство Волго-Вятской академии государственной службы, 2005).

Геннадий ХОМУТОВ,
инженер-конструктор,
секретарь парткома,
заместитель генерального директора ЦКБ, член совета директоров ЦКБ, член Совета ветеранов АО «ЦКБ по СПК имени Р.Е. Алексеева»
(1967–2021)