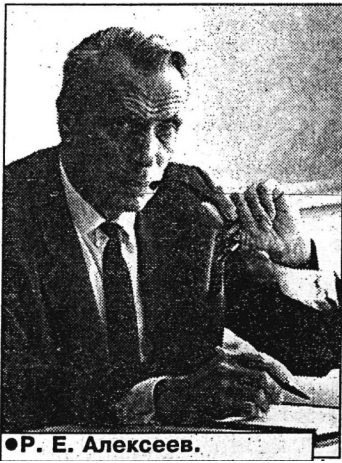


Кто спасет «Спасателя»?



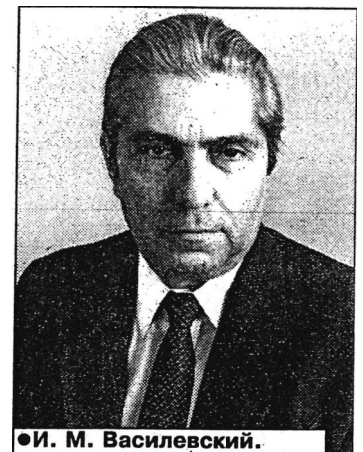
●Р. Е. Алексеев.

Его называют чудом техники уходящего века. Его макеты демонстрируют на самых крупных и известных международных выставках. Он по праву является гордостью отечественной науки и техники. При всем при том, что он так до сих пор и не сошел с заводских ступеней.

Это все о нем, о «Спасателе», уникальном российском экраноплане. Помните, когда случилась трагедия с подлодкой «Курск» и к спасательным операциям подключились иностранцы, то не раз звучала фраза, что отправившееся к месту ЧП норвежское судно с водолазами и необходимым оборудованием прибудет к месту катастрофы только через трое суток. Подчеркну - только через трое суток! «Спасатель» же, будь он в стою, домчал бы туда людей и технику всего за три часа!

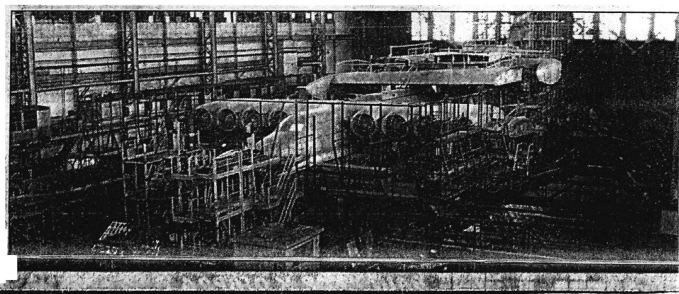
Почему этого не произошло?

Мой собеседник - Игорь Михайлович Василевский - генеральный директор акционерного общества «Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях, имени Ростислава Алексеева». Этому КБ на будущий год стукнет 50. Именно здесь под руководством величайшего нижегородца, чье имя ныне и носит КБ, коллективом конструкторов и инженеров были совершены две технические революции в скоростном судостроении. Первая - появление судов на подводных крыльях. Вторая - создание экранопланов.

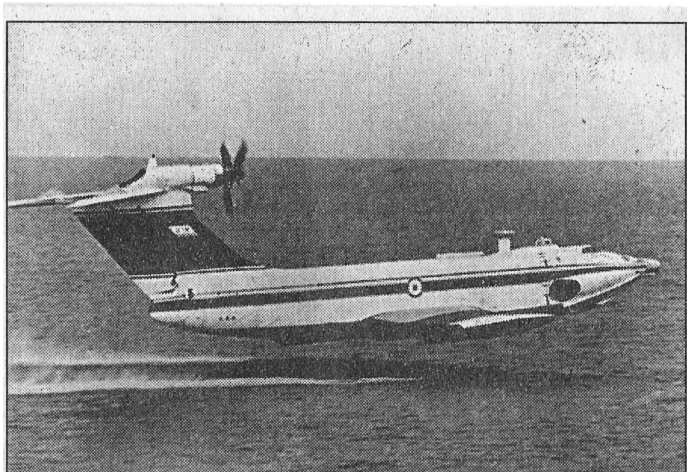


●И. М. Василевский.

