

ТВОРЦЫ ЭПОХИ

ИСТОРИЯ ЗАВОДА В ЛИЦАХ

Продукция сормовичей известна не только в нашем регионе, но и далеко за его пределами. Сто пятую навигацию трудится на Северной Двине колесный пароход «Гоголь», старейший и единственный на сегодняшний день пассажирский пароход в России. Более века исправно служат людям сормовские мосты на Волге и многих сибирских реках. На страже морских рубежей несут боевую службу самые малозумные подводные лодки «Варшавянка» и атомные подводные крейсера «Барракуда», построенные из вечного металла - титана. Бороздит просторы мировых морей и океанов не одна сотня сормовских сухогрузов и танкеров - суда смешанного «река - море» плавания. Прорывом в будущее стали суда на подводных крыльях, впервые сконструированные и построенные в Сормове. Мы гордимся достижениями прошлых поколений и нынешних умельцев, придумавших и разработавших проекты уникальных образцов техники и воплотивших их в жизнь. Таких творцов, создававших эпоху, на заводе всегда было немало. В настоящей публикации пойдёт рассказ лишь о четырёх из них, для которых этот год стал юбилейным.

НЕКРАСОВ АЛЕКСЕЙ ГАВРИЛОВИЧ

180 лет со дня рождения
(1836-1907)



А. Г. Некрасов – талантливый сормовский судостроитель. Он поступил чертёжником на Сормовский завод в 1857 году и отдал ему 50 лет жизни.

В 1861 году Некрасов возглавил судостроитель на заводе и стал создателем лучших на Волге металлических судов. Его огромная заслуга - в создании самого мощного на Волге по тем временам железного буксира «Лев» (1000 л. с.) - это первый сормовский пароход - «тысячник». По ходовым и тяговым показателям «Лев» превосходил пароходы знаменитой системы Ллойда.

При непосредственном участии А. Г. Некрасова в 1871 году был построен первый в России двухпалубный товаро-пассажирский пароход в железном корпусе (580 л. с.). Он совершал рейсы от Нижнего Новгорода до Астрахани и обратно за 12-13 суток. Новому судну дали громкое имя - «Переворот». Он опровергал прежние представления о невозможности возведения на пароходах двухэтажных надстроек. Тип двухэтажного грузопассажирского парохода утвердился на Волге почти на 90 лет (первый трёхпалубник – дизель-электроход «Ленин» – был построен только в 1958 году).

Сормовский завод, один из первых в Поволжье, приступил к строительству морского транспортного флота. В 1887 году с его стапелей сошла шхуна «Минин» водоизмещением 800 тонн (всего было построено 14 судов такого типа, где были применены новейшие оригинальные технические усовершенствования. Заслуга А. Г. Некрасова – в осуществлении таких смелых экспериментов, а также в создании наивыгоднейших конструкций паровой машины.

По свидетельству современников, Алексей Гаврилович был первым в деле и последним в отдыхе, строгим к себе и снисходительным к своим сотрудникам. Он давал возможность новичкам-чертёжникам становиться опытнейшим мастерами своего дела. Имя Некрасова, как судостроителя, было очень популярно на Волге. Ещё при его жизни на Сормовском заводе был построен пароход, названный «Судостроитель Некрасов».

ТРИНКЛЕР ГУСТАВ ВАСИЛЬЕВИЧ

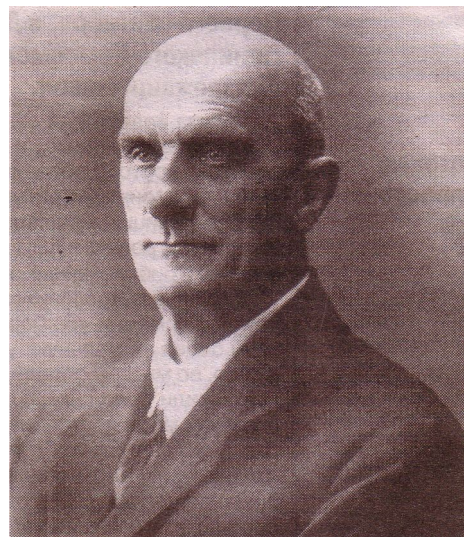
**140 лет со дня рождения
(1876-1956)**

Г. В. Тринклер - инженер-технолог, единственный в России изобретатель двигателя, получившего имя своего создателя (тринклер-мотор), специалист мирового уровня, автор единственного в стране фундаментального исследования по истории двигателестроения с момента его зарождения до 1950-х годов.

