

ПОСТИЖЕНИЕ СКОРОСТИ

Папа прожил 63 года. Суда на подводных крыльях широко известны в нашей стране и за рубежом.

На весь двадцатый век приходится не так уж много принципиально новых идей в науке и технике.

Тем более интересно знать, кому они принадлежат. Документальный очерк Татьяны Ростиславовны Алексеевой о своем отце, выдающемся конструкторе Р. Е. Алексееве, был опубликован в научно - популярной газете «Эврика». По просьбе редакции дочь Ростислава Евгеньевича предложила для «Нижегородской правды» отрывки из своих воспоминаний.

Ее свидетельства о конструкторе ценны не только тем, что исходят от близкого, любящего человека, Татьяна Ростиславовна тоже конструктор. С 1967 года она ведущий инженер в АО «ЦКБ по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева». На работы отца, его профессиональные взлеты и беды она смотрит глазами соратника. Итак, слово Татьяне Алексеевой.

Об экранопланах, которым он посвятил большую часть своей жизни, пока мало известно, а это самое главное «наследство», которое он нам оставил.

Последние слова папы были: «Я так и не смог добиться того, что хотел!» Что же искал он в жизни? Что нашел? Что потерял? Все эти вопросы постоянно мне сопутствуют, я ищу на них ответ не любопытства ради, а чтобы жить в той жизни, где мы (дети, внуки, коллеги) остались без него...

Ростислав Евгеньевич Алексеев родился 18 декабря 1916 года в семье Евгения Кузьмича Алексеева, земского агронома, и Серафимы Павловны Алексеевой, учительницы на опытной сельскохозяй-

ственной станции, недалеко от г. Новозыбкова Орловской губернии. Всего в семье было четверо детей, среди них Ростислав считался самым медлительным и неспособным, но был очень изобретателен на всякие выдумки, как хорошие, так и плохие. Воспитание детей и домашнее хозяйство лежало на Серафиме Павловне. Евгений Кузьмич, казалось, мало уделял внимания детям, был очень занят на работе, но в свободные минуты любил пофилософствовать с ними, за что они его очень любили. Обычно по вечерам все собирались у керосиновой лампы, беседовали, читали вслух книги, рисовали.

Как потом вспоминали все члены семьи, до 1929 года были у них самые счастливые годы жизни. Неожиданно в семью пришла беда. Евгения Кузьмича объявляют «врагом народа» за то, что он «сеял сорняки», и ссылают в Сибирь. Серафима Павловна остается одна на улице с четырьмя детьми. Она принимает очень мудрое решение, благодаря

которому все остались живы. Детей она отправляет в разные города по родственникам и знакомым. Ростислава приютил дядя в Нижнем Тагиле, устроил слесарем на городском радиоузле.

После амнистии в 1933 году Е. К. Алексееву разрешают поселиться в г. Горьком, он получает направление читать лекции в Высшей коммунистической школе сельского хозяйства. Так в 1933 году вся семья собирается в г. Горьком.

Ростислав поступает на вечернее отделение машиностроительного рабфака им. М. И. Покровского, а днем работает художником и чертежником в одном из городских учреждений. После окончания рабфака в 1935 году он поступает учиться на кораблестроительный факультет Горьковского индустриального института им. А. А. Жданова. Одновременно работает тренером яхт-секции института, активно занимаясь парусным спортом. Мастер спорта, один из сильнейших яхтсменов Советского Союза, многократный чемпион Поволжья по парусному спорту, автор многочисленных проектов спортивных парусных судов. В 1940 году студентам старших курсов предложили перейти на учебу в Ленинградскую военно-морскую академию им. К. Е. Ворошилова. Алексеев согласился. Он предполагал, что в академии ему легче будет осуществить свою мечту — создание скоростного судна.

Родители, жизненные обстоятельства, люди, с которыми он общался в эти годы, сформировали его характер, отношение к существующей жизни, к людям, к поставленным целям. Радостно и с интересом Ростислав вступил на порог академии.

Вот что он писал своей будущей жене Марине Михайловне Духиновой:

01.09.40 г.

Здравствуй, Мариночка!!!

...И так, и так! Помолчав, улыбнувшись, пишу. Пишу под унылые звуки гитары в красном уголке. Облечен в новую оболочку. Скоро море! Солнечные брызги, качка, кубрик... Дней через 20 пойдем на корабли, а сейчас нас подготавливают к этапу... Я не грущу, мне весело. Перечитываю твое письмо. Невольная улыбка никак не может убежать с уст. А взгрустнуть иногда вовсе не стыдно. Взгрустнется, да и баста. Погрустишь, погрустишь, стукнешь себя по затылку, и весело станет. Жизнь ведь только начинается!..

