

Красный Сормович.

31.01.2002

№11(15718)

Человек - эпоха

память

МАСШТАБ ГЛАВНОГО...



8 февраля - двадцать вторая годовщина со дня смерти Ростислава Евгеньевича АЛЕКСЕЕВА.

В декабре прошлого года, в канун 85-летия со дня его рождения, в Центральном конструкторском бюро по судам на подводных крыльях, носящем имя своего создателя и легендарного главного конструктора, состоялась традиционная 14-я научно-техническая конференция - Алексеевские чтения. Выступавших было столь много, что вместо работы планировавшихся трех секций по тематике "Гидроаэродинамика", «Конструкция корпуса, прочность, технология»,

"Общие проблемы проектирования" пришлось выделить еще и подсекцию "Силовые установки и общие судовые системы". Личность Ростислава Евгеньевича и сегодня во многом определяет развитие основанного и выпестованного им направления в судостроении, связанного с созданием скоростных судов, а также с проектированием и строительством аппаратов, которые нельзя с полным основанием считать ни судами, ни самолетами. Благодаря ему Россия и сегодня обладает несомненным приоритетом в деле разработки и строительства техники, отвечающей требованиям завтрашнего дня. Каким был Ростислав Евгеньевич Алексеев - в зеркале времени, в рамках общества, в понимании перспективы развития науки и техники?

Об этом наш корреспондент Н.Кожин беседует с техническим директором Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях Михаилом Андреевичем СУСЛОВЫМ.

ЛИЧНОСТЬ

- Еще тогда, когда я был студентом кораблестроительного факультета, нас всех очень интересовал новый вид транспорта, который появился на наших реках. Я имею в виду "Ракету", которая в 1957 году поразила весь мир, "Метеор", через два года пополнивший наш "крылатый" флот. Даже работая в Ленском пароходстве, я продолжал интересоваться этим. Многие мои однокашники по институту потянулись тогда именно в ЦКБ по СПК. Тропинка была проторенной, и в 1962 году здесь в должности старшего инженера отдела ходкости стал работать и я.

Считаю, что всем нам, в то время еще молодым, а теперь уже людям, которые проработали здесь не один десяток лет, очень повезло трудиться с таким человеком, как Ростислав Евгеньевич.

Мне навсегда запомнились обстоятельства первой встречи. Это было в то время, когда мы работали над проектом "Буревестника". Чтобы "отработать" водометный движитель, на корме торпедного катера К-40 была сделана специальная приставка и на ней смонтированы авиационная турбина Аи-20 и водомет.

Готовились к первому выходу. Это было на Волге, напротив ЦКБ. Все стояли на палубе и ждали главного конструктора. И вот приехал Ростислав Евгеньевич и удивил меня тогда своим демократизмом. Он поднялся на палубу, со всеми поздоровался за руку и только тогда дал команду запускать двигатели. Поверьте, я после этого три дня носил руку в кармане и старался никому ее не подавать.

- Говорят, что Алексеев был очень неординарным человеком...

Да, несомненно - это выдающаяся личность. Ростислав Евгеньевич был неординарен буквально во всем. Кроме того что он был главным конструктором, как говорится, от Бога, это был разносторонне образованный человек. Его очень многое интересовало. Он постоянно увлекался сам и увлекал интересными делами других. Скажем, тогда начинали "летать" на парашюте. Ростислав Евгеньевич был первым. По его инициативе в районе Новинок построили первую в Горьком горнолыжную трассу. Он сам первым по ней и прокатился. А уж каким он был яхтсменом... Он всегда и во всем был лидером.

- За что жизнь его и била?

- Потому и била, что был он неординарным человеком, лидером. Он был неудобен для многих. Тем, что никогда не боялся брать на себя любую ответственность и болел за дело.

Ему больше всех доставалось именно за то, что больше всех было надо. Новое всегда рождается трудно, всегда приходится доказывать необходимость того, что ты делаешь.

Что создаешь именно то, что нужно стране, людям. Что нужны суда на подводных крыльях, нужны экранопланы. Одно дело доказать это специалистам или эксплуатационникам.

Другое - начальству. Скажем, министру Б.Е. Бутоме, который говорил: "А зачем мне корабли, которые прыгают через столбы?"

