

Я твердо верю:
недалек тот день,
когда крылатые суда
будут развивать
поистине
космические
скорости.
Р. Е. АЛЕКСЕЕВ

ГЕРОИ
СОВЕТСКОЙ
РОДИНЫ



Виктор
ИЛЬИН

**АДМИРАЛ
СКОРОСТНОГО ФЛОТА**

**ГЕРОИ
СОВЕТСКОЙ
РОДИНЫ**



**Виктор
ИЛЬИН**

АДМИРАЛ СКОРОСТНОГО ФЛОТА

Москва
Издательство
политической
литературы
1983

39.42

И46

И $\frac{0802010204-343}{079(02)-83}$ 295—83

© ПОЛИТИЗДАТ, 1983 г.

ВЕТЕР В ПАРУСА

Хороша Волга... И когда лежит не шелохнется в сияющей радости полдня. И когда кутается в черное покрывало ночи — цветные огни бакенов и бортовые огни судов кажутся россыпями самоцветов. И в штормовую пору столько в этой реке истинно русской, самобытной силы и красоты! Глядишь на Волгу и думаешь невольно: чтобы обуздать такую богатырскую мощь, и люди должны быть сродни реке.

Но вспоминаю волгарей еще с той поры, когда мне, курсанту речного училища, пришлось выйти в первый рейс по Волге, и вижу перед собой не былинных богатырей, а самых обычных людей. Да, они только люди. Но как много за этим...

Говоря о Волге, как не вспомнить коренного волгара Валерия Чкалова. В наши дни его краснокрылый самолет стоит в ангаре на берегу реки, в том городе, где родился и вырос пилот. Над городом проносятся реактивные лайнеры, о которых Чкалов лишь мечталось.

Преобразилась и Волга, по которой плавал когда-то кочегар Чкалов на тихоходном «Баяне». По главной водной улице России ходят суда, не уступающие по размерам морским собратьям. Уже давно перестал быть диковинкой стремительный лет судов на подводных крыльях с космическими названиями «Ракета», «Метеор», «Восход». Теперь просто невозможно представить реку без этих белоснежных скороходов. Кажется, сам облик Большой Волги воплотился в них.

Сохранился снимок предвоенных лет. Яркий солнечный день. Набережная реки. Валерий Чкалов вручает приз побе-



«Чкалов сказал, что я — молодец,
и пожелал быть таким впредь»

дителю волжской регаты — студенту Горьковского индустриального института Ростиславу Алексееву. Два волгаря, два человека, ставшие гордостью нашей Родины. Эта награда была как символ, как эстафета больших дел. Прошло немного лет, и Алексеев вручил штурвал крылатого судна другому волгарю — капитану Виктору Полуэктову...

Если взять за точку отсчета скорость баржи-беляны, сверстницы молодого Чкалова, и соотнести ее с судами конструкции молодого Алексеева, взлет скорости будет почти двадцатикратный. А если продолжить мысленно это

сравнение с последними скороходами конструкции Алексева, то мы увидим, как практически в пределах жизни одного человека скорости передвижения по воде увеличились в десятки раз.

Силу Волге дают притоки. И, наверное, было бы напрасно пытаться разделить их, составляющих общий могучий поток. И если я предпринимаю попытку рассказать об одном из выдающихся наших современников, давшем крылья судам, то делаю это не из желания обособить его жизнь, а напротив — показать, сколь неотделима его судьба от судьбы Родины.

Он знал эту истину мореходов: если ветер благоприятствует — спеши распустить паруса. Ветер не всегда был попутным. Но Алексеев умел преодолевать не только секущий лицо штормовой ветер, но и мертвящий штиль.

...Передо мной на пожелтевшем листе автобиография, написанная Ростиславом Евгеньевичем Алексеевым. Она датируется 1940 годом. Стил — обычный для такого рода документов — предельно лаконичный и сдержанный: «Я родился 19 декабря 1916 года в семье Алексева Евгения Кузьмича — сельского агронома. Мать — Алексеева Серафима Павловна была сельской учительницей. Родился в г. Новозыбкове Орловской области (ныне Брянской. — *В. И.*). Там поступил учиться в начальную школу г. Новозыбкова.

В 1930 г. жил в г. Нижнем Тагиле Свердловской области. Работал на местном радиоузле слесарем по ремонту радиоаппаратуры и учился в ФЗУ с 1930 по 1933 год.

В 1933 году поступил учиться в Горьковский вечерний рабфак, работая в то же время чертежником и художником в различных учреждениях.

В 1935 году поступил в Горьковский индустриальный институт им. Жданова на кораблестроительный факультет.

Одновременно работал художником и чертежником. С 1938 по 1940 год работал тренером по парусному спорту. В институте выполнял общественную работу: к праздникам вел художественное оформление, был членом правления спортклуба. В 1939—1940 годах был председателем Горьковской городской парусной секции...»

На этом обрывается рукописная страничка биографии Алексеева. Не будем и мы опережать события. Хочу привести здесь еще один документ, хранящийся в семейном архиве. Собственно, документом его вряд ли можно назвать. Я имею в виду листок с графологической экспертизой почерка Ростислава. Было в ту пору такое увлечение. Так вот, когда будущему главному конструктору исполнилось 20 лет, чертами его характера были:

Независимость.

Склонность делать все, как думает сам.

Препятствия не служат причиной остановки.

Уравновешенность.

Размеренность в делах.

Честность.

Сочетание моральной и физической силы.

Склонность к технике.

Как видим, графолог не поскупился на лестную характеристику. Но любопытно то, что каждое из этих качеств действительно подтверждалось всей его последующей жизнью. Многие из этих ценных качеств он унаследовал от родителей.

Евгений Кузьмич Алексеев — отец Ростислава — много и плодотворно работал в науке, руководил опытной сельскохозяйственной станцией в городе Новозыбкове. Занимаясь проблемами улучшения структуры земледелия на небогатых почвах, он ратовал за внедрение в севооборот люпина, видел в нем надежное средство для повышения плодородия земли.

И хотя на пути к признанию будущего профессора было немало трудных испытаний, он с упорством и мужеством

преодолевал сложные обстоятельства, сумел доказать всю важность своей работы для агрономии. Вспомним запись у Алексеева-младшего: «...препятствия не служат причиной остановки». Упорством, настойчивостью он явно был в отца.

«Люди, знавшие семью Алексеевых,— пишет новозыбковский краевед Г. И. Цыганок,— вспоминают, что Ростислав в возрасте 6—9 лет мастерил лодки и пускал их по реке Ипуть. Об этом рассказал нынешний директор опытной станции А. А. Духанин, лично знавший Алексеева, и старший научный сотрудник станции И. К. Саввичева, отец которой, Герой Социалистического Труда, селекционер К. И. Саввичев, состоял в большой дружбе с семьей Алексеевых».

Сколько воды утекло в речушке Ипуть за эти десятилетия, а помнят новозыбковцы своих земляков Алексеевых. Помнят дом, в котором кроме Ростислава было еще трое детей: его брат Анатолий, сестры Галина и Маргарита. Мать — учительница — привила детям любовь к музыке, живописи, научила видеть всю красоту жизни.

Новозыбковцы не без гордости называют своих знатных земляков. Отсюда родом председатель революционного Центробалта П. Е. Дыбенко, академик Д. И. Щербаков — крупнейший специалист-геохимик, в местной гимназии учился академик Е. О. Патон.

Здесь работал Герой Социалистического Труда К. И. Саввичев — один из выдающихся наших селекционеров, занимавшихся разведением люпина. С почтением вспоминают бывшего председателя колхоза С. Я. Халявина — Героя Социалистического Труда, депутата Верховного Совета СССР. Всей стране известно имя механизатора, Героя Социалистического Труда Б. П. Кирейко.

И в этой галерее людей, прославивших свой маленький город, почетное место занимает главный конструктор скоростных судов, лауреат Ленинской и Государственной премий, доктор технических наук Ростислав Евгеньевич Алексеев.

...Когда декан кораблестроительного факультета узнал, что Леонид Попов, отлично сдавший зимнюю сессию, на весенней получил «неуд», он вызвал студента в кабинет.