13.09.40г.

...Человек, если он действительно человек, не может быть всегда веселым и удовлетворенным. В наш век так много искалеченных характеров. Нужна не просто воля, а воля внутри себя, управляемая не холодным умом, а жизнью горячей, целевой, желающей согреть, а не сотлеть. Трудно идти, туман застилает дорогу. Ну так что же? Разве была для кого-нибудь светла и ясна цель, разве есть люди, не страдавшие и не страдающие. Не на кого жаловаться, некому завидовать, нужно брать жизнь. А как ее возьмешь? Это от тебя зависит. Не низшее движение должно управлять, а только высшее движение материи...

23.01.41г.

...Я считаю дни, они летят очень быстро. Рад этому очень, но с каждым днем приближается решение судьбы. Жуткая тоска охватывает иногда, нет уверенности, что сдам экзамены, нет уверенности, так как сил, желания мало для того, чтобы овладеть науками. Нужен упорный труд и время, а последнего не хватает. Не хватает, так как прошедшее время было упущено. Иногда лежишь, не спишь. И вся жизнь прожитая встает перед глазами. Она кажется каким-то далеким сном. Лежишь и думаешь. Кто воспитывал? Никто! Значит, никто и не виноват в том, что я потерял время, в том, что воспитывался где придется, и кто повлияет, от того и набирался. А как много значит воспитание!..

10.02.41 г.

...Провалил экзамен по высшей математике. Всего сегодня семь жертв. Семь трупов из четырнадцати... Ну, конечно, испытываю сейчас несколько подавленное состояние. Не столько, правда, из-за самого факта, как из-за последствий его. Исчезла моральная поддержка. Ведь теперь я не надеюсь попасть в г. Горький. Не

надеюсь на отдых. И уж в лучшем случае увижу тебя осенью. Можно утешаться только тем, что дрался до последней капли...

14.03.41 г.

Вот чуточку энергии пополнил и опять буду драться до победного конца. А энергия эта пришла сама собой, погулял, посетил несколько кино, театров — оперный и драматический, вот и все. Подышал свежим воздухом, понюхал ветерок — и стал опять Славкой. А то ведь совсем приуныл... Вот намедни и стукнул себя по затылку, и все как рукой сняло. Одну штучку ехидную начал разрабатывать. А где ее сумею осуществить, так это не важно. В общем, начал-то ее давно, но только здесь сумел достать некоторые данные об однажды произведенной работе ЦАГИ, но сейчас пока заброшенной (может, и нет, но мне так кажется). Если удастся осуществить, так обязательно тебя покатаю на ней, тебе, наверное, не представляется такая скорость ...у...у... и брызги. Обязательно брызги и обязательно потом сушиться на солнышке. «Мираж»!

22.03.41 г.

...Скоро, скоро мне придется сказать, что пережитое за шесть месяцев — ерунда! Разочаровался я в академии, и никакие уж силы не оставят меня там. Предстоит тяжелая и упорная жизнь, какая, я уж не буду говорить. Может быть, придется пойти во флот, я к этому готов. Другой вариант — работать и учиться. Я говорил с замнаркома по этому поводу, сейчас жду решения наркома. Все равно рано или поздно пришлось бы уйти. Хорошо, что хоть научился различать людей. Ух, каких я их увидел! Лучше уж быть «ничем», чем быть в их власти. Математику, конечно, сдам, только не здесь. Конечно, много будет толков и много позора перетерплю... «Штучку», которую я никогда бы не осмелился назвать изобретением, не ругай. Или она победит воду, или вода победит так же, как побеждала многих...

Быстро пролетели месяцы учебы в академии. Алексеев возвращается в индустриальный институт (г. Горький) на кораблестроительный факультет, он составляет для себя жесткий график сдачи экзаменов, подготовки чертежей и расчетов для дипломного проекта на тему «Глиссер на подводных крыльях».

1 октября 1941 года в одной из аудиторий института, окна которой были тщательно замаскированы, в 9 часов вечера Р. Алексеев приступил к защите дипломного проекта. Комиссия определила, что проект имеет характер научно-исследовательской работы, а в отдельных разделах приближается к уровню кандидатской диссертации. Вместе с дипломом Алексеев получает направление на завод «Красное Сормово».

