

Великий конструктор России - Ростислав Алексеев

Он умел постигать природу. Он научился чувствовать и воду, и воздух, потому что начал с парусных яхт, которые движутся по воде. Ветром! Он посвятил свой талант этим стихиям. И заставил эти стихии уступать ему - меньше сопротивляться движению...

Заставил! Но не насильно, а по взаимосогласию со стихиями, терпеливо и упорно разными догадками и ухищрениями улучшая обтекаемость днища, чтобы ветру было легче двигать яхту, парусу "брать" как можно больше ветра, а Ростиславу побеждать соперников в гонках.

Вода сопротивляется гораздо сильнее, чем воздух. Чтобы двигаться по воде быстрее, надо уменьшить площадь соприкосновения яхты (любого судна) с водой. А если использовать крылья в воде, чтобы вытаскивать, поднять судно над водой и потратить меньше мощности для той же скорости!

На завод "Красное Сормово" (ЗКС) Ростислав Алексеев пришел осенью 1941 года после защиты в политехническом институте дипломного проекта "Глиссер на подводных крыльях". Пришел с моделью пассажирского судна на подводных крыльях, которую он испытал на яхте.

Но война подавляла новые идеи, если они на нее не работали. Все для победы! Судостроительный завод модернизировался под танковый. Ростис-

лав возился, делал вид, что запускает двигатель. Пока все не ушли.

Ушли - я привязал ее, чтобы не перевернулась, к понтону. Маленький неучет - крылья не заполнились водой, а расчет на остойчивость был сделан при крыльях, заполненных водой. Вот и жди, пока они заполнятся. За три часа заполнились, и модель встала ровно.

На следующий день - первый выход. Договорились с Поповым прийти пораньше. Жду - нет. Не выдержал, вывел ее сзади дока, чтобы никто не видел. Залез на мотор, завел... Опять недочет: сцепление сработало, и модель пошла. Порвала у меня швартовы и понеслась. А я на моторе лежу. Один! Своим весом модель центрую: влево, вправо. А она начинает вывертываться. Ну, думаю, конец: перевернется и утонет. Зажал животом мотор - остановил. Кое-как пригреб к берегу. Смотрю - Попов идет. Говорит весело: "Как дела?" Отвечаю: "Все уже освоил. Садись - пошли". Он сел, и действительно мы в этот день модель освоили и стали на крылья выходить. Первый выход совершился.

Второй выход на ней же. Вышли на открытую Волгу. Военное время, идет такое чудище! А навстречу - буксир. На буксире белое замелькало на мостике: кто-то в нижнем белье выскочил. Буксир - к берегу, в

А работали так: щиток был на столе, под столом минус двадцать градусов, а над столом плюс сорок. Время отбивали по часам Никоркина: он из старых ходиков сделал. Подвесит гири - и два часа мы имели представление о времени. Других часов на наше состояние нельзя было приобрести..."

В ту пору во всю силу проявились основные черты будущего Главного конструктора: талант, фантастическая работоспособность, терпение и умение преодолевать любые препятствия любой ценой. Чтобы построить в военное время незапланированный катер, пришлось в заводском затоне глушить рыбу, которая шла на оплату сверхплановых и сверхурочных работ по катеру.

9 октября 1943 г. появился акт о первых пробегах скоростного катера на ПК, а уже 3 января 1944 года (какая оперативность) был подписан приказ народных комиссаров ВМФ, тяжелой промышленности и судостроительной промышленности о проектировании катера. И в том же году готовый проект был направлен на рассмотрение в Управление кораблестроения ВМФ, которое отослало его на заключение ЦАГИ.

Центральный аэрогидродинамический институт дал отрицательный отзыв, утверждая, что при мощности двигателя в 800 л.с. катер весом 17 - 18 тонн не выйдет на крылья и не разовьет скорости 70 км/час.

В ЦАГИ до войны тоже занимались катером на ПК, но хороших результатов не добились.

Ганс Шертель в Германии шел с опережением и тоже под военным знаменем. В 1941 г. им был построен экспериментальный катер водоизмещением 17 т, который до конца войны использовался немцами в качестве сторожевого катера. Максимальная скорость его была 87 км/час. Им же были спроектированы и построены танковоз, торпедный катер (110 км/час) и пограничный.