— Я предупреждаю вас, юноша, вы стоите на неправильном пути! — Голос его звучал предостерегающе. — Увлечение яхтами к добру не приведет. Студенты в первую очередь должны что?

Леонид вспомнил — декан любит заканчивать фразу вопросом, вспомнил и сказал:

— Учиться!

— Так, — подтвердил декан и кивнул. — А вы с Алексеевым что? Ходите на яхте. Несерьезное это дело...

Он хотел было пояснить декану, что Ростислав не просто ходит на яхте, про него говорят: он «ходит головой», рассчитывая, как поймать ветер своим парусом. Мог бы сказать, что скупые на похвалу волгари зовут Алексеева Адмиралом. Но что до этого декану?

— Вы еще вспомните мои слова, юноша, — после паузы сказал декан, — осенью, когда придете пересдавать. Вот и отдыхайте все лето с испорченным настроением!

«Ну уж нет, настроение нормальное, — внушал себе Леонид, спускаясь к Волге в тряском трамвае. — Впереди соревнования в Куйбышеве. Надо постараться снова первое место взять».

Адмирал, к которому спешил Леонид, был хмур и озабочен. Его можно было понять: попробуй по своим чертежам построить яхту, когда нет ничего, кроме рук и нехитрого инструмента. Даже парус пришлось шить из лоскутов. Из-за этого паруса экипажу пришлось претерпеть неприятность: выкрашенный черной краской, парус походил на пиратский. И в гонке с таким парусом участвовать не разрешили. Экипаж приуныл. И тогда Адмирал решил доказать членам судейской коллегии, на что способна их снятая с соревнований яхта. Она ушла вдогонку после старта других, а на финише была первой.

Вспомнилось, как во время другой многодневной гонки экипаж попал ночью в шторм. Грозовая кутерьма обрушилась внезапно, подняв крутую волну. Молнии вспарывали темень, освещая на мгновение напряженные, взволнованные лица ребят. Адмирал скомандовал на поворот. И тут Леонид поскользнулся и упал за борт. Но все обошлось: Ростислав, вмиг оценив ситуацию, успел схватить его и втащить в яхту.

Тогда они благополучно вышли из шторма. А сколько таких испытаний на прочность характера придется еще выдержать двадцатилетнему Адмиралу в будущем!

...Леонид прыгнул с подножки трамвая и, перебежав улицу, спустился к водной станции, где покачивалась на волнах их яхта «Ребус».

— Пораньше не мог? — сердито спросил его Ростислав.

— Честное слово, Слав, не мог! Декан, понимаешь, отчитывал.

— По причине?

— Отчитывал, получил, мол, одну двойку и еще получишь.

— А почему мне не сказал?

— Подумаешь, пустяк... Осенью пересдам.

— А ну, вылезай! — решительно отрезал Ростислав. — Пересдашь — придешь. Двоечников еще не хватало в экипаже.

— Слав! — взмолился Леонид. — Так ведь пересдам же я!

— Когда?

— На этой неделе, не подведу, правда!

Больше разговора о двойке не было. Только, разбирая такелаж, Алексеев обронил:

— Скажи спасибо, что день сегодня особенный, а то бы...

Ростислав развернул обернутую вафельным полотенцем продолговатую, похожую на сигару модель судна с двумя металлическими планками. К одной из них был прикреплен трос. Еще один трос тянулся к рулю. Осторожно опустили модель на воду.

— Музыка, туш! — озорно скомандовал Ростислав.—
Все по местам!

Ветер туго ударил в парус, и яхта, показав крашенное суриком днище, понеслась по речной глади. Рядом с яхтой шла модель.

Бывает нередко, что техническая идея, овладев человеком, становится делом всей его жизни, она уже неотделима от ее создателя. Но в нашем случае идея родилась за четверть века до появления на свет того, кто воплотил ее.

Однажды Алексееву, читавшему научные труды ЦАГИ, попала статья, где рассматривались условия работы крыла, находящегося в потоке воды. Если попытаться воспроизвести логику рождения будущей идеи, можно предположить, что шла она по пути ассоциации. У крыла, расположенного под определенным углом к набегающему потоку, возникают гидродинамические силы, подобные подъемной силе крыла, движущегося в воздухе. Как известно, вода в восемьсот раз плотнее воздуха. Следовательно, такая же по величине подъемная сила крыла в воде может быть достигнута при размерах во столько же раз меньше, чем у самолетного крыла. Это первое. Во-вторых, гидродинамические силы позволяют поднять над водой корпус судна, уменьшив тем самым сопротивление. А это резко увеличит скорость хода.

Как все это кажется просто и буднично. Но задумаемся: ведь статью читали многие, конструированием крылатых судов занимались десятки энтузиастов еще с конца прошлого века, а результат? Лишь Алексееву практически удалось воплотить идею, совершив подлинный переворот в судостроении. Что было здесь главным: интуиция, творческое озарение или инженерный расчет?

На этот вопрос и сегодня нет однозначного ответа даже у тех, кто хорошо знал Алексеева. Инженер-судостроитель Николай Иванович Белавин отмечал непрерывный поиск

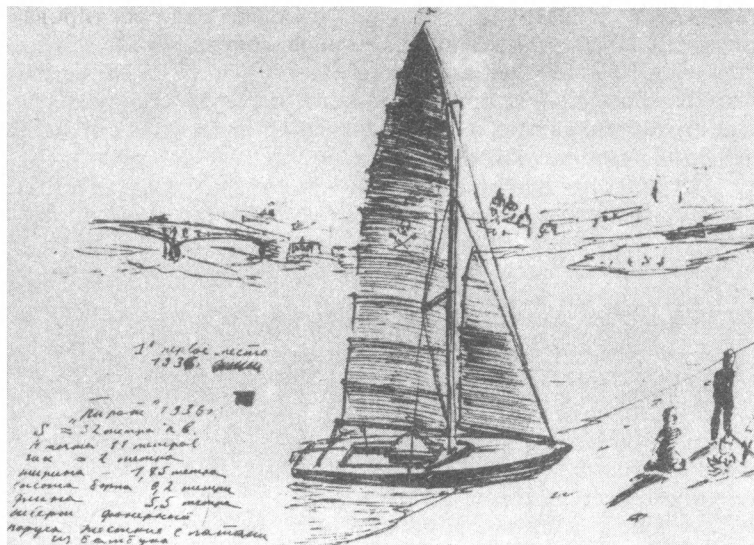
своим другом оригинальных технических идей из разных областей науки и техники. И особую интуицию Алексеева, что было крайне важно при весьма скудной в то время информации. Еще одно качество его подчеркивал институтский товарищ: размах в постановке экспериментов, смелость решений, умение пойти на риск.

«Нередко,— пишет Белавин,— не только мы, студенты, но и преподаватели поражались глубине его знаний. Некоторые лекторы (Сизов — теория корабля, Маттес — прочность) уже тогда чувствовали в этом несколько замкнутом, неуклюжем и спокойном парне незаурядную личность... Алексеев обладал исключительным трудолюбием, доходящим до самозабвения, до фанатизма. В то же время он всегда равнодушно относился к житейским благам. Одежда, питание, квартира, дача... Никогда не думал и не любил говорить об этом. Зато в зрелые годы, когда иные думают лишь о пенсии, по-юношески пылко увлекался горными лыжами, виндсерфингом».

Алексеев, сам известный яхтсмен, впервые применил на яхтах вращающуюся мачту, изгибающийся гик, ему принадлежит создание обтекаемых обводов корпуса, которые сохраняют симметрию при крене яхты.