Молодой инженер – кораблестроитель, воентехник 2-го ранга запаса начинает свою трудовую деятельность контрольным мастером только что освоенных сормовичами танков «Т-34». Тогда же он направляет рапорт и проект торпедного глиссера на подводных крыльях «А-4» народному комиссару Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецову. Борьба за скорость, хотя она имела прикладное военное значение, прежде всего выражала веление века.

Одним из первооткрывателей подводных крыльев считается русский подданный граф Шарль де Ламберт. В 1890 году в России он подал заявку на патент небольшой паровой лодки с подводными крыльями, но заявка не была удовлетворена. По существу это было глиссирующее судно с крыльями по бокам, предназначенными для глиссирования на высоких скоростях, а не для движения на них. Построив и продемонстрировав его на реке Сене в Париже, он получает патент в 1891 году во Франции и в 1894 году в США.

Идеи Ламберта встретили живой интерес в Англии, Германии, Италии, США и в нашей стране. К сороковым годам уже были построены первые экспериментальные суда на подводных крыльях. Наибольшего успеха в создании судов добился немецкий авиационный инженер Ганс фон Шертель.

Но тогда, в 1941 году, Алексеев почти ничего не знал обо всех этих работах. Поэтому он с большой надеждой ждет ответа на свое предложение. Вскоре приходит ответ. «Предлагаемая Вами схема глиссера на подводных крыльях является неприемлемой, так как выбранная конструкция в основе своей ничем не отличается от уже ранее испытанных и обреченных на неудачи...»

В очередной раз он понимает, что ему не хватает теоретических знаний и опыта, чтобы доказать свою правоту. Усиленно начинает изучать труды выдающихся аэро- и гидродинамиков. Проверяет все расчеты, выполненные ранее. Готовит новую модель катера к испытаниям летом для буксировки яхты.

Прошло некоторое время, и его перевели в конструкторский отдел завода. Здесь свободного времени оставалось не больше, чем в цехе, но: «В конструкторском отделе мне выделили койку, стол, щиток. Шел тяжелый 1942 год. Главный конструктор завода

В. Н. Крылов и директор завода Е. Э. Рубинчик приняли решение разрешить мне три часа в день работать над созданием корабля на подводных крыльях. С этого трудного времени началась моя борьба за создание крылатого флота будущего» (Р. Е. Алексеев). В конце года, получив новые результаты, он докладывает руководству завода, и в начале 1943 года ему разрешают полностью в рабочее время заниматься своим делом, выделяют небольшое помещение. Так на заводе родилась новая организация под названием «Гидролаборатория» — маленькая конурка, вмерзшая в лед у берега заводского затона.

И вот глубокой осенью 1943 года в заводской гавани начали спуск первого образца судна на подводных крыльях. Узкий сигарообразный корпус опускается на воду, но он не только не плавает, а даже не хочет держаться на воде, все порывается перевернуться, крутятся и упрямо высовывая наружу крылья. Алексеев с товарищами в полной растерянности. Вдруг, смеясь и чертыхаясь, он понял — крылья пустотелые, там воздух! Просверлили несколько отверстий, вода заполнила крылья только через три часа. Катер плавно закачался на воде, но выход пришлось перенести на следующий день.

«Испытания катера «А-4», проведенные на р. Волге осенью 1943 г., и буксируемой модели за скоростной яхтой «Родина» показали хорошую мореходность данной схемы и впервые проявили возможность использования влияния поверхности воды на подъемную силу крыла при приближении к поверхности воды». (Р. Е. Алексеев).

Так зародилась идея конструкции саморегулирующих подъемную силу мало погруженных крыльев, принципиально отличающихся от всех существующих конструкций крыльев. В 80-е годы в книге «Суда на подводных крыльях и воздушной подушке» Рой Макливи назовет эту идею — «эффект Алексеева».

Летом 1946 года при испытаниях катера была достигнута скорость 80 км/час. Затем будет катер «А-7», торпедный катер «123 БИС». И в 1951 году за разработку принципиально новых, не имеющих аналогов за рубежом судов на подводных крыльях Р. Е. Алексеев и его ближайшие помощники Н. А. Зайцев, Л. С. Попов, И. И. Ерлыкин удостоиваются Сталинской премии (Государственная премия). Казалось бы, это триумф. Но не таков был Алексеев, чтобы остановиться на достигнутом. Главная цель — создание скоростного пассажирского судна — оставалась еще впереди! И на пути к этой цели предстояло преодолеть немало трудностей, препятствий.