Игорь Михайлович на предприятии с 1963 года. Работая на разных должностях, многому научился у Ростислава Евгеньевича Алексеева как руководитель. Тот был



требователен к людям, но и умел прощать человеческие слабости. Коллег ценил не за угодничество, а за преданность делу, самоотдачу. Алексеев мог увлечь



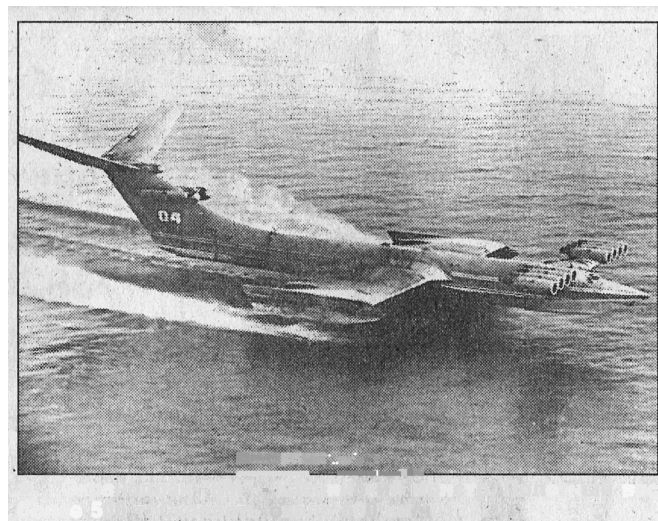
коллектив, себя не щадил, и люди вокруг него работали так же.

Генеральный конструктор Василевский стал в нелегкий для КБ период, в 1994 году. На этот пост его избрал коллектив. Хотя и не любит он сам об этом говорить, но немалая заслуга его в том, что сохранился костяк конструкторов, что была работа на перспективу и самые отчаянные годы были

преодолены с минимальными издержками.

Национальная гордость

Здание ЦКБ - всего в нескольких метрах от берега Волги. Из окон директорского кабинета хорошо видны водная ширь и заволжские дали.



Нетороплив и обстоятелен рассказ Игоря Михайловича. Первая его часть - о крыльях подводных. Суда на них появились в середине 50-х годов и имели скорость в 2-3 раза большую, чем обычные. На их базе была создана скоростная транспортная система практически на всех реках и в прибрежной морской зоне Советского Союза.

- Суда на подводных крыльях, - говорит Василевский, - очень широко продавались за границу. Достаточно сказать, что "Кометы" и "Колхиды" до сих пор бороздят волны Средиземного моря. Греческие, итальянские, югославские судовладельцы с удовольствием покупали российские суда, спроектированные нашим бюро, и прежде всего потому, что их отличает очень высокая надежность. Вторым примером популярности наших судов является речной теплоход "Метеор", который строится с 1959 года по настоящее время. Особенно широким покупательским спросом пользуются эти корабли в Китае, поскольку там развитая речная система. Сегодня "Метеор"

переживает второе рождение. Вместе с Зеленодольским заводом им. Горького мы повысили скорость этого судна с 65 до 75 км/ч за счет замены силовой установки.

В условиях конверсии были созданы суда на подводных крыльях нового поколения. Это работающая на Балтийском море "Олимпия" и газотурбоход "Циклон", имеющий скорость около 90 км/ч и мореходность до 3,5 м высоты волны. Он тоже вначале эксплуатировался на Балтике, а сейчас - на Средиземном море. Работу над судами на подводных крыльях КБ не оставило, хотя спрос на них на мировом рынке несколько упал.

- Почему?