Бывшая однокурсница Алексеева Дарья Васильевна Пестова рассказала об эпизоде, который, на мой взгляд, дает представление о характере и способностях будущего главного конструктора скоростных судов:

«На третьем курсе института читают один из основополагающих предметов — теорию корабля. В ходе лекций дается курсовое задание — сделать теоретический чертеж судна. Для исполнения его необходимы не только известные навыки, но и образное видение. Возилась долго, очень старалась, но, должна признаться, судно получилось отвратительного вида. Преподаватель забраковал мой чертеж... Рядом оказался Алексеев, который предложил свою помощь и попросил лист ватмана. Набросав по главным размерениям



Из-за этого паруса экипаж
и его Адмирал прослыли оригиналами:
выкрашенный черной краской парус
походил на пиратский
(рисунки Р. Алексеева)

сетку, он буквально в одно касание провел шпангоуты, ватерлинии, батоксы. Ему даже не понадобились лекала. При виде этой легкости у меня возникло сомнение. Если линии чертежа проведены на глаз, без расчета, то получится ли требуемое водоизмещение? Но, когда мы произвели подсчет, ошибка получилась всего в полторы тонны. Я до сих пор не понимаю, как ему удалось так точно и быстро дать правильное решение...»

1939 год был одним из памятных, радостных в жизни студента четвертого курса В. Алексеева — он избирается

председателем жюри Всесоюзного конкурса по проектированию парусных судов. Тогда же на первенстве ДСО «Судо-строитель» в Ленинграде рулевой Алексеев с матросом Леонидом Поповым стремительно обошел в гонке все 20 экипажей, заняв первое место.

Октябрь сорок первого. В эти суровые дни войны Алексеев защищает дипломную работу. Тема официально называлась «Глиссер на подводных крыльях». На защите присутствовал только узкий круг лиц-специалистов. На представленных чертежах было изображено судно, какого не знала еще вся многовековая история кораблестроения.

Членам государственной экзаменационной комиссии зачитали отзыв профессора М. Я. Алферьева: «Дипломант последовательно подходит к новому типу глиссера на подводных крыльях, названному им А-4. Этот тип он развивает в нескольких вариантах, отличающихся между собой размерениями и способами носового и кормового оперения. Дипломант придает своему судну интересную обтекаемую форму, отображая не только высокие мореходные качества, но и стремительность корабля, соответствующую скорости движения порядка 100 узлов.

В проекте хорошо продуманы все устройства глиссера и предусмотрены все моменты его эксплуатации как на спокойной воде, так и на поверхности взволнованного моря. Мореходные качества судна подтверждены гидродинамическими расчетами, в создании которых дипломант проявил большую инициативу».

Комиссия, высоко оценив проект, присвоила Алексееву звание инженера-кораблестроителя. Молодого специалиста направили на завод «Красное Сормово».

Через неделю после защиты, прибыв на работу, Алексеев пишет рапорт на имя наркома Военно-Морского Флота, в котором предлагает создать скоростной катер. К рапорту

приложен общий вид катера — истребителя подводных лодок. На нескольких листах представлены чертежи обводов корпуса и элементов крыльевого устройства. Вычерчены кривые остойчивости, плавучести, приведены элементы исследования мореходности в различных режимах плавания.

Вскоре приходит ответ с огорчительными выводами: «Предлагаемая схема движения глиссера на подводных крыльях является неприемлемой, так как выбранная конструкция в основе своей ничем не отличается от уже ранее испытанных и обреченных на неудачи».

...Тревожная осень первого года войны: колонны машин на шоссе, ведущем из Москвы, затемненные горьковские причалы, где грузятся на пароходы эвакуированные; изнуренные люди, копающие рвы, траншеи, блиндажи на оборонительных рубежах совсем недалеко от города. Никто не мог быть безучастным к судьбе страны, землю которой топтали фашисты. Алексеев — контрольный мастер завода «Красное Сормово» — обращается в наркомат, предлагая специальные устройства для воспламенения бутылок с зажигательной смесью.

Вслед за этим он вносит предложение применять на скоростных торпедных катерах новый движитель, построенный на реактивно-инжекционном принципе, тот самый, который использовали сормовичи через два десятка лет при строительстве теплохода «Буревестник».

В той напряженной военной обстановке главным заданием корабелов был выпуск как можно большего числа танков, ведь основной театр боевых действий развернулся на суше. Пришлось на время отложить проекты. Но о создании скоростного судна Алексеев не только мечтал — он настойчиво продолжал свои эксперименты: выстругивал деревянные модели и в короткие часы отдыха испытывал их на реке.

В один из зимних дней 1943 года Алексева вызвал глав-

ный конструктор завода Владимир Владимирович Крылов:
— У вас, слышал, был оригинальный дипломный проект?

Вопрос прозвучал так неожиданно, что Ростислав растерялся: был... Но сейчас об этом стоит ли вспоминать?

— А вы вспомните, изложите мне суть,— попросил Крылов. Выслушав, скупно пообещал: — Поговорю с директором.

Мастерская... Избушка, нет, не на курьих ножках, а на понтонах. Маленькая конурка, вмерзшая в лед у берега Сормовского затона. В ней двое — Алексеев и ученик слесаря Саша Некоркин.

— Холодно! — поеживается Саша.

— А мы сейчас натопим,— подбадривает Ростислав.— Видишь, какая тут замечательная печурка.

Но вольный свет разве натопишь? Так и работали: вверху жара — уши жжет, внизу — руки пристывают к металлу. Это мешало, но расстраивало другое. Некоторые косились, а кое-кто говорил прямо в глаза: «Путаешься, Алексеев, в ногах у завода! Что за кустарь появился? Такими вещами научно-исследовательские институты должны заниматься, а не одиночки».

Не обижался. Понимал: можно убедить одним — построить катер. Доказать, поставив судно на крылья.

Как часто бывает, взявшийся за новое идет вначале один. У одних одиночество длится годами, у других — дни, недели, месяцы. Потом находятся единомышленники.

Вернулся из армии по болезни Леонид Попов. Пришел на завод.

— Возьмешь?

Смотрит Алексеев на похудевшее лицо товарища, чувствует в руке маленькую, но крепкую руку Леонида, и разливается по душе радость.

— Завтра выходи! Дел — во! — И ладонью по горлу — любимый Поповым жест.

Говорят, старый друг лучше новых двух. Но ничуть не хуже Леонида оказались пришедшие к Алексееву позднее молодые инженеры Николай Зайцев и Иван Ерлыкин. Еще перед войной их сдружило увлечение яхтами.

...Апрельский день сорок третьего года. Сормовский затон. На берегу полно народу: как ни скрывали день спуска большой самоходной модели катера, об этом на заводе все равно узнали. Одни пришли из любопытства, другие — помочь, если потребуется. И вот узкий сигарообразный корпус на воде. Но что это? Корпус накрылся, задрал крылья. В толпе на берегу гомон.

Алексеев смотрит на Попова, тот на него: неужели просчет в дифферентовке? Может быть, крылья далеко расположены от корпуса?

Толпа на берегу поредела — кому интересно смотреть на чужую неудачу?

Модель, крутясь на воде, упрямо высовывала наружу крылья. Попов даже испугался, услышав вдруг тихий смех Алексеева. А тот чертыхался и радовался:

— Воздух! В крыльях-то воздух.

Действительно, пустотелые крылья, погрузившись в воду, приобрели плавучесть, которая мешала модели ровно держаться на воде. Несколько отверстий решили исход: вода заполнила крылья и суденышко мягко закачалось на волне. Вот оно плавно отошло от берега. Пенный гребень волны вздымался перед носом катера, казалось, еще мгновение — вода перехлестнет через борт. Но судно словно поднатужилось, взревев мотором, и у днища появился просвет. В воде оставались только винт, крылья и руль. Легкий след стлался за кормой там, где только что громоздились бугры волн.

Много лет спустя главный конструктор скоростных судов говорил:

— Меня так вдохновила забота о моем проекте, это был такой могучий заряд уверенности в необходимости задуман-

ного, что его хватило на десятилетия. Ведь подумать только — еще в разгаре война, все подчинено лозунгу: все для фронта, каждая пара рук на счету, а государство думает о завтрашнем мирном дне...

Первенец, построенный в 1943 году, имел некоторые конструктивные особенности, от которых Алексеев впоследствии отказался. В частности, регулирование подъемной силы крыла происходило раньше в зависимости от скорости. Поворот крыльев осуществлялся водителем, которому приходилось интуитивно, вручную регулировать угол атаки. Испытания показали, что искусственная регулировка значительно усложняет конструкцию судна, требует длительного обучения водителя. Такой путь был признан неперспективным. Алексеев пришел к выводу, что наибольшую простоту и надежность конструкции обеспечивают жестко закрепленные крылья с постоянным углом атаки. Эту идею и требовалось претворить в жизнь.