В стране существовала система: головной научно-исследовательский институт выдает идеи, конструкторское бюро создает чертежи и документацию, заводы строят образцы. Этот так называемый порядок никоим образом не соответствовал

сформировавшейся в процессе творческой работы системе в научно-исследовательской гидролаборатории, которой руководил Алексеев. Здесь сами выдавали идеи, сами исследовали, сами проектировали, сами строили, сами испытывали.

«Не слишком ли много на себя берете товарищ Алексеев? С созданием судов на подводных крыльях пока одни вопросительные знаки», — говорили в министерстве. Алексеев спокойно отвечал: «Переделаем в восклицательные!».

Такая самоуверенность и то, что коллектив не счел нужным включить в списки лауреатов министерского работника, вскоре принесли свои «плоды». Наступил такой период, когда никто не финансировал работы по крылатым судам. Чтобы выжить, гидролаборатории пришлось заниматься любыми работами, которые предлагал завод.

Начинался 1956 год. Коллектив энтузиастов совместно с руководством завода принял решение рассмотреть вопрос создания пассажирского теплохода на подводных крыльях на расширенной оперативке совместно с парткомом завода.

В конференц-зале собрались конструкторы, начальники цехов, рабочие. На стенах зала висят чертежи, схемы, общий вид теплохода. Все это напоминает защиту дипломного проекта. Алексеев начинает свою речь: «Кто сейчас поедет в служебную командировку на пароходе? В наш век на воде сохранились еще скорости девятнадцатого века. Речному транспорту, особенно пассажирскому, грозит жестокая конкуренция со стороны авиации, железных дорог и автотранспорта. И это, несмотря на известную дешевизну перевозок по воде — естественным «дорогам». Мы хотим поставить на крылья прежде всего флот так называемого местного значения. Это самый массовый, самый насущный флот, как трамвай, автобус в городе. Можно вернуть делового пассажира на Волгу».

В начале 1956 года было начато строительство теплохода «Ракета». Не было полного комплекта документации, тогда конструкторы сами себе запретили изготовление окончательных чертежей, пока отдельные части не будут опробованы на модели. Только проведя десятки экспериментов, конструкторы нашли оптимальное решение, то единственно верное соотношение всех параметров, необходимое для «Ракеты».

Весна 1957 года. Работа в экспериментальном цехе на строительстве «Ракеты» шла в три смены. Срок спуска назначен на 27 апреля.

Почему-то у многих в памяти осталось первое немного досадное впечатление после спуска: величественная в цехе «Ракета» на плаву казалась очень маленькой, больше напоминающей трамвайчик. Потом, 8 мая 1957 года, когда был первый выход,

впечатление резко изменилось. Это судно нельзя было сравнить ни с одним кораблем, что бороздят волжские просторы. Что-то резко-стремительное чувствовалось во всех линиях корабельного остова, сделанного из легкого алюминиевого сплава.

«Ракету» подготовили к рейсу Горький — Москва на Международный фестиваль молодежи. 26 июня 1957 года рано утром она вышла из заводского затона, чтобы в тот же день через пятнадцать часов подойти к дебаркадеру Химкинского речного вокзала в Москве. В этом первом большом походе обязанности капитана и рулевого выполнял В. Г. Полуэктов. На борту «Ракеты», кроме команды, находились почти все ведущие конструкторы экспериментального цеха, рабочие.

Успех на фестивале окрылил создателей. Едва «Ракета» пришла из Москвы, как Волжское пароходство объявило о регулярных рейсах крылатого теплохода на линии Горький — Казань.

1956 — 1962 годы. Был создан скоростной флот России. Речные пассажирские суда на подводных крыльях: «Ракета» — на 66 чел., «Метеор» — на 130 чел., «Спутник» — на 250 чел., «Чайка» — на 30 чел., «Беларусь» — на 40 чел., «Буревестник» — на 150 чел.

Морские пассажирские суда на подводных крыльях: «Вихрь» — на 250 чел., «Комета» — на 120 чел

Каждое судно имеет свою неповторимую историю и визитную карточку на уровне мировых стандартов. Насколько эти суда могут быть рентабельны сегодня, трудно сказать. Но Греция скупала у нас все списанные «Кометы», их отремонтировали, оборудовали на современном уровне, и, как говорят, там решили проблему пассажирских перевозок между островами страны, а в благодарность «Комете» одну из них водрузили на пьедестал.