Ряд этих катеров в рабочем состоянии стал нашими трофеями. В 1945 г. на Эльбе был испытан трофейный катер К-19. Без Алексеева. Главный военно-морской институт находился в Ленинграде, там же головной институт судостроителей ЦНИИ-45 им. академика Крылова. Поэтому понятно, что все документы по немецким катерам в первую очередь попали в известное и сильное судостро-



◆ Ростислав Евгеньевич Алексеев.

не отметил чрезвычайно важного события: решая свои конкретные задачи, Р.Е.Алексееву удалось создать скоростной водомет, каких в то время не было. Все учебники и проектные пособия даже в начале шестидесятых годов постулировали невозможность (и ненужность) создания высокоскоростных водометов. Фирме "Боинг" такой водомет удалось довести "до ума" после двадцати лет исследований лишь в 1968 г. Алексеев решил эту задачу практически в 1948 г.

Главным козырем Р.Е. Алексеева была практическая реализация идей. А потом всегда находились теоретики и кандидаты, объяснявшие, почему это стало возможным. Сколько их было таких соискателей!

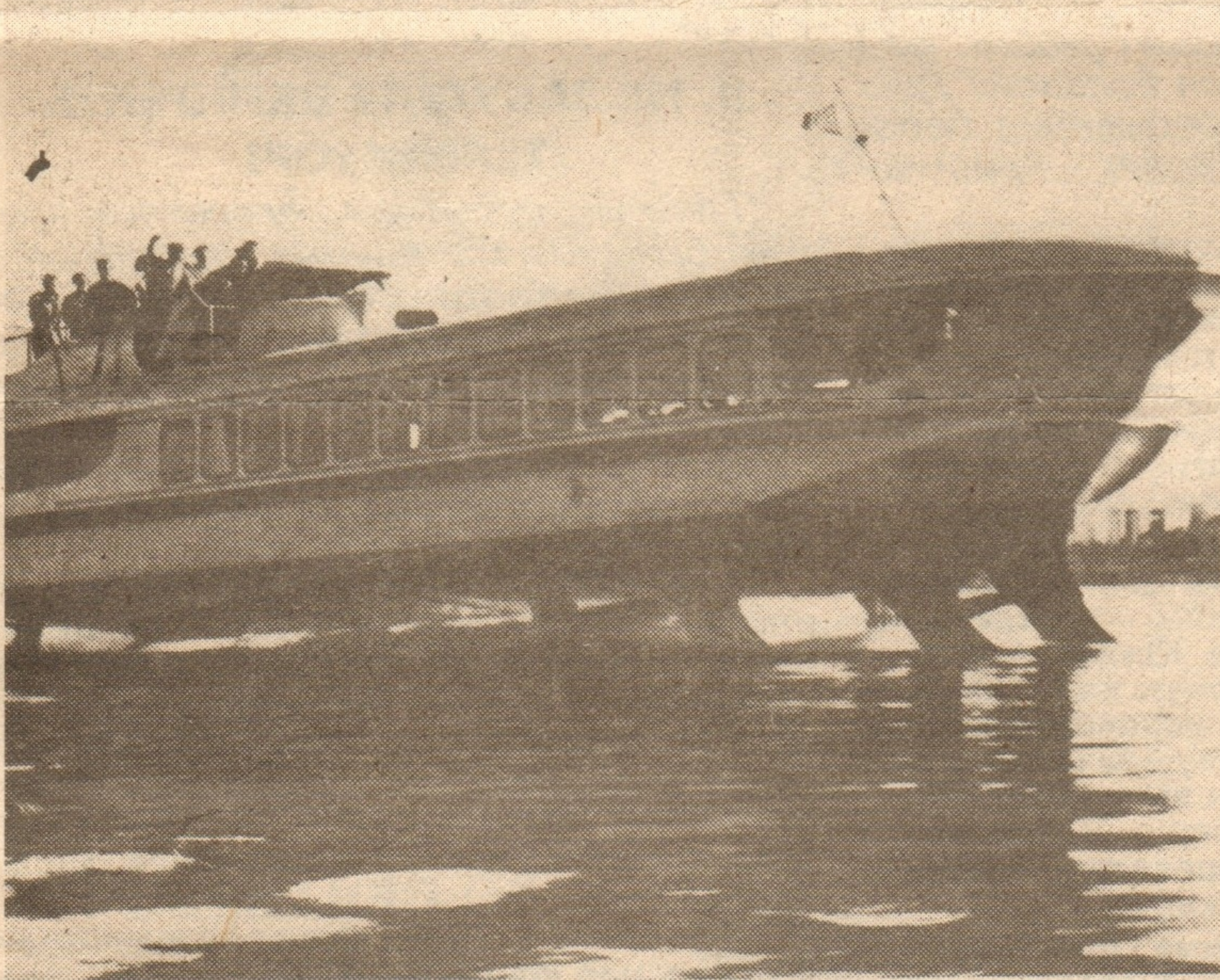
На конкурсной основе в 1948 г. были проведены испытания двух моделей торпедного катера: с обычным гребным