Стремление Алексеева творчески осмысливать явления и генерировать новые технические решения, настойчивость и бескомпромиссность в их проведении не всегда воспринимались доброжелательно. Увлечение конструктора все новыми и новыми техническими решениями у одних вызывало чувство раздражения: ну что еще человеку нужно, ведь катер уже ходит! Другие были склонны видеть в этом проявление неорганизованности, неумение правильно построить свою работу. Находились и просто недалекие люди, не желающие замечать новое. А все это создавало дополнительные трудности, и не только технические. К той поре относится зарождение легенды о «тяжелом» характере Алексеева.

Тут самое время задаться вопросом: а что считать эталоном «легкого» характера? Что это вообще такое? И кто утверждает, что люди должны быть однообразно похожими? Тысячу раз прав старинный друг Алексеева, однажды заме-

тивший, что, не будь у него «тяжелого» характера, воли, целеустремленности, настойчивости, суда на подводных крыльях, возможно, еще долго бы «плавали» только на бумаге.

«Я встретился с Ростиславом в Москве в 1946 году,— рассказывает Н. И. Белавин.— Он с горечью говорил, что в его суда на подводных крыльях многие не верят. Он в это время целыми ночами пропадал в опытовом бассейне, отрабатывая крыльевую систему. Основным аргументом его недоброжелателей было: сам (и палец указывал вверх!) занимался подводными крыльями и у него ничего не получилось, а ты, мальчишка, хочешь чего-то добиться. Не выйдет, бросай. Ростислав, верный себе, говорил: не на того нарвались. И всем, в том числе и известным ученым, доказал свою правоту и перспективность малопогруженных подводных крыльев».

Если попытаться понять и объяснить поведение Алексева с точки зрения «здорового» житейского смысла, то сразу же обнаруживается, что главный был не в ладах с такой философией. Иногда он словно нарочно стремился выбрать наиболее невыгодный для себя вариант поведения и наживал очередных недоброжелателей. К сожалению, все эти затруднения отнимали у главного конструктора время — а он им дорожил, работал с большими перегрузками, стараясь каждую свободную минуту отдать своим крылатым судам. Да, именно каждую минуту!

Представим: встреча двух давних институтских друзей. Летний вечер в доме на берегу реки. Задушевная беседа о молодости, о работе, о планах. За полночь расходятся по комнатам, а когда друг часа через полтора просыпается, с изумлением обнаруживает, что Алексеев сидит за модельной судна.

Легче всего предположить, что иначе Алексеев поступить не мог. Но почему он не мог иначе? Потому что это было потребностью его натуры. Но это лишь часть ответа. Важно

и другое: он в любой ситуации умел оставаться самим собой, поступать так, как находит нужным.

Конструкторские качества Алексева в полной мере проявились в обширных теоретических и экспериментальных исследованиях, проводившихся им и его коллегами — инженерами Николаем Зайцевым, Леонидом Поповым, Иваном Ерлыкиным, Болеславом Зобниным, Иваном Шапкинским, Константином Рябовым. За это время, до середины 50-х годов, еще не были созданы пассажирские суда, но тщательно и глубоко проверены, обоснованы и отработаны вопросы устойчивости движения, ходкости, остойчивости, маневренности, надежности, безопасности, прочности. Инженеры проанализировали самые различные условия

Таким был
Р. Е. Алексеев
в 25 лет



эксплуатации. Эти испытания проводились в специально созданном гидроканале и в открытом водоеме.

Работа требовала терпения, веры. Возникали вопросы, на которые самим же приходилось давать ответы, поскольку подобной работой никто в судостроении прежде не занимался. Шел процесс, который обуславливал переход к совершенно иному качеству, период подготовки к проектированию и строительству пассажирских речных судов на подводных крыльях.

«РАКЕТА» ВЫХОДИТ НА КРЫЛЬЯ

Студенты кораблестроительного факультета за глаза звали доцента «Королем прочности». Звали потому, что доцент отличался категоричностью суждений в строительной механике корабля — науке, которой обучают будущих инженеров три года. За эти годы под присмотром доцента мы перерешали столько задач, нашли столько изгибающих и крутящих моментов, рассчитали столько эквивалентных брусьев и балок, что, естественно, доцент стал для нас весьма авторитетным человеком.

Встретив «Короля прочности» в Горьком спустя несколько лет после окончания института, я не без смущения объяснял, почему вдруг из инженеров подался в журналисты. Доцент посоветовал непременно съездить на завод «Красное Сормово» и побывать в экспериментальном цехе у Ростислава Евгеньевича Алексеева и его коллег.

Понизив голос, словно сообщая величайший секрет, продолжал:

— Они работают над судами на подводных крыльях. — Заметив, видимо, мое недоумение, поспешил добавить: — Да, да, батенька, именно так! Мы вас, к сожалению, этому не учили. Но что делать? Жизнь идет с ускорением. И это великолепно. Надеюсь, формулу ускорения не забыли?

Разве могло это сообщение оставить равнодушным бывшего инженера-судостроителя? Я поделился новостью с коллегами из молодежной газеты. Те в свою очередь удивились: разве мне не довелось читать в «Правде» информацию об этих судах?

Заметку я прочел единым духом. Она называлась «Теплоход с подводными крыльями». В ней говорилось, что группа конструкторов завода «Красное Сормово» под руководством Р. Е. Алексеева спроектировала пассажирский теплоход, который может передвигаться по воде со скоростью 60 километров в час, и что в его конструкцию заложен новый принцип — движение на подводных крыльях.

На малых скоростях такое судно идет, как обычное. По мере же возрастания скорости на несущих крыльях (они расположены под корпусом теплохода) возникает значительная подъемная сила. Судно приподнимается над поверхностью воды. При этом погруженными в воду остаются только поверхности крыльев, движитель, руль и частично стойки, связывающие крылья с корпусом судна.

«Волнующее впечатление оставляет поездка на этом необычном судне,— писал корреспондент «Правды».— Вот катер трогается с места. Быстро нарастает скорость. Шестьдесят... Восемьдесят... Сто километров! Стремительно проносится судно вдоль зеленых берегов Волги, ветер свистит в ушах. Корпус катера поднят высоко над водой. Быстрота хода такая, что не успеваешь прочитывать названия встречных судов. Проходит четверть часа. Впереди показывается Балахна. Еще немного — и взору открываются величественные сооружения Горьковского гидроузла. Пятьдесят километров пройдены за полчаса!»

Спустя годы корреспондент «Правды» К. И. Погодин вспоминал: «Я приехал в Горький на соборовскую работу в 1956 году. Есть у меня привычка на новом месте сразу же знакомиться с директорами наиболее крупных предприятий. Так быстрее входишь в курс дела. Зашел на «Красное Сормово» к А. И. Лапину, побеседовали. И он как-то мимоходом рассказал мне о группе энтузиастов, которые чуть ли не на общественных началах проектируют принципиально новые корабли. Пошел я к Ростиславу Алексееву. Так называемое КБ помещалось буквально на чердаке

одного из цехов. Крохотное по размерам, кажется, в две комнатухи. Стены сплошь увешаны чертежами, эскизами, столы тоже ими завалены.

Алексеев встретил меня довольно сухо, сдержанно: — Зачем все это вам? Ведь не сможете напечатать.

Все же мне удалось разговорить конструктора. Видимо, помогла моя искренняя заинтересованность. Беседой не ограничились: Алексеев на своей «Победе» отвез меня в заводскую гавань, где стоял уже готовый небольшой катер на подводных крыльях. И прокатил с ветерком до Балахны и обратно.

В пути мне захотелось посмотреть, как «работают» крылья.

— Это можно только с берега увидеть, — сказал Алексеев. — Но быстро нашелся: — Берите его за ноги, ребята, и опускайте за борт вниз головой!

«Ребята так и поступили. Промок я до нитки, но подводные крылья увидел».