Творческое осмысливание полученных результатов, генерированных новых технических решений, настойчивость и бескомпромиссность при их внедрении не всегда воспринимались доброжелательно как среди коллег, так и среди вышестоящего руководства. Коллектив ЦКБ всегда был окружен конфликтной обстановкой и, отдавая немало сил борьбе с внешними преградами, не замечал, как зреет внутри организации серьезный конфликт, или же делал вид, что не замечает, считая это не главным.

Но пока начало 60-х годов, триумф судов на подводных крыльях и начало триумфа экранопланов, но «совершенно секретно».

Решающим годом — быть экранопланам в ЦКБ или не быть — явился 1964 год. Экспертная комиссия под председательством начальника ЦАГИ В. М. Мясищева

рассмотрела выполнение ЦКБ исследовательских и экспериментальных работ по разработке корабля - экраноплана с целью определения правильности принятых решений главным конструктором Р. Е. Алексеевым и их соответствия современному техническому уровню.

...Экспериментальный корабль — экраноплан «КМ» был заложен 25 апреля 1963 года в цехе СК-3 завода «Красное Сормово».

27 декабря 1965 года строительство «КМ» посетил Л. И. Брежнев.

18 октября 1966 года состоялся первый наладочный выход «КМ», на борту экраноплана находился 31 человек. Это были конструкторы, рабочие и летный состав, помогавший Алексееву пилотировать «КМ». Как всегда, на первом выходе за штурвалом был сам Алексеев. Как всегда, Сам. Сам предлагал, сам конструировал, сам испытывал, сам отвечал за ошибки. Не многовато ли для одного? Почему Алексеев берет все на себя? Почему, пока сам не убедится, не доверяет другим специалистам? Почему замыкает на себе все вопросы? Почему не желает считаться с заключениями головных институтов? Почему не хочет найти общий язык с министерством? Зачем так деспотично использует людей? И еще, и еще множество подобных вопросов все больше витает в воздухе коллектива ЦКБ. К сожалению, эти вопросы не всегда доходили до Алексеева и он думал, что все хорошо и замечательно.

Проектируемый экраноплан по своим свойствам и особенностям находился между самолетом и судном. При неудачном проектировании была опасность получить плохой корабль на воде и плохой самолет в воздухе. Алексеев это прекрасно понимал, поэтому, не познав сам, он не выдавал задание специалистам, т. к. никаких методик, никаких норм, никаких прототипов не существовало. Следовательно, предлагалось им только то, во что он сам верил. Новому человеку, пришедшему в ЦКБ, было странно видеть очереди конструкторов к главному конструктору — начальнику ЦКБ, ожидавших приема, чтобы получить указания. Но когда Алексеев отказался от этой системы, передал большинство вопросов ведущим специалистам, все больше и больше появлялось недоговоренностей, информация не всегда вовремя доходила до исполнителя, одни надеялись на других, другие — на третьих, а в результате серьезные ошибки. Алексеев опять начинает замыкать большую часть вопросов на себя. К тому же ему было проще прийти в отдел непосредственно к исполнителю и быстро решить нужный ему вопрос. Это еще больше раздражало начальников, т. к. терялся их авторитет в глазах подчиненных. Обиды затаивались, правда, не успевали выйти наружу, т. к. был

сумасшедший темп работы. Конструкторам и всем начальникам отделов нужно было успеть везде: выполнить чертежи в ЦКБ, провести испытания в бассейне на открытой воде на р. Трoца, на Каспийском море на острове Чечень, строить на заводе. Все это практически без выходных. Молодой коллектив горел энтузиазмом и не давал обрушиться конфликтным невзгодам на Алексеева, воспринимая трудности чаще с юмором...

Звезда «советского «экрана» в декабре 1966 года отмечал свое 50-летие. В Доме ученых состоялось торжественное собрание, банкет. Все очень бурно поздравляли, особенно военные, с невероятными успехами «парохода». А я, студентка 4-го курса кораблестроительного факультета политехнического института, совершенно не могла понять, что это за «пароход»? Даже с самой феноменальной фантазией представить, что «пароход» — это экраноплан, невозможно. Только придя на работу в ЦКБ, я узнала, что «пароход» — это была конспиративная кличка экраноплана. В институте на последнем курсе я училась в группе скоростного судостроения, но и там, даже на закрытых лекциях, преподавателями из ЦКБ не было сказано об экранопланах ни слова. Единственное — нам читали очень большой курс аэродинамики.