И, естественно, здесь были осложнения. Особенно после того как работу Алексеева высоко оценил Хрущев и разрешил ему свободный прием в своем кабинете. Разве это могло понравиться

непосредственному руководителю? Потому и доставалось и главному конструктору, и его ЦКБ.

В марте 1968 года Ростислава Евгеньевича сняли с должности начальника - главного конструктора ЦКБ и посадили на достаточно скромную должность главного конструктора перспективных проектов. А организацию, которую он создал, возглавил другой человек. Валерий Васильевич Иконников до этого был начальником "ВолгоБалтСудопроекта" (ныне ЦКБ "Вымпел"). Он как инженер, конечно, имел представление, что такое суда на подводных крыльях, но непосредственно этим раньше никогда не занимался. И ему пришлось трудно. А учитывая то, что в ЦКБ продолжал работать Алексеев, то особенно. Прессинг личности Ростислава Евгеньевича был очень велик. Даже при своей скромной должности он не переставал быть главным конструктором. Во имя идеи, во имя тематики, на благо страны.

ДЕЛО



-С чего начинался главный конструктор Алексеев?

-Как конструктор Алексеев уже состоялся, наверное, еще в период своей учебы в Горьковском индустриальном институте. Уже тогда он строил свои знаменитые яхты, делал проект судна на подводных крыльях. Уже тогда в нем зрел главный конструктор.

Когда он пришел на "Красное Сормово", первым делом ему пришлось заниматься испытанием танков. Однако очень скоро, еще во

время войны, руководство завода, понимая, что талант Ростислава Евгеньевича можно использовать с большей пользой для интересов страны, решило дать ему возможность продолжать разработки своей темы. И первой его победой стало создание торпедного катера на подводных крыльях. В 1951 году ему и трем его соратникам была присуждена Сталинская премия.

Затем последовал целый ряд проектов пассажирских судов на подводных крыльях, строительство которых явилось основой создания в стране системы скоростного флота на водном транспорте.

Но мысли Ростислава Евгеньевича были заняты созданием нового аппарата. 1947-м годом помечены его эскизы с изображением основных конструкций экраноплана. Основное его отличие от самолета состоит в том, что под крылом движущегося над водной поверхностью на небольшой высоте аппарата создается повышенное давление, за счет чего на крыле появляется подъемная сила, превосходящая подъемную силу, которая возникает на крыле самолета. Тем самым представляется возможность для значительного увеличения грузоподъемности таких аппаратов по сравнению с самолетами. Алексеев считал, что экранопланы могут и должны найти свою нишу в мировой транспортной системе, где с успехом могут эксплуатироваться и приносить положительный экономический эффект.

Даже более того. Ведь чем отличается простой конструктор от главного? Масштабом понимания задачи. Главный конструктор Алексеев обладал именно государственным пониманием. Под свою идею он создавал и соответствующую структуру. Он создал мощное КБ, способное создавать самые смелые проекты. Для того чтобы эти идеи воплощались в жизнь, была создана хорошо оснащенная экспериментальная база, позволяющая проводить различного рода научно-исследовательские разработки, опытно-конструкторские работы, проверяя на практике те идеи, которые закладывались главным конструктором и разрабатывались ЦКБ. И он создал хорошо оснащенное опытное производство,

позднее преобразованное в опытный завод "Волга", на котором можно было строить задуманные им корабли. Все крупные экранопланы - "Орленок", "Лунь", "КМ" - были построены именно здесь.

Тогда в стране еще даже не велись разговоры о необходимости создания научно-производственных объединений. А по сути дела у нас в Горьком такое НПО уже существовало и работало.

Механизм развивался очень последовательно и логично. Была создана целая система пассажирского скоростного флота. Потом в военных целях стали строиться экранопланы. Потом стала внедряться идея пассажирского экраноплана, частично воплощенная в малый экраноплан "Волга-2", который сегодня строится на Нижегородском авиастроительном заводе "Сокол". Семь из них уже увидели свет, в заделе - еще три.

-На них были заказчики?

-Первоначально в роли заказчика выступил "Газпром". Но потом они поняли, что это несколько не их профиль. Тогда нашли других покупателей. Последние два аппарата купил Китай. Интерес проявляла и Малайзия.