механизмом и с водометом. Победу одержал торпедный катер на подводных крыльях (они практически помогли ЦКБ-19).

В 1954 г. лабораторию Алексеева сделали филиалом ЦКБ-19.

С 1948 по 1955 год шло изнурительное и неравноправное соревнование между ЦКБ-19 и НИГЛ (научно-исследовательской опытной гидродинамической лабораторией Алексеева). Серийные торпедные катера и новые водометные "ставились" и на 2 крыла, и на одно носовое. В этой борьбе ЦКБ-19 выиграло: торпедный катер на одно крыло был поставлен по их проекту. Долго такие катера во флоте не продержались.

Буквально до 1955 года военные моряки держали Р.Е. на коротком поводке: тематика подводных крыльев была засекреченной. Проекты делать они давали, но реального выхода практически не было, поскольку



◆ Первый выход "Ракеты".

слава поставили контрольным мастером. Он научился водить танки. И потом всегда пытался освоить управление любым движущимся аппаратом! На работу, кстати, ездил из верхней части города на велосипеде с самодельным подвесным мотором.

Уже тогда он видел несовершенство мира механизмов и чувствовал в себе силы, способные улучшить этот мир.

Следующая модель, испытанная им в 1942 г. при поддержке начальника конструкторского отдела ЗКС В.В.Крылова, была переориентирована, естественно, на военные цели: время требовало. Завод построил двухместную самоходную сигарообразную модель. В 1943 г. эту "сигару" с небольшими по размаху подводными крыльями испытывали на Волге. Управлять таким сооружением было трудно: рулями нужно было удерживать катер и вертикально в надводном положении, и в желаемом направлении по курсу. Сложнее, чем на велосипеде, так как опирался катер не на грунт, а на воду.

Дыхание того времени передает магнитная запись выступления Р.Е.Алексеева на собрании, посвященном его пятидесятилетию.

"Самое первое - всегда самое интересное. Первые испытания любого объекта - исключительное дело. Полжизни отдашь, чтобы испытать первую вещь. Самую первую модель катера во время войны мне помогал делать Шерстников Сергей. А потом появился Саша Никоркин, дальше - Гуськов.

Расскажу, как спускали.

Ну, сделали - спустили. Как просочились сведения? Как рабочие узнали об этом?.. Спускаем модель, а весь берег в народе. А дальше выход должен быть! Спустили краном, она - раз! - набок: тонуть хочет. Поднимаем. На крановщика с берега кричат: "На мель сажаете, сапожники! Сломаете!" Еще тихонько спускаем, а она - на другой бок. Я тут сообразил: крылья-то полые, воздух в них вверх тянет. Прыгнул на нее - держу: сам за понтон ухватился. И часа

берег ткнулся. Смотрят. Мы прошли мимо. Думали, наверное, торпеда мчится...

Мы начинали как? Я ведь не был освобожден от работы в этот период. Я был испытателем танков. По два часа в сутки нам официально было разрешено работать на катере. Дальше - больше: увидели результаты - выделили больше времени.