По распределению я попала в ЦКБ. Сначала на конструкторскую практику, потом на диплом и на работу. Тема дипломного проекта у меня была — «Речной пассажирский экраноплан». Сначала очень испугалась — не справлюсь. Но по мере того, как я знакомилась с проработками ЦКБ, экранопланы стали вызывать у меня интерес. Мне хотелось знать про них все, и чем больше я узнавала, тем меня больше охватывал внутренний восторг и стремление изобразить на бумаге свои мысли в виде дипломного проекта. За все годы учебы в институте ни разу не было у меня такого энтузиазма. Сухогрузы, подробно изучаемые мною на протяжении 5 лет, не вызывали у меня «полета мысли». В ЦКБ мне очень нравилось, и я перестала жалеть, что пошла учиться на кораблестроительный факультет. Так все замечательно складывалось!

Значительно расширились мои возможности общения с палой: это в машине по дороге на работу, частенько вместе обедали в столовой, а если у него выкраивалась свободная минутка, что было крайне редко, он приходил на мое рабочее место посмотреть, как у меня продвигается диплом. Самому ему со мной заниматься было некогда, но он выбрал мне в руководители диплома очень знающего молодого конструктора, занимающегося в то время гражданскими экранопланами, - А. Сафронова.

Он был очень строг и требователен. Всю основную информацию по экранопланам я получила от него.

Ничто не предвещало каких-либо неприятностей, Кроме одного: в тяжелом состоянии лежал в больнице Н. А. Зайцев — папин друг, его заместитель, главный инженер ЦКБ. У него был рак. 2 декабря 1967 года он умер.

Смерть Николая Алексеевича очень опечалила папу, мало того, что он потерял друга юности, но и замечательного организатора, талантливого инженера. После смерти Зайцева Алексеев обратился в министерство и к городским властям с просьбой помочь ему найти хорошего главного инженера для ЦКБ. Тогда в состав ЦКБ входили: собственно само бюро, завод «Волга», опытно-экспериментальные базы в Чкаловске, Балахне и в Каспийске. Одним словом, солидное НПО, которое строило, как говорили, в год — «пароход». А сколько проектировали?

И Министерство судостроительной промышленности оказало Алексееву «неоценимую помощь» — увеличило оклад на 120 руб., а чтобы он «больше занимался конструкторской работой, его сняли с должности начальника — главного конструктора ЦКБ по СПК. И чтобы окончательно «облегчить» ему жизнь, разделили бюро на «КБ-А» и «КБ-Б», назначив его только главным конструктором «КБ-Б».

Все это происходило очень быстро и для папы совершенно неожиданно. 17 марта 1986 года его вызвали в министерство. Домой он вернулся 19 марта. Я его с нетерпением ждала, т.к. он обещал прийти в политехнический институт. Должен был быть очередной праздник кораблестроительного факультета, и папа был приглашен туда как бывший студент и почетный гость. Когда он пришел домой вечером, был очень расстроен и на вопрос: «Что случилось?» ответил: «Ничего не понимаю, зачем вызывали в министерство. Я их о помощи просил, а они на меня вагон дерьма вылили». На вечер в институт он пошел и был весел, бодр и много рассказывал студентам о своей работе. Утром мы с ним поехали на работу. Часа через два открывается дверь комнаты отдела, где я находилась, и входит папа с незнакомым мужчиной, сзади представители нашего парткома. Отец поздоровался со всеми и сказал: «Разрешите представить вам нового начальника — главного конструктора ЦКБ по СПК — Иконникова». Все оторопели, а он продолжал: «Прошу любить и жаловать!...».

Итак, с 20 марта 1968 года Алексеев Р. Е. был полностью отстранен от своих детищ — судов на подводных крыльях! Все последующие суда — «Восход», «Полесье», «Антарес», «Колхида», «Циклон», «Ласточка» проектировались и строились совершенно

без его участия, ему не разрешалось вмешиваться в процесс их разработки. Было разрешено заниматься только экранопланами. Как же так произошло? В чем причина? Кому понадобилось совершить это «благо» для ЦКБ?

Насколько мне известно, параллельно с просьбой Алексеева в министерство поступило анонимное письмо из ЦКБ о том, какой плохой человек и конструктор Р. Е. Алексеев. Такое же письмо поступило в Горьковский обком партии. В связи с письмом и для сообщения, какой человек Р. Е. Алексеев, в обком вызывали маму. Я не знаю, что было написано в письме, но мама пришла в шоковом состоянии и долго не могла прийти в себя. Многие наши знакомые вдруг перестали с нами общаться и даже здороваться. Все было совершенно непонятно. Группа конструкторов ЦКБ пыталась защитить Алексеева — не анонимно, но их не пожелали слушать и, как говорили, некоторых даже наказали.