ПЕРСПЕКТИВА

-А Россия?

-Сложно с Россией. Пока воспринимались только военные идеи. Были созданы десантный "Орленок", ракетный "Лунь". И на этом работы практически были закончены. Правда, после гибели подводной лодки "Комсомолец" было принято решение переоборудовать второй "Лунь" в спасательный экраноплан.

Тогда военные аналитики склонялись к мысли, что если бы такой аппарат был, то экипаж "Комсомольца" имел бы реальные шансы на спасение. Естественно, кроме тех моряков, которые по тем или иным причинам остались в лодке. Ведь многие-то погибли от переохлаждения. Они попали в холодную воду и просто не сумели

добраться до сброшенных с самолетов надувных плотов или забраться на них. А экраноплан с почти самолетной скоростью мог бы добраться до места аварии, сесть на воду, спустить спасательные средства с командами спасателей, которые могли вытащить людей из воды и доставить их на борт экраноплана-спасателя. Была бы оказана не только первая медицинская помощь. На аппарате может быть размещен настоящий летающий госпиталь на 150 мест.

По заказу ВМФ ЦКБ по СПК сделало проект по переоборудованию, а завод "Волга" приступил к исполнению заказа. По моим оценкам, готовность его составляет более 90 процентов. В принципе, осталось транспортировать его на базу, смонтировать крупногабаритные конструкции и провести испытания. Но даже на такой объем работ финансирования нет.

-В последнее время все чаще поговаривают о том, что правительство начинает все больше внимания уделять предприятиям военно-промышленного комплекса...

-Мы пока этого не ощущаем. Было сделано перспективное техническое предложение - аванпроект многоцелевого экраноплана "Чайка-2", который может быть использован в силовых ведомствах. Получили положительный отзыв специалистов ЦНИИ имени Крылова, Научно-технического Совета Федеральной пограничной службы, разработана целая программа по строительству этого экраноплана, но Минфин и Минэкономики эту программу не пропустили.

И это касается не только экранопланов. Осенью 2001 года сдан первый корабль на воздушной каверне "Сокжой" для пограничников. Мы надеемся, что их будет целая серия. Директор ФПС Тоцкий говорил об их востребованности на наших морских границах. Но реального финансирования тоже пока нет.

Несмотря на все это ЦКБ продолжает заниматься проектированием новых скоростных судов, в том числе и пассажирских экранопланов, тем более что эта тематика в последнее время стала более открытой.

Недавно проводили экспертизу китайского экраноплана. Должен сказать, что пока их техника находится еще на том уровне, который мы прошли уже давно. Но если мы будем продолжать стоять на месте, то нас нагонят не только быстро прогрессирующие китайцы, но также американцы, немцы, да и не только они.

Поэтому мы сегодня и стараемся хотя бы понемногу работать в этом направлении. Чтобы сохранить приоритет России. Потому что только за счет работы над каким-то конкретным заказом можно иметь средства не только поддерживать уже взятый уровень, но и проводить новые исследования.

НАСЛЕДИЕ

-Разрыв между Россией и остальным миром в деле строительства экранопланов пока остается... Если бы не было Алексеева, возможно было бы существование такого задела!

-Думаю, что если бы Ростислав Евгеньевич был жив, этот разрыв был бы еще больше. По крайней мере, раньше так и было. Если бы не было Алексеева вообще?.. Россия, конечно, богата талантливыми людьми, но однозначно на этот вопрос я бы отвечать не стал.

-Год назад редакция "Красного сормовича" попросила своих читателей назвать самого выдающегося человека минувшего столетия. В некоторых ответах значилась фамилия Алексеева...

-Эти сормовичи не одиноки в своем мнении. Портрет Ростислава Евгеньевича находится в здании Конгресса США в галерее самых великих людей человечества.

Мы прощаемся с Михаилом Андреевичем. В вестибюле ЦКБ перед небольшой экспозицией, посвященной Алексееву, с его рисунками, фотографиями, макетами его аппаратов, рассматриваю визитную карточку моего собеседника. В адресе электронной почты Цен-

трального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях имени Р.Е. Алексеева нахожу звучащую символом латинскую вязь @"Rostislav".

Н.КОЖИН.