Потому что появились конструктивно более простые суда. Крылья требуют больших глубин и специальных причалов. Суда на них не могут подойти к необорудованному берегу. Появились суда на "воздушной каверне". Этим направлением мы занимаемся сравнительно недавно, где-то около 15 лет. Но за это время создали пассажирские суда и катера специального назначения для таможни, пограничников и Военно-Морского Флота. Пассажирский теплоход на воздушной каверне "Линда" строится Зеленодольским заводом им. Горького серийно. Он перевозит, как и судно на подводных крыльях, 70 пассажиров практически с той же скоростью. Этому судну не нужны причалы. Оно может выходить к необорудованному берегу, с помощью носового трапа высаживать людей. Теплоходы "Линда" широко используются на Оби в Ханты-Мансийском автономном округе. Они популярны среди нефтяников, газовиков, геологов и т.д. Для ВМФ создан катер "Серна" на воздушной каверне, который перевозит танк со скоростью 55 км/ч, а для российской таможенной службы - катер "Меркурий", развивающий скорость 52 узла (более 90 км/ч).

- Есть ли перспектива у судов на подводных крыльях?

- Безусловно. Они привлекательнее остальных для пассажиров с точки зрения комфортности. Их не "болтает" на волнах. А скорость? На пограничном катере "Антарес", который строился серийно в 70-80-е годы, была нами достигнута скорость 110 км/ч. Я думаю, что снижение интереса к судам на подводных крыльях временное. В мире всегда так бывает. Суда всех остальных направлений подошли к скоростному барьеру более простыми средствами. Но следующий шаг непременно будет за крыльями. Давайте заглянем вперед: мы сегодня решаем задачу судов на крыльях достаточно небольших размеров. А для межконтинентальных перевозок должны быть и корабли соответствующие. И там подводные крылья, помимо увеличения скорости, могут снизить перегрузки.

- А какими могут быть размеры у таких лайнеров?

- Если сегодня прибрежные суда перевозят 250-300 пассажиров, то для морских межконтинентальных перевозок рентабельно было бы перевозить 2000 и более пассажиров.

- А можно ли соорудить современный "Титаник" на подводных крыльях?

- Нет, это пока за пределами реального. Но тем не менее я уверен, что у судов на подводных крыльях большое будущее. Человечество проголосует за скорость и комфорт.

- Достижение этих целей и подвигло Ростислава Алексеева на вторую техническую революцию? Здесь истоки рождения экранопланов?

- Постараюсь ответить на это популярно: ведь теория мало погруженного крыла и теория движения воздушного крыла вблизи поверхности являются зеркальным отражением. Алексеев этим теориям посвятил всю свою жизнь. Что такое экраноплан? Эта машина использует эффект влияния близости поверхности (так называемый экран).

Он известен давно. При посадке самолета, приближаясь к земле, летчик достаточно неожиданно чувствовал, что самолет "не хочет садиться". Между поверхностью аэродрома и нижней плоскостью крыла возникал более плотный и упругий воздушный слой. При этом подъемная сила крыла вблизи поверхности могла значительно увеличиваться. Вот этот эффект Ростислав Алексеев и его сподвижники решили использовать в экранопланах. Ведь самой природой предоставлялась возможность резко повысить коэффициент полезного действия транспортного

средства!



В мире немало энтузиастов по созданию таких аппаратов, но нижегородцам равных пока нет. Ими построены целые серии подобных машин от малых до очень крупных. Наиболее известен среди них транспортно-десантный экраноплан "Орленок". Его взлетная масса - 120 тонн. Полезная нагрузка до 20

тонн. Скорость - 350 км/ч. Ракетный экраноплан "Лунь", взлетной массой около 400 тонн и скоростью до 500 км/ч. В 60-е годы был построен и испытан экспериментальный экраноплан взлетной массой 540 тонн. Он был впервые "засечен" и сфотографирован американцами из космоса более 20 лет назад на Каспийском море, поразил своими размерами и наделал немало переполоха в мире. "Каспийский монстр" - так окрестили его за рубежом. Это был уникальный образец, прообраз будущих гигантских экранопланов, которые, к слову, на грузоперевозках будут значительно выгоднее "Боингов" и "Русланов".