20 марта 1968 года Р. Е. Алексеев «отправился в обратный путь» от начальника — главного конструктора ЦКБ по СПК — до рядового конструктора. Из рядовых успел дослужиться до начальника отдела перспективного проектирования № 33.

Осенью 1968 года я начала свою трудовую деятельность в стенах ЦКБ, в проектно-отделе №11. Готова была заниматься чем угодно, лишь бы помочь папе, видя, как ему трудно. В это время в ЦКБ разрабатывались проект речного пассажирского экраноплана «Чайка» и ряд военных заказов. Меня направили в группу по проектированию «Чайки». Мы мечтали построить ее в 1975 году. Но в связи со срочными работами по транспортно-десантному экраноплану «Орленок» группу распускают, мы все ударно работаем на «Орленке». «Орленок» спустили на воду в 1973 году, после чего разрешили возобновить работы по «Чайке». Мы с величайшим энтузиазмом набросились на проектирование речного пассажирского экраноплана, и осенью 1974 года в эллинге на опытно-экспериментальной базе в Чкаловске произошла закладка «Чайки».

Но! В ноябре 1974 года произошла авария во время испытаний «Орленка». На полном ходу отвалилась кормовая оконечность. «Что делать? Хвоста нет!» Поняв значимость случившегося, Алексеев не растерялся, оттолкнул пилота, сам сел за штурвал и сам довел «остаток» экраноплана до базы. Никто не пострадал. На борту, кроме конструкторов и рабочих, находилась приемная комиссия. Когда на берегу его спросили: испытывал ли он чувство страха в тот момент, он ответил: «Не боятся только дураки. Страх победить можно, это в конце концов зависит от самого человека. Трудно побороть в себе чувство вины — нет, не за аварию — что сам не проверил, как выполнено

распоряжение. Страшнее любого страха потерять доверие к человеку, тем более к своему коллеге».

После аварии и проектирование, и строительство «Чайки» было запрещено. Все «КБ-Б» стало заниматься проектированием и строительством только военных заказов. Алексеева освобождают и от этого процесса, предложив ему заниматься только НИРовскими разработками перспективных компоновок и только для военных целей. Правда, он пытался «подпольно» заниматься «Чайкой», но это быстро пресекли. Был назначен новый главный конструктор экранопланов.

В 1976 году начались испытания второго экраноплана типа «Орленок», принципиально не отличающегося от первого, пострадавшего в аварии. Новый главный конструктор категорически запрещает пускать Алексеева на борт «Орленка» во время испытаний. Ему даже не подписывают командировку в Каспийск. Но он все равно ездил в Каспийск. Единственный человек, который не подчинился приказу главного конструктора, был А. И. Митусов — пилот нашего самолета, который обслуживал испытания. Вот Алексеев и летал вместе с ним и наблюдал за испытаниями. Отцу тогда было непонятно: ну наказали, сняли со всех должностей, но почему не разрешают заниматься делом всей жизни? Сначала отстранили от судов на подводных крыльях, а теперь и экранопланов. Как быть? Как не утратить постоянно рождающиеся идеи? Каким образом претворить их в жизнь? Как сохранить физический тонус работоспособности? На кого опереться?

Но период растерянности, глубокой печали о потерянном, навалившихся вдруг болезней не затянулся благодаря огромному жизнелюбию Алексеева. Он как бы ушел в «подполье». Жил практически безвыездно на филиале в Чкаловске, много гулял по лесу: он очень любил собирать грибы. Вспомнил молодость — вернулся к живописи, освоил пилотирование спортивных самолетов, организовал группу любителей полетов на парашюте, занимался с ребятами, живущими на филиале. Его квартира была для них техническим клубом: он учил их мастерить, рисовать, заниматься спортом. Сам освоил горнолыжный спорт, организовал горнолыжные секции как на филиале, так и в ЦКБ. Регулярно стал ездить в горнолыжные лагеря на Кавказ. Так он «зализывал раны» и набирался сил для нового этапа своего технического творчества.

Даже после 1975 года, когда многим казалось — куда уж ниже? — все же мало было людей, кто сомневался, что он не встанет. Встанет и вытянет! Сомневались в другом: успеет ли? В декабре 1976 года Р. Е. Алексееву исполняется 60 лет.