...Итак, весна. А уж если совсем точно — 27 февраля 1957 года. Утром отправляюсь в Сормово. Еду сперва автобусом, потом шагаю по улице Баррикад к главной проходной. Досаду на очередь в бюро пропусков, на медлительного вахтера, который придирчиво рассматривает пропуск: неужели не понимает, что происходит на заводе в эти дни? Но людей, по-моему, в это утро больше занимала весна. Она вошла в город незаметно, ночью. Утро выдалось серое, дул теплый ветер, и под его ударами бурый городской снег истекал веселыми ручейками. Мокрые темные ветки деревьев у заводоуправления усеяли воробьи. И от первых признаков весны, и от предстоящей встречи на душе было светло, как бывает в предчувствии близкой большой радости.

Подхожу к огромному кирпичному зданию экспериментального цеха. Открываю маленькую дверь, прорезанную в высоких двустворчатых воротах. Помещение внутри ока-

залось еще больше, чем я предполагал, да к тому же в нем было полно света — весеннее солнце проглянуло сквозь облака. И в этих лучах, косо падавших сквозь крышу, словно выхваченный лучами «юпитеров» высился корпус судна. Он был желто-зеленый. Но поражал не цвет, а необычные для глаз обводы. Стремительные очертания надводной части корпуса, откинутаая назад (полуутопленная — вспомнил я термин) ходовая рубка, какие-то блестящие конструкции под днищем в носу и корме заставили в изумлении остановиться.

Не об этом ли мы, студенты, думали, споря о кораблях будущего? И вот теперь воплотившаяся мечта стоит в главном пролете цеха. К судну можно подойти и потрогать его дюралевые борта, усеянные частыми рядами заклепок. Корпус отзовется упругой твердостью.

Я оглянулся. По обе стороны пролета стояли верстаки, за ними видны люди. Поодаль от корпуса, на толстой массивной плите двое рабочих шлифовали широкий блестящий лист. Пневматический шлифовальный круг надсадно завывал на весь цех. Возле рабочих стоял невысокий худощавый мужчина в старенькой спецовке, в вырезе которой виднелись рубашка и синий галстук. Я подошел, спросил, перекрывая шум:

— Где начальство найти?

Шлифовальный круг, словно надорвавшись, смолк.

— А вам кого? Главного конструктора или начальника цеха?

— Главного конструктора.

— На втором этаже, направо.

Поднявшись наверх по гулкой железной лестнице, я разыскал дверь, на которой висела черная дощечка: «Р. Е. Алексеев». На косяке и возле ручки на двери были заметны желто-зеленые шлепки мастичных печатей.

На стук никто не отозвался. Я снова спустился в цех. Мимо меня сновали рабочие. Пожилой мужчина в синей

спецовке, водрузив на переносицу крупного мясистого носа очки, что-то втолковывал молоденькому пареньку, показывая то на двигатель, стоящий на полу, то на мостовой кран, из кабины которого, свесившись, смотрела на них красновщица в яркой косынке. Раздался частый звон колокола, и кран придвинулся к двигателю. Рабочие зацепили его краном, и через минуту он плавно подвинулся к судну.

«Как писать о них,— раздумывал я,— как узнать, что думают они, что испытывают, строя необыкновенное судно?»

Я ушел в тот день из цеха с мыслью: чтобы написать об этих людях, надо поработать вместе с ними, вжиться в их дело.

В парткоме завода помогли получить постоянный пропуск. На следующий день вместе с толпой рабочих подхожу к проходной. Поворот, еще поворот. Вот и цех. В нем тихо, смена еще не началась.

Гулко раздаются шаги на железных ступенях лестницы, ведущей на второй этаж. Дверь в комнату Алексеева полуоткрыта. Останавливаюсь на пороге, поскольку внутри полно народу. Высокий плечистый мужчина замечает меня и, встав из-за стола, спрашивает:

— Вам кого?

— Алексеева,— отзываюсь я и вхожу в комнату. Все с откровенным любопытством разглядывают меня, в комнате воцаряется тишина.

— Я — Алексеев,— говорит высокий.

Он уселся за стол, широким жестом раздвинул на столе груды синек, какие-то детали, спросил:

— Чем могу быть полезен?

— Ну, мы пошли,— сказал невысокий рыжеватый мужчина, обращаясь к Алексееву. Издали донесся звонок и приглушенный гудок — начиналась смена.

Выждав, пока закроется дверь за последним, я начал:

— Мне говорили, вам требуются специалисты. Я по образованию судостроитель.

— Нужны,— кивнул Алексеев.— Где до этого работали, что закончили?

Трудно мне говорить Алексееву неправду. Его большие, чуть навывкате глаза внимательно смотрят на меня, пока я рассказываю о себе. Алексеев минуту молчит, потом начинает говорить. негромко:

— Как с жильем? Мы обеспечить не сможем. Склонность к чему: на производство или в конструкторское бюро? — Положив на стол перед собой руки со сплетенными пальцами, Алексеев умолкает. Мне даже кажется, он забыл обо мне. Но затем неожиданно поднимается из-за стола и говорит:

— Я согласен принять вас. Два дня на ознакомление и оформление, потом — работать. Обратитесь к мастеру, он поможет войти в курс дела.

Мы выходим в полутемную приемную, и Алексеев зовет:

— Рита!

Из-за барьера выходит девушка с круглым в веснушках лицом.

— Проводите товарища к мастеру.

Мастера мы нашли в цехе под корпусом теплохода. Это был тот самый мужчина, который показал мне дорогу к конструктору. Придерживая рукой картонный шаблон, он шилом переводил с его помощью отверстия на кронштейн гребного вала. Табельщица Рита окликнула мастера, и он вылез из-под днища. Я не слышал, что говорила, вернее, кричала Рита мастеру, так как рядом на плите шлифовали крылья. Рита ушла, а мастер, приглашающе махнув рукой, тоже зашагал куда-то.

Мы пришли в маленькую конторку. В ней было потише. Мастер полез в стол, вытащил стопку синек, измятых и захватанных. Следом за ними появилась тетрадь, на обложке которой значилось: «Пояснительная записка». Разложив все это на столе, мастер сел и, сдвинув очки на лоб, сказал:

— Садись.

Мастер разворачивал листы чертежей, и передо мной вновь оживала в памяти корабельная терминология. Я радостно замечал, как услужливая память подсказывает мне термины, которые, как я думал, забыты мной. Мастер спокойно и неторопливо листал чертежи, переворачивая страницы пояснительной записки, рассказывал:

— Система набора смешанная... Расчеты плавучести, остойчивости, прочности здесь у меня нет, они у главного. В общем, сиди, гляди, вникай,— сказал мастер и ушел в цех.

«Так,— начинаю я подводить итоги,— что же мы имеем? Люди заняты серьезным делом, а я отрываю их... Да и потом чувствуется, все идет здесь от Алексеева, все на него ссылаются... Значит, с него надо начинать, а как я к нему подойду? Надо что-то придумать».

Через день я снова возле двери кабинета и, выждав, когда Алексеев остается в комнате один, вхожу.

— Ну, порядок? — спрашивает он меня, крепко стиснув руку.— Все формальности окончены? Будем работать?

— Прошу выслушать меня, Ростислав Евгеньевич.— Я стараюсь говорить как можно спокойнее, но удается мне это плохо.— По образованию я в самом деле судостроитель. Но так сложились обстоятельства, что несколько лет работаю в газете.

Я говорю, а главный конструктор изумленно смотрит на меня, морщит лоб, сердито спрашивает:

— А зачем маскарад? Не лучше ли было просто прийти и сказать, кто и что?

— Мне хотелось поглубже влезть. А потом, если удастся, написать о вас хороший очерк.

Алексеев неожиданно принимается хохотать, приговаривая сквозь смех:

— Ну и отчудил! Ну и ну! — Смеяться он перестает так же неожиданно, как и начал.

— Кто еще в цехе знает о том, что вы из газеты?

— В цехе — никто, знают в парткоме.
— Ну а зачем мне признались? Надо было уж до конца.
— Меня интересуют вы, а если быть все время в цехе, вряд ли это позволит узнать вас как следует.