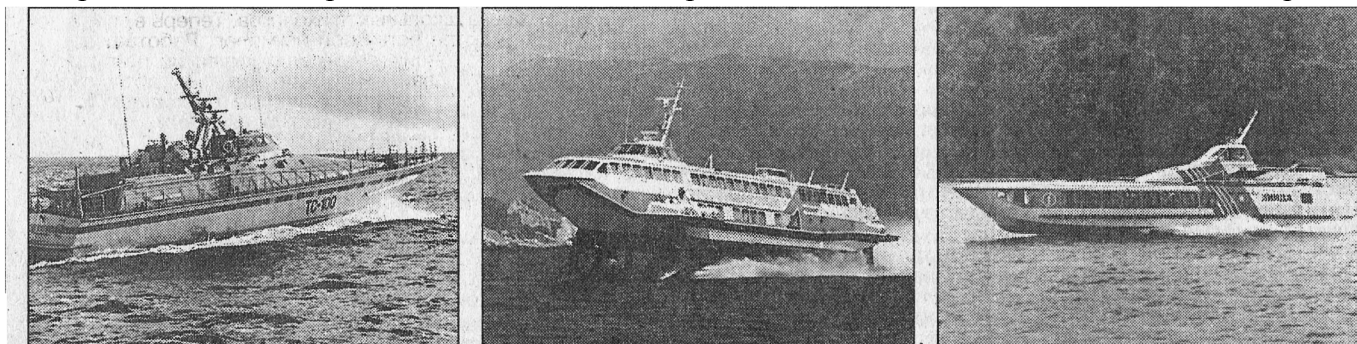
Практическое применение экранопланов самое широкое: от специального до коммерческого. Существуют транспортные ниши, где никакой другой вид техники не может быть более эффективным или использоваться вообще. Самое главное преимущество экранопланов в том, что им не нужны аэродромы. Это позволяет использовать их для перевозки грузов и пассажиров в самых труднодоступных районах. Для экранопланов нет препятствий. Они могут летать на высоте 2-3 км. Только на большой высоте экраноплан менее экономичен. Наиболее эффективен и экономичен он на высотах 1-3 метра.

- Не опасен ли такой полет?

- Нисколько, - отвечает Василевский, - экраноплан обладает прекрасной естественной стабилизацией. Лететь на нем очень приятно и комфортно. Вы видите стремительно меняющийся ландшафт. Это производит неизгладимое впечатление. К тому же экраноплан очень устойчив. Он не проваливается, его не качает в воздушных ямах, как самолет. За этими машинами огромное будущее. Эксперты многих стран мира пришли к выводу, что этот вид транспорта сделает прорыв в XXI век.

- Но объясните, пожалуйста, тогда почему же в последние годы так резко упало внимание соответствующих структур к этому перспективному направлению? И что происходит со "Спасателем"?

Мой ответ будет неоригинален: к сожалению, уже ряд лет государство не заказывает и не финансирует проектирование и строительство экранопланов. Все работы в этом направлении ограничиваются медленно текущими действиями по сооружению "Спасателя". А он проектируется и строится с 1989 года! А предыстория его такова. Когда произошли известные события с атомной подводной лодкой "Комсомолец", было принято решение из второго ракетного экраноплана сделать экраноплан "Спасатель". Почему? В случае с "Комсомольцем" люди сумели покинуть подлодку, и их надо было подбирать в открытом море. Операция по спасению проводилась с помощью гидроавиации. Но гидросамолет может сесть на очень маленькую волну, до полуметра. А экраноплан "Спасатель" может сесть и взлететь при волнении в пять баллов, на плаву может спокойно находиться при сильном шторме. Он как плот. Основное преимущество экранопланов при спасательных операциях прежде всего в том, что крыло, на котором он летит, при посадке находится практически на воде. Экипаж на этом крыле



развертывает спасательные надувные лодки, с помощью которых подбирают терпящих бедствие и транспортируют на экраноплан, где оказывают медицинскую помощь. Поисково-спасательные преимущества экраноплана "Спасатель" дополняются расположением на стабилизаторе (высота 17 метров от поверхности воды), специальной наблюдательной кабины, в которой находится руководитель специальной операции.