1976—1980 годы. Поскольку Алексеев полностью отстранен от процесса проектирования, постройки и испытаний, как мы теперь говорим, экранопланов первого поколения, он чрезвычайно активно начинает разработку экранопланов второго поколения. Для этого он обращается к руководству ЦКБ с просьбой организовать отдел перспективного проектирования экранопланов. Отдел разрешают организовать, но руководство против, чтобы он был начальником этого отдела. Начальником назначают Зобнина Б. А. В отдел начинают записываться сотрудники на уровне ведущих конструкторов из всех отделов.

33-й отдел — все в нем было не как у всех. Его правильнее было бы назвать мини-КБ. За свою пройденную творческую жизнь Алексеев четко понял, что нужно для того, чтобы создать новый аппарат, результатами каких работ оперировать в создании новой компоновки. И он начинает изыскивать все возможные варианты экспериментальных работ для получения необходимых данных. В своем кабинете он устанавливает мини-аэродинамическую трубу «Дуняша». Нет возможности делать стандартные модели для продувок в нормальной аэротрубе — делают модели, как сувенирные игрушки, и продувают в «Дуняше». Сколько их было! Есть трек, но официально не разрешают испытывать катапультируемые модели. Алексеев со своей командой начинает нелегальные походы на трек. Тогда отключают электропитание трека. Стали работать без освещения и перешли на катапульту из резинового жгута. Одновременно проектировали предложенную Алексеевым маятниковую катапульту. Тогда пожарные заколотили и опечатали двери трека. Пришлось Алексееву со своей командой перейти на «глубокую» конспирацию. В боковой стене трека, на безлюдной стороне, была сделана маленькая потаенная дверца с замком. Двигались на трек с предосторожностями, тайну двери хранили, как могли. Эти почти детективные истории сопровождалась шутками конструкторов и рабочих. И дело продвигалось.

Было проработано и испытано на моделях огромное количество вариантов, прежде чем вырисовался основной облик экраноплана второго поколения, но он предназначался для военных заказов. А за время работы Алексеев отлично узнал: если работать на военных, да еще на несбыточную перспективу — это никогда не получить официального признания. И он начинает заниматься опять новыми компоновками, ничего общего не имеющими с экранопланами второго поколения, отличающимися и от первого поколения, пока еще секретного. Это суда на динамической воздушной подушке. Как бы продолжая преемственность судов на подводных крыльях, он их называет:

«Волга-2», «Ракета-2», «Метеор-2», «Вихрь-2». Мечтая, что в ближайшем будущем они начнут бороздить «голубые дороги» нашей страны, потому что просты и надежны. На «Волге-2» он собирался отправиться на Олимпийские игры в Москву в 1980 году. «Волгу-2» заложили в декабре 1979 года на эллинге на филиале в Чкаловске.

А 9 февраля 1980 года перестало биться неутомимое сердце Р. Е. Алексеева. Произошло это совершенно неожиданно. 11 января Алексеев готовился к испытательному выходу самоходной модели «СМ-9». Как всегда, пришлось разбирать завал непонятно откуда взявшихся досок и бревен около эллинга, чтобы вывести модель. Когда выводили модель, она неожиданно сорвалась из рук державших ее людей, и Алексеев ощутил всю ее тяжесть на своих руках. Неожиданно появилась резкая боль в животе. Потом вроде отпустило, но испытания решили отложить, и он поехал в ЦКБ. По дороге застрял с машиной, пришлось приложить усилия, чтобы ее вытолкнуть. Боль не проходила, но он терпел. Когда вечером пришел домой, был очень бледный и жаловался на боль в животе, думая, что это аппендицит. Мы его еле уговорили пойти в больницу. На следующий день, когда я пришла к нему в больницу, он говорил, что побаливает, но не сильно. Врачи никак не могли определить, что у него. На следующий день он утром встал, начал делать зарядку и потерял сознание. Его сразу же отправили на операционный стол. Оказался перитонит. Было уже поздно, время упущено. За его жизнь боролись врачи и он сам до 9 февраля 1980 года. Было сделано еще две операции, но все оказалось безнадежно.

ЭПИЛОГ

18 декабря 1986 года в ЦКБ отмечали 70 лет со дня рождения Р. Е. Алексеева.

По этому случаю в газете «Ленинская смена» появились строки:

«Человек-легенда, он наш современник. Жил с нами в одном городе, так же, как мы, любил Волгу, только был очень занятым человеком, поэтому знали его при жизни немногие. Счастливые люди, кто работал с Алексеевым! Он втягивал их в мощный круговорот дел и событий, спешил, рвался к победе, побеждал и опять спешил».