Много помогло руководство завода "Красное Сормово". Директор Ефим Эммануилович Рубинчик и партийный комитет не сказали же в таких сложных условиях: "А все-таки, братцы, вы не тем занимаетесь. Надо буквально все на фронт!" Они выделили людей, выделили время, дали условия. Талоны давали на питание! Это было очень важно. Это была колоссальная помощь получить премию - ватник и ватные брюки от директора. Первый приказ о нашей организации был в сорок первом году, а первую премию получили в сорок третьем.

Сначала - Попов, потом - Зайцев, Ерлыкин - основа ЦКБ!

тельное ленинградское ЦКБ-19 ("Алмаз"), которое, базируясь на результаты этих испытаний, стало главным конкурентом Алексеева.

Из письма бывшего военпреда А.В.Иванова в ЦК КПСС (поступило туда 28.04.86):

"С самого начала работы Р.Е.Алексеева встречали упорное противодействие со стороны головного института министерства - ЦНИИ им.акад. А.Н.Крылова. В штыки было принято создание первых судов на подводных крыльях (СПК). И только волевое решение на уровне руководства ЦК КПСС и государства открыло путь к строительству первых СПК".

В 1946 г. на ЗКС построили и в сентябре испытали модель А-5. Достигнутая скорость - 86,7 км/час.

В 1947 г. на ЗКС образована гидродинамическая лаборатория. Заводу поручили поставить на ПК серийный катер 123-бис. Организовали опытный цех. Заложили водометный катер.

Удивительно, но никто из судостроительных корифеев "не заметил", по крайней мере,

винтом (проект ЦКБ-19) и с водометом (А-7 Алексеева).

В акте государственных испытаний, проведенных в Севастополе с 22.10.48 по 18.11.48, отмечалось: у водометного варианта скорость на 8 узлов выше (111 км/час), мореходность - лучше, маневренность - лучше (диаметр циркуляции в 2 раза меньше), маскировка - лучше, использование оружия - лучше, остойчивость - хорошая.

Последний лист, который я внимательно когда-то рассмотрел, был напечатан на машинке с другим шрифтом. Там было записано окончательное решение: принять к дальнейшей разработке винтовой катер ЦКБ-19.

1951 г. Из заключения ЦНИИ-45 по предварительному проекту малого ТКА ближнего действия на ПК, разработанному ЗКС (А-12) "...до представления обоснованных данных по водомету проект не может быть основанием для составления ТТЗ (тактико-технического задания)..."

В 1951 г. Р.Е.Алексееву и его содеятелям присуждена Сталинская премия за достиже-

сами они ориентировались на "свое" ленинградское проектное бюро: ближе, роднее, солиднее. Даже победы Р.Е. в честном соревновании воспринимались ими как случайность. Выхода на гражданское судостроение у него не было.

Р.Е. всегда был горазд на нестандартные решения и поступки. Секретность соблюдал, может быть, даже излишне, как все тогда. Но терпению пришел конец - плюнув на запреты, он на катере, подводная часть которого моделировала торпедный катер, за ночь добирается до Москвы, просит через Министерство судостроительной промышленности показать катер в действии правительству. В министерстве ему приказывают немедленно, чтобы не попасть под суд, возвратиться в Горький.

Но через некоторое время он все же добивается разрешения и на самоходке вместе с катером и двумя рабочими (для обслуживания и ремонта катера) вновь отправляется в Москву. Там длительное время "катает" на катере всех, кто может помочь, замолвить слово, решить: речников, министерских работников, чиновников и правительство. Ему удалось показать катер в действии А.И.Микояну и Л.М.Кагановичу. Это определило судьбу гражданских крылатых судов, чему способствовало еще и создание совнархозов, которые были ближе к создателям и, особенно на первых порах, ревностно защищали своих кулибиных.

Было решено "ограждать" тематику проектированием 60-местного речного судна на ПК. Директор ЦКБ-19 пытался перехватить проект, но Алексеев и денег попросил в два раза меньше, и срок проектирования и строительства установил короче. Он рвался к победе. И знал, что она будет!

В результате "Ракета" без ходовой рубки была спущена на воду осенью 1957 г. Проверили - ходит! А в 1958 году пошла на Московский студенческий фестиваль, где сразу же завоевала сердца землян.

Ю. БАЛИНОВ.
(Окончание следует).



◆ Катер "Волга".

И.И. - 1995 - 20 селет