Густав Тринклер впервые побывал в Нижнем Новгороде еще будучи студентом Санкт-Петербургского технологического института, на Всероссийской художественно-промышленной выставке 1896 года, где подрабатывал экскурсоводом. Он и не предполагал, что в будущем судьба его на долгие два десятилетия будет связана с Сормовским заводом - заводом «Красное Сормово».

Эти 11 лет (с 1896 по 1907) вместили разработку конструкции бескомпрессорного нефтяного двигателя, блестящую защиту дипломного проекта, окончание института, патентование двигателя в 12 странах мира, работу в конструкторском бюро Путиловского завода, службу в Измайловском полку, работу на заводе «Братьев Кёртинг» в Ганновере - в Германии.

В 1907 году Густав Васильевич вернулся на родину и получил приглашение на знаменитый Сормовский завод как один из ведущих специалистов по тепловым двигателям мирового энергомашиностроения. Г. В. Тринклер стоял у истоков сормовского дизелестроения. Его заслугой стало введение на русский рынок новых типов двигателей - «Лиценмайер», «Броне», а также организация постройки двигателей Дизеля. За двигатели системы «Лиценмайер-Сормово» и «Бронс-Сормово» завод был награжден



на выставках (в 1910 году - в Елизаветграде и Екатеринославле, в 1912-м - в Баку) рядом наград - «Большими золотыми медалями» и «Золотыми медалями».

В 1915-1916 годах сормовичи впервые на колёсном речном буксирном теплоходе «Москвич» установили горизонтальный дизель 4-ГТ-39 и начали его опытную эксплуатацию. Эта горизонтальная установка стала мировым уникалом.

1918 года Тринклер был назначен главным инженером Сормовских заводов, а в 1926 году он утверждается заведующим отделом тепловых двигателей.

В 1927 году для фабрики «Красный Перекоп» Ярославского хлопчатобумажного комбината на заводе был построен первый подобной мощности, самый мощный в СССР двигатель Дизеля - двухтактный, типа МАН, мощностью 2000 л. с. Двигатель был построен в рекордно короткие сроки - за 22 месяца.

Тринклер параллельно занимался педагогической деятельностью. Он стал основателем и первым директором вечернего рабочего техникума; вот уже 95 лет Сормовский машиностроительный техникум (ныне Нижегородский политехнический колледж) является кузницей кадров для завода «Красное Сормово». С 1928 года местом его основной работы инженера стал Нижегородский университет, где он возглавил кафедру ДВС.

Тринклера отличало милосердие и добросердечное отношение к людям. Он оказывал поддержку библиотеке-читальне завода, снимая для неё помещение на свои личные средства, а также жертвовал деньги на распространение начального образования.

ЧЕРНОВЕРХСКИЙ ПАВЕЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ

**100 лет со дня рождения
(1916-2006)**



Во второй половине 20 века в СССР был создан мощный океанский ракетноносный подводный атомный флот под руководством талантливых и высокопрофессиональных организаторов производства и специалистов. Одним из них был инженер-кораблестроитель П. А. Черноверхский.

После окончания кораблестроительного факультета Горьковского политехнического института был направлен на завод «Красное Сормово», где в это время строились дизельные подводные лодки IX-бис серии типа «С». Был назначен сначала мастером, а потом строителем на эти лодки. Во время Великой Отечественной войны Черноверхский участвовал в достройке и сдаче ВМФ подводных лодок С-16, С-22, С-17. В 1946 году назначается начальником судомонтажного цеха, а в апреле 1949 года за скоростное строительство речных судов ему с группой работников было присвоено звание лауреата Государственной премии СССР. В связи со 100-летием завода был награждён орденом Трудового Красного Знамени.