— Так вы о ком, собственно, собираетесь писать? — На лице у Алексеева ни следа улыбки. — Обо мне или о рабочих и конструкторах, которые создают скоростной теплоход? Если только обо мне, это будет неправильно. Если о рабочих, надо быть среди них.

— Я пришел к вам как к изобретателю.

— Стоп! — перебивает меня главный. — Я не изобретатель. Я — конструктор. Да и изобрести сейчас одному что-либо невозможно, — это Алексеев говорит уже на ходу. — Сначала нужно изучить все, что есть, обобщить, а потом сделать попытку внести свое. Вот этим мы и занимаемся.

— Вот об этом и хочу написать, — в тон ему говорю я. Алексеев останавливается и с высоты немалого своего роста говорит:

— Небось и конфликт нужен?

Я отвечаю, что желательно.

— Ладно, — говорит Алексеев и достает из сейфа папку. — Вот с этого мы начинали...

Не будет преувеличением сказать, что за все время своего существования человечество довольствовалось скоростями не выше 15 километров в час. И только за последние лет сто с небольшим произошел многократный рост скоростей. Примеры? Авиация перешагнула звуковой барьер. Космическому кораблю нужно всего полтора часа, чтобы облететь Землю. Поезда передвигаются со скоростью свыше 200 километров в час. Автомобильный рекорд превышает 500 километров в час. А водный транспорт?

Волжский пароход «Спартак», построенный в 1912 году, в наши дни со своим ходом в 22 километра в час лишь на 3 километра уступает флагману Волги дизель-электроходу

«Ленин». Такое же примерно положение и в морском торговом флоте. Из-за невысоких скоростей ушел с водного транспорта так называемый деловой пассажир. Нетерпеливые хозяйственники предпочитают заплатить подороже за перевозку грузов, но зато быстрее получить их, чтобы не сбивать ритм производства.

Можно было повысить скорость хода судна, увеличив мощности. Но в этом случае двигатель должен заключать в себе тысячи лошадиных сил. Вода при возрастании скорости движения начинает жестоко сопротивляться судну. Как быть?

В конце прошлого века русский подданный Ш. де Ламбер предложил поднять корпус судна над водой. Идея была заманчивой, однако понадобились десятилетия, прежде чем она смогла осуществиться. Нужны были легкие, но прочные металлы, а их еще не существовало. Не производились и мощные двигатели; обладающие сравнительно небольшим весом¹.

Мысль о создании подводных крыльев, возникшая в России, вызвала широкий интерес во многих странах. Созданием судов на подводных крыльях занимались итальянский инженер Энрико Форланини, американский ученый, изобретатель телефона Грэхем Белл, немецкий инженер Ганс фон Шертель и другие. Теоретические основы работы подводных крыльев были заложены в трудах советских академиков Н. Кочина, М. Келдыша, М. Лаврентьева, инженера А. Владимиров и других специалистов.

В сложившейся практике условно принято разделять крыльевые схемы на три группы. Отличие между ними — в принципе обеспечения устойчивости движения и способе

¹ Тем, кто интересуется историей создания скоростных судов, могу порекомендовать свою книгу «На грани двух стихий», которая выходила в «Молодой гвардии» в 1964 году. Обзор развития судов этого типа дан в книге Н. Зайцева и А. Маскалика «Отечественные суда на подводных крыльях», вышедшей двумя изданиями в «Судостроении». (Прим. авт.)

сохранения постоянной подъемной силы при изменении скорости хода судна. Не вдаваясь в подробности, отметим лишь, что у каждой из них есть свои достоинства и недостатки.

Ростислав Евгеньевич Алексеев еще в бытность студентом пошел по пути, наиболее перспективному для создания речного скоростного теплохода: выбрал схему малопогруженных крыльев. Вначале были строганные из поленьев модели с крыльями из жести, а спустя десятилетия появились эти строки монографии: «В 1941—1942 гг. впервые получены приближенные гидродинамические характеристики подводного крыла в зависимости от глубины его погружения и относительной скорости. На основании исследований была подтверждена гипотеза о реальности обеспечения достаточной остойчивости судна при помощи малопогруженного подводного крыла и определены оптимальные рабочие погружения такого крыла».

Создание скоростных судов на подводных крыльях должно было произойти неизбежно, как неизбежно любое открытие в мире. Участие в этом деле Алексеева, счастливо воплотившего в себе качества ученого, конструктора и организатора, ускорило внедрение открытия в производство. Помогали ему еще фантазия и вдохновение. Как же можно было без взлета фантазии построить в 1943 году первый катер на подводных крыльях? Вдохновение молодого, устремленного к большой цели ученого позволило в 1946 году создать еще один образец скоростного катера, который достиг рекорда для того времени, пройдя в час 87 километров. Это достижение держалось почти 20 лет.

Вокруг Алексеева постоянно было некое силовое поле. Общение с ним заставляло думать, пробуждало мысли. Рядом с Алексеевым самый заурядный конструктор преображался, начинал верить в себя, в свои способности. Он никогда не торопился и никого не подгонял. Заражал своим примером, своей потрясающей работоспособностью.

Отгремела война. Один из танков, созданных на заводе, водрузили на пьедестал. Сормовичи переходили на выпуск мирной продукции. Ладные буксиры, стремительные паровозы, вместительные сухогрузные теплоходы один за другим покидали цехи, стапели.

Алексеева с конструкторами перевели в просторный цех, который стали именовать научно-исследовательской гидроработной лабораторией. Основное направление работы той поры — совершенствование конструкции, повышение гидродинамического качества, совершенствование средств поперечной остойчивости. В это время были исследованы и созданы различные формы профилей для судов с малопогруженными крыльями. Это был многолетний, нелегкий и не такой уж увлекательный путь. Десятки профилей изготавливали, испытывали и браковали, прежде чем был сделан выбор и найден оптимальный вариант. Внешне незаметная работа велась в гидрлотке, конструкцию которого тоже пришлось создавать самим, чтобы получить нужный напор воды, иными словами, обеспечить высокую скорость потока, в котором находилось крыло.

Теоретические и экспериментальные исследования увенчались успехом. Алексееву и его коллегам удалось в конце 40 — начале 50-х годов создать профили крыльев, которые обладают высокими гидродинамическими качествами. Крылья и стойки, крепящие их к корпусу, изготавливались из листовой нержавеющей стали. Профили оказались весьма устойчивыми, как в конструктивном, так и в практическом смыслах. И на современных скоростных судах использованы профили, созданные Алексеевым почти 40 лет назад.

На заводе, видя, что в цехе у Алексеева люди загружены не полностью, стали сокращать штаты. Коллектив малопомалу распадался. Поговаривали о том, что нужно отобрать и помещение...

— Запрещают заниматься разработкой проекта в рабочее время, — рассудили конструкторы, — у нас есть вечера.

И вот сидят по вечерам в отделе. Женщин нет, можно снять пиджаки. Да и спеть можно, негромко, с чувством

Перебиты, поломаны крылья,
Их от сварки дугой повело.
И на мерной, взволнованной миле
Завихреньем подкрылки снесло.
Тихо Слава в форпике рыдает:
Перегрузка 14 же...

— Был недавно в институте,— обрывает песню Попов.— На кафедре строительной механики. С профессором толковал.

— Ну, ну,— Алексеев поднимает голову от чертежа.— Что профессор?

Попов изображает на лице раздумье.

— Видите ли, уважаемый, согласно теории относительных деформаций...

Конструкторы смеются: Попов скопировал профессора удачно.

— В общем, я так думаю,— мечтает вслух Николай Зайцев,— сделаем проект, построим катер, можно за исследования братья. Вопросов — уйма! Как считать прочность? Как проверить остойчивость? А не сделать ли передачу вращения на винт гидравлической? Насчет водомета подумать...

Вопросов действительно много. Но пока волнует самый главный: кто даст деньги на постройку катера?

Алексеев зашел посоветоваться в партком завода.

— А что, если поговорить о вашей работе на парткоме? — предложили Алексееву.— Примем решение и попросим Центральный Комитет поддержать!