Экраноплан "Спасатель" способен помочь 150 людям. Для них на борту расположен госпиталь, предусмотрены возможности обогреться, помыться, обсушиться. Ну а если потребуется подобрать большее число пострадавших, то, как говорится, без особого комфорта

экраноплан может вместить до 500 человек. К месту аварии атомохода "Курск" он мог бы прибыть всего за три часа, доставить туда спасателей, оборудование.

- **А глубоководный аппарат "Бестер"?**

Да, у "Спасателя" есть вариант, когда на его борту могут быть размещены "Бестер" и специалисты-глубоководники. И еще раз подчеркну основное: экраноплан может очень быстро оказаться в месте катастрофы, доставить средства подачи на лодку воздуха, энергии. Ведь при полете он развивает скорость около 450км/ч.

Кроме того, "Спасатель" может решать и целый ряд других задач. Например, тушить пожары на надводных судах, а для подлодок доставлять баллоны с аэрозолями, которые можно распылять внутри. Есть и экологическая задача. Помните несчастный случай с танкером "Находка" на Дальнем Востоке, когда разлилось большое количество мазута. Экраноплан и здесь бы мог помочь - быстро подлететь к месту аварии и с помощью специальных систем ограничить разливание этого пятна, а затем перекачать его в подошедший танкер. Кстати, это привлекло к экраноплану внимание японцев.

У экранопланов ряд преимуществ перед всеми другими летательными аппаратами. Они проектировались из существующего серийного оборудования, с авиационными двигателями. Единственная особенность - их "оморячивали". Преимущество за экранопланом и с точки зрения безопасности - аэродром всегда под ними. И не менее важно, цена любого экраноплана не более 60 процентов от стоимости самолета такой же полетной массы.

- **Игорь Михайлович, когда все-таки будет готов чудо-экраноплан?**

- "Спасатель" сооружается на стапелях нашего давнишнего ближайшего партнера - завода "Волга". Это предприятие построило, кстати, все наши экранопланы - и большие, и маленькие. На сегодня готовность "Спасателя" - около 95 процентов. Чтобы полностью завершить строительство, нам недостает 200 миллионов рублей. Для аппарата, общая стоимость которого измеряется суммой близкой к 45 миллионам долларов, недостающие деньги, казалось бы, сущий пустяк. Но, увы, и они превратились в нерешаемую проблему. Трагедия "Спасателя" еще и в том, что с каждым годом происходит физическое старение целого ряда деталей и узлов, которые были установлены, скажем, в начале 90-х годов. И если на будущий год эта машина не выйдет на испытания, то может начаться необратимый процесс. То есть нужно будет разбирать то, что было уже сделано, восстанавливать, заменять. Тогда не только средств, но и времени потребуется больше. Представьте: в гидросистеме у каких-то деталей истек срок. Чтобы их заменить, предстоит проделать разборку, повторную сборку, новые испытания, для того чтобы убедиться в работоспособности. Мы заостряли этот вопрос неоднократно. На каждой выставке, которая проходит в России и связана со спасательными средствами, мы стараемся привлечь

внимание к этому экраноплану. Вот и на прошедшем в сентябре на Нижегородской ярмарке форуме "Россия единая" мы рассказали вице-премьеру И. И. Клебанову о "Спасателе"

- Но ведь так мы можем потерять свой приоритет в этой отрасли?

- Верно. Пока приоритет России по экранопланам не менее 10 лет. Однако мы не единственные, кто занят данной проблемой. Активно работают по экранопланам немцы. Они строят машину примерно на 80 пассажиров. Аналогичные работы ведутся и в Китае. Там уже создан экраноплан на 15 человек. Увлечены этим также японцы, корейцы, австралийцы. Многие, словом, работают. И американцы, уверен, тоже. Хотя они никакой информации об этом не дают.

В России работы по экранопланам ограничены "Спасателем", да и то с постоянными задержками платежей. Минобороны, к примеру, уже более 3 лет должно нам 1 миллион 200 тысяч рублей. Для Минобороны эта сумма ничтожно мала, а для нас же деньги. И беда еще в том, что, эти невыплаченные деньги приносят нам убытки: на них начисляются налоги, растут пени.

- А может быть, зря мы беспокоимся с вами. Может, у экранопланов нет будущего, и они не будут востребованы?

Когда появились суда на подводных крыльях и Алексеев в нелегкой борьбе их внедрял, многие считали, что они бесперспективны. Ну, например, с точки зрения безопасности, скорость-де высока. Потом, что, мол, ночью они не ходят. Но все эти отговорки в итоге оказались несущественными. Появились средства обнаружения и предупреждения. Установили их. И ходи! Греки первыми начали плавать между островами по ночам. А последняя разработка - "Олимпия" оснащена современной системой ночного видения. Точно так же и с экранопланами. Резкое повышение скорости. Не надо аэродромов. Если в городе есть река, то прямо к центру можно подвозить пассажиров. Наличие таких экранопланов, как "Спасатель", может способствовать мировому сообществу в создании глобальной системы спасения. Скажем, базируясь на Балтике, "Спасатель" будет "закрывать" не только этот, но и северные регионы. Аналогичные базы спасения можно разместить по всей планете. Уверен, экранопланы еще сослужат добрую службу человечеству!

- Есть ли у КБ какие-то новые варианты экранопланов?

- Есть такой аппарат. Интерес к нему проявили пограничники. Он будет иметь полетную скорость около 400 км/ч, а в режиме глиссирования будет иметь возможность догонять любое судно, потому что у него при этом скорость - 150 км/ч. Нижегородское предприятие "Сокол" начало производство гражданских экранопланов "Волга-2". Их активно покупают страны ближнего и дальнего зарубежья, наши газовики, нефтяники, геологи. Эти аппараты могли бы создать на реках России экспресс-линии. Ведь они всепогодны, им не страшны ни вода, ни снег, ни лед.

И еще об одной новой разработке могу сказать. Это экраноплан, который может базироваться как на воде, так и на суше. Его мы можем создать за два года, если нас будут непрерывно финансировать.

- Игорь Михайлович, последний, может быть, самый главный вопрос - о, молодой смене. Есть ли те, кому могут передать дело всей своей жизни ваши прославленные конструкторы и инженеры?

- Скажу откровенно, за минувшее десятилетие кадровых потерь, к сожалению, было немало. Но основной костяк коллектива мы смогли сохранить. Раньше у нас была четко отлаженная система подготовки молодых специалистов. Наши ведущие конструкторы читали на кафедрах нижегородских вузов специальные лекции по судам на подводных крыльях и экранопланам. С одной стороны, готовили студентов, а с другой - сами приглядывались к ребятам и тех, которые получше, приглашали в ЦКБ.

Из-за экономических причин ряд лет этим мы не занимались. Но сейчас мы вновь начинаем активно заниматься привлечением одаренной молодежи. Опять возобновим чтение лекций. И хоть живем пока сами небогато, но обязательно изыщем средства на оплату стипендий своим посланцам и гарантируем им рабочее место в нашем коллективе и приличную зарплату. Будет кому продолжить дело Ростислава Алексеева.

Валерий ОРЛОВ.