В 1954 году Черноверхский назначается главным инженером завода, где в это время шло интенсивное строительство подводных лодок проекта 613 - самой массовой серии в истории отечественного и мирового подводного судостроения.

Павел Александрович проявил в этом деле глубокие профессиональные знания и выдающиеся организаторские способности. При его участии шли подготовка и строительство более совершенных ПЛ проекта 633, модернизация ПЛ проекта 613, строительство серии ДПЛ серии 651 с крылатыми ракетами надводного старта.

Строительство АПЛ проекта 670 второго поколения с крылатыми ракетами «Аметист» с подводным стартом потребовало дальнейшей значительной реконструкции завода. Его опыт, знания и работа, проделанная на заводе, были оценены Министерством судостроительной промышленности, которое назначило его сначала первым заместителем, а затем начальником технического управления Министерства. В 1966 году Черноверхский возглавил 1-е Главное управление Минсудпрома, которому подчинялись все заводы, строящие и ремонтирующие атомные подводные лодки, и все ЦКБ по проектированию АПЛ. За это время флот пополнился новыми атомными субмаринами второго и третьего поколений. Продолжалось строительство ДПЛ, в том числе на экспорт. Позднее это время стали называть «золотым веком кораблестроения». Благодаря этому был сохранён паритет военных сил двух основных морских держав - СССР и США.

Родина высоко оценила самоотверженный труд П. А. Черноверхского, он был удостоен Государственной премии СССР (1977), Ленинской премии (1984) и трёх орденов Ленина.

АЛЕКСЕЕВ РОСТИСЛАВ ЕВГЕНЬЕВИЧ
100 лет со дня рождения
(1916-1980)

Р. Е. Алексеев - советский кораблестроитель, создатель судов на подводных крыльях, экранопланов и экранолётов. Заслуженный изобретатель РСФСР.

В 1941 году он, студент корфака Горьковского индустриального института, защитил дипломную работу «Глиссер на подводных крыльях» и как молодой специалист был отправлен на завод «Красное Сормово», где до 1943 года работал в должности контрольного мастера на выпуске танков.

В 1942 году ему выделяется помещение и люди для создания боевых катеров на подводных крыльях. В идею Алексеева поверило Управление по кораблестроению ВМФ, и ему были выделены средства. Катера не успели принять участие в боевых действиях, но созданные модели убедительно доказали возможность реализации идеи.



В 1951 году Алексеев и его помощники за разработку и создание судов на подводных крыльях были удостоены Сталинской премии. Коллектив начинает работать над невиданным до тех пор пассажирским судном на подводных крыльях, получившим символическое имя «Ракета». Летом 1957 года Алексеев представил «Ракету» на суд мировой общественности, приведя корабль в Москву в дни Международного фестиваля молодёжи и студентов. Так началось скоростное судостроение: суда на ПК «Волга», «Метеор», «Комета», «Спутник», «Буревестник», «Восход». Ежегодно новый проект, и каждый - лучший. В 1962 году несколько сотрудников во главе с Алексеевым получают Ленинскую премию за создание новых транспортных средств.

В июле 1962 года был спущен на воду трёхсотместный морской теплоход на подводных крыльях «Вихрь». Он мог эксплуатироваться при волнении на море до 5 баллов и высоте волн до двух метров. При этом пассажиры не испытывали большой качки, свойственной водоизмещающим судам.

Сормовские конструкторы настойчиво создавали новые образцы судов, всё более крупных и современных, оснащённых по последнему слову техники. Эти суда получили всемирную известность, они демонстрировались в Москве на ВДНХ, на Всемирной выставке в Брюсселе, в Лейпциге, в Милане, Токио, Париже, Лондоне... Дипломы, золотые медали, призы красноречиво говорили о всеобщем признании. Идея сормовского изобретателя Алексеева обрела могучие крылья. Ему было присвоено звание доктора технических наук без защиты диссертации.

В 1962 году в ЦКБ началась работа по созданию экранопланов. В начале 1970-х годов ЦКБ по СПК был дан заказ на постройку десантного экранолёта «Орлёнок». Это был первый в мире десантный корабль-экранолёт.

Фото из архива музея истории завода «Красное Сормово»