Собрался партийный комитет. Алексеев волнуется; похоже, вторая защита диплома. Только теперь за плечами годы практики, труд десятков людей. Это придает уверенности. Говорит спокойно, взвешивая слова:

— Подводные крылья площадью около семи квадратных метров позволят поднять над водой судно, весящее почти двадцать тонн. Более шестидесяти пассажиров будут перевозиться со скоростью шестьдесят километров в час. Рейс Горький — Казань, например, займет около восьми часов, а не сутки, как сейчас.

Алексеев продолжает, не заглядывая в листок.

— Можно разработать еще один вариант катера, грузо-пассажирский, спроектировать спасательный катер. Мы уже думаем над проектом, позволяющим построить судно на три сотни пассажиров...

Не хотелось бы, чтобы у читателя создалось впечатление: вот, мол, было плохо, приняли соответствующее решение

В этом доме жил главный конструктор



и все наладилось. Дело обстояло гораздо сложнее. В преодолении организационно-технических трудностей сыграли большую роль усилия отдельных людей и целых коллективов, сумевших решить сложнейшие проблемы.

Не открою секрета, если скажу, были сотрудники в Министерстве судостроительной промышленности, в научно-исследовательских институтах, которые называли сормовичей прожектерами, беспочвенными мечтателями. При этом совсем не принималось в расчет, что уже созданы первые натурные образцы, за которые Р. Е. Алексееву, И. И. Ерлыкину, Н. А. Зайцеву, Л. С. Попову в 1951 году была присуждена Государственная премия. В домашнем архиве главного конструктора я видел кипу поздравительных телеграмм. Среди них — от отца и матери, от бывшего декана кораблестроительного факультета политехнического института, от руководителей «Красного Сормова» Н. Н. Смелякова, В. М. Керичева. Работой сормовичей заинтересовался министр речного флота страны Зосима Алексеевич Шашков. В 50-е годы правительство поручило речникам изыскать возможность создания скоростных судов для обеспечения перевозок важных народнохозяйственных грузов. Работники министерства вначале остановили выбор на глиссирующих судах.

Нашли конструкторов, разработавших проект. Глиссер построили, стали испытывать на Клязьминском и Учинском водохранилищах, но, к сожалению, судно не показало расчетной скорости, да и грузоподъемность его оказалась значительно меньше требуемой. Работы прекратились, но задача создания скоростного судна не снималась с повестки дня. Именно тогда З. А. Шашков и узнал, что на заводе «Красное Сормово» ведутся работы по проектированию крылатых судов. Как только представилась возможность, министр посетил завод и познакомился с Алексеевым.

— Мне с первого раза он не очень показался, — рассказывал З. А. Шашков, — потенциального заказчика встре-

тил хмуро, без особой радости. Пригласил пройти на берег затона. Возле берега стояло невзрачное с виду плавучее сооружение, похожее на утюг. Сели мы с Алексеевым вдвоем в этот утюг, выбрались тихим ходом из затона на коренное русло. Тут он врубил мотор, и мы помчались по Волге! Да так, что кожу на лице стало сечь ветром, рот воздухом забивало. Спросил, сколько? И ушам не поверил: сто двадцать километров в час!

Катер, на котором состоялась эта поездка, был буксировщиком. С его помощью проводились испытания моделей скоростных судов. Обводы имел самые простые, сделан не напоказ, а для работы. Тут бы, как говорится, и по рукам ударить, оформить заказ на скоростное судно. Но без утверждения заказа техническим советом и другими инстанциями не обойтись, да к тому же еще живы были в памяти у Шашкова не очень приятные разговоры и объяснения по поводу несостоявшегося грузового глссера.

Как все это преодолевалось, восстанавливать в деталях не имеет смысла. Важен в конечном счете результат: Министерство речного флота сочло возможным заказать сормовичам судно на подводных крыльях, открыло финансирование заказа.

Во всем мире теперь принцип работы малопогруженных крыльев называют эффектом Алексева. Мне впервые довелось услышать такой термин в Лондоне, в редакции технического журнала «Суда на подводных крыльях и на воздушной подушке» («Ховеркрафт энд хидрофойлс»).

Хочу вспомнить один из эпизодов весны 1957 года, когда сооружался крылатый первенец.

В обеденный перерыв Алексеев задержался в цехе. В помещении было тихо и безлюдно. Главный конструктор стоял возле верстака, на котором лежали модели крылатых судов. Бережно оглаживал полированные корпуса, осторожно прикасался к лезвиям крыльев. О чем он думал? Может, вспоминал те, первые, модели, с крыльями из жести? Возможно,

прикидывал, какими будут следующие конструкции. Или просто стосковался по инструменту, по тому непередаваемому ощущению, когда видишь сделанную вещь, которую ты вынашивал в уме, рисовал на бумаге. Теперь у главного иной круг забот: расчеты, «пробивание» фондов на материалы, добыча авиационных кресел, повинола для отделки салонов...

Вдруг слышались голоса, и кто-то окликнул Алексеева. Главный обернулся, положил модель на верстак и пошел навстречу группе людей, среди которых он узнал министра речного флота, начальника Волжского пароходства, заместителя директора завода, работников областного комитета партии.

Министр, протянув конструктору руку, спросил:

— Скоро ли увидим твоего первенца на Волге? Ждем, как из печи пирога.

— Да ведь как построим, — ответил Алексеев, — или, по-вашему, как испечем. — Посерьезнел. — К июлю будет!

— Ну, а он в самом деле пойдет на крыльях? — спросил министр, оглядывая корпус теплохода, высящийся в цехе. — Уж больно велик.

— Давайте посмотрим пока модель, — предложил Алексеев.

Гости окружили бассейн, почти до краев заполненный водой. В черной, словно полированной водной глади отблескивали мощные светильники, подвешенные под потолком.

У торца бассейна виднелась желто-коричневая модель, от которой тянулся тонкий трос к грузу. Груз — точно отмеренные стальные разновесы — будет отвесно падать и увлечет за собой модель. После этого с помощью коэффициентов подобия не составит труда пересчитать скорость хода модели на скорость натуры.

Дело прошлое, можно упомянуть о том, что молодой специалист, видимо, решил блеснуть перед заказчиком и поло-

жил груз потяжелее, чтобы искусственно завысить скорость хода модели. Алексеев заметил, строго взглянул на «инициативного» инженера, и тот убрал лишнее.

Желто-коричневая модель стремительно и беззвучно двинулась по аспидно-черной воде. Секунда, вторая... Расходятся за моделью стрелки усов. Змеятся в волнах мощные потоки света. Гости наклонились к бортам бассейна, чтобы лучше видеть момент выхода корпуса на крылья.

— Есть! — воскликнул министр, провожая взглядом мчащуюся модель. — Превосходно! — Он подошел к Алексееву и громко сказал: — Я так думаю, мы сюда к вам на практику пришлем студентов. Пусть учатся у вас. Будем строить большой крылатый флот... Алексеевский флот!

В апреле 1957 года в «Комсомольской правде» был напечатан мой очерк об Алексееве и его коллегах. Он назывался «Нержавеющие крылья». Перед тем как переслать его в редакцию, я решил прочитать Алексееву.

Главный конструктор пригласил к себе Зайцева, Попова, Ерлыкина, других специалистов. Я, естественно, не ожидал такой обширной аудитории и чувствовал себя несколько неуютно, поскольку в очерке были некоторые придуманные детали.

Все уселись, кое-кто закурил, и главный конструктор сказал:

— Читай!

Пока я дочитал очерк до конца, меня прошибла испарина. Несколько раз инженеры пытались перебить меня возгласами, но Алексеев пресекал недисциплинированных слушателей. Я закончил читать при напряженном молчании.

— Главный, — нарушил тишину Попов, — все так было, да?

Я смотрел на Алексеева, он на меня. Технических погрешностей очерк не содержал. Фактов, неверно показывающих работу бюро, тоже. Ну, были там одна-две журналистские придумки. Переставил время действия. Он по-

нимал: скажи, что есть неточности, коллеги так ополчатся — только держись.

И Алексеев сказал, весело поблескивая глазами:

— Все было так!

Присутствующие стали поздравлять автора с удачей. А я на всю жизнь запомнил этот урок.

Теплоход «Ракета» — первенец семейства крылатых судов главного конструктора Алексеева — предназначен для речных скоростных пассажирских перевозок на пригородных и местных линиях протяженностью до 600 километров. Его полное водоизмещение составляет 25 тонн. Длина теплохода — 27 метров, ширина — 5 метров, осадка на плаву — 1,8 метра, при ходе на крыльях — 1,1 метра.

Рисковую навлечь нарекания, что злоупотребляю цифрами, но тем не менее приведу еще несколько. Мощность силовой установки теплохода, состоящей из серийного двигателя типа М-50, при максимальной нагрузке составляет 1200 лошадиных сил. Когда судно выйдет на крылья, то требуется лишь 820 лошадиных сил. «Ракета» имеет эксплуатационную скорость 60 километров в час. Некоторое время может идти со скоростью на 10 километров в час больше. В ее салоне размещаются 66 пассажиров.

Как рассказать о том погожем солнечном дне, когда будущая «Ракета-1» показалась из ворот цеха и люди смотрели на нее с радостью, изумлением, восторгом, смотрели и улыбались, словно при встрече с добрым и долгожданным знакомым? Как рассказать о первом, самом первом выходе безымянного еще первенца на волжский плес, о том, как всеми правдами и неправдами старались пробраться корабелы на теплоход, у которого еще не было даже рубки? Алексееву пришлось запретить вход на судно. Но в этом ли дело?

Суть заключалась в том, что летом 1957 года появилось

совершенно новое судно. Кричали чайки, с размаху кидаясь в мутновато-желтую Волгу. Тугими, зычными голосами перекликались суда. Ворочали ажурными шеями порталные краны на Стрелке. Погромыхивал на стыках моста через реку длинный товарный состав. Все было как всегда. Но невозможно уже было представить Волгу и ее флот без этого стремительного, захватывающего дух полета над водой мимо словно бы застывших на месте пассажирских «легкачей».

Летом 1957 года «Ракета» открывала парад судов на Москве-реке в дни Всемирного фестиваля молодежи и студентов. Тысячи москвичей и зарубежные гости с восхищением встретили появление необычного судна. «Ракета» мчалась вдоль гранитных берегов, усеянных народом, стремительно подныривала под мосты, эффектно прошла мимо Кремля. Букеты цветов летели в реку, над которой несло белоснежное чудо.

На крылатой «Ракете» в те дни совершили поездку руководители партии и правительства. Новинка получила высокую оценку. А когда теплоход вернулся в Горький, начались регулярные рейсы «Ракеты» в Казань.

Первыми капитанами скоростного судна были Виктор Полуэктов и Михаил Девятаев. Оба коренные волгари, опытные судоводители. Герой Советского Союза Михаил Девятаев в годы войны прославился тем, что вместе с товарищами вырвался из плена на фашистском самолете.

В ту осень мне довелось плыть из Горького в Казань на «Ракете», которой управлял Девятаев.

8 часов 30 минут утра. Взревев сиреной, «Ракета» отходит от причала. Пассажиры, удобно разместившись в креслах, любуются волжскими пейзажами. Завязываются беседы. Знакомлюсь с пассажирами.

Андрей Алексеевич Масленников, архитектор горьковского отделения института «Теплоэлектропроект», рассказывает:

— Меня срочно вызвали в Казань. Как добраться? Поездом? Займет больше суток, нужно делать пересадки. Самолетом? Погода неважная. Пароходом? Больше суток. Товарищи посоветовали поехать на «Ракете». Всего восемь часов...

Старшему инженеру СМУ «Трансгидрострой» Алексею Семеновичу Додылеву часто по службе нужно ездить из Горького в Козьмодемьянск. Он уже второй раз путешествует на «Ракете».

— Любо-дорого! — восхищаясь, говорит Алексей Семенович. — На обычном пароходе приходится плыть больше восьмью часов, а тут добираюсь втрое скорее...

«Ракета» вернула на реку делового пассажира, людей, совершающих поездки, как говаривали встарь, по казенной надобности. И наиболее дальновидные из речников оценили эту перспективу, увидели в крылатом теплоходе ту самую первую ласточку, которая «делает» весну. Но из песни слова не выкинешь — появление «Ракеты-1» у некоторых вначале вызвало даже растерянность.

Слухи, один невероятнее другого, пошли среди волгарей. Один уверял: сам видел, как «Ракета» перепрыгнула через отмель. Другие клялись, что на теплоходе установлены реактивные двигатели, поэтому и называется судно «Ракета». Нашлись «очевидцы», видевшие перерезанную крыльями лодку, в которой якобы пострадало несколько человек. Пассажиры в первые рейсы отправлялись с опаской.

Но слухи слухами, а дело делом. В Правилах плавания появилось дополнение, которое разрешало крылатому теплоходу первым определять порядок расхождения.

Помнится, тогда красовался на пристани в Горьком плакат, в котором приводились сравнительные данные по перевозке пассажиров на «Ракете». Билет от Горького до Казани на скоростном теплоходе стоил 7 рублей, время в пути составляло 8 часов. Билет на обычном судне был примерно 6—12 рублей (в зависимости от классности),

а времени уходило сутки с лишним. Место в купейном вагоне стоило 11 рублей, и пассажир тратил на дорогу 18 часов 30 минут. Авиапассажир мог добраться до места назначения (с учетом пути на аэродром) за 4 часа, но стоимость билета была почти вдвое выше, чем на «Ракете».

Потом на Волге появились не одно, не два, а десятки скоростных судов типа «Ракета», вышел на линию «Метеор» — теплоход большой по размерам, и нужда в рекламе отпала сама собой. Ныне лишь на Волге более 130 скоростных линий, по которым за навигацию совершает поездку около 8 миллионов пассажиров.

Летом 1982 года, когда отмечалось четверть века со дня первого рейса «Ракеты-1», капитан Г. С. Ерин, 18 лет возглавляющий экипаж, рассказал, что в начале следующей навигации на крылатом теплоходе будут встречать двухмиллионного пассажира. Факт, сам говорящий за себя: долговечное, работающее, надежное судно создали сормовичи.

И еще один эпизод, связанный с «Ракетой-1».

Здание, в котором находится конструкторское бюро, расположено на самом берегу Волги. Однажды, во время совещания, главный конструктор вдруг встал из-за стола, подошел к окну. Присутствующие заметили, что он смотрит на «Ракету», которая мчалась по Волге. Алексеев отошел от окна, лишь когда судно скрылось за поворотом. Усаживаясь за стол, сказал:

— Прошла первая «Ракета».

Кто-то из молодых инженеров усомнился:

— А как вы узнали, что первая? Цифру-то не видно отсюда.

— Вот когда построишь своими руками, будешь узнавать,— ответил Алексеев.

В настоящее время в мире построено и эксплуатируется около 1400 скоростных теплоходов на подводных крыльях. Восемь из каждых десяти — конструкции Алексеева. Прибавим сюда тысячи своеобразных водных такси — пяти-

местных катеров на подводных крыльях типа «Волга». Это, по сути дела, огромный скоростной флот, и создание его — заслуга сормовских корабелов.

Еще в 60-е годы доводилось слышать от Алексеева, что конечная деятельность бюро сводится к созданию рационального, оптимального на данном этапе развития науки и техники типа скоростного судна. В соответствии с этим главный конструктор разработал структуру организации.

Для конструкторского бюро построили здание на берегу Волги. По соседству с ним поднялся производственный корпус. Создали испытательные базы недалеко от Горького и на Каспийском море. Таким образом, Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях состояло как бы из трех частей: научно-исследовательской, куда входили экспериментаторы и теоретики, конструкторской и производственной. Фактически это был прообраз первого в судостроительной отрасли научно-производственного объединения. Подобная структура позволяла максимально использовать новейшие достижения различных областей промышленности. В результате значительно сокращались сроки создания судов. Мало того, гибкая организационная структура позволяла главному конструктору учитывать результаты новейших исследований даже уже в процессе постройки.

В кругу специалистов иногда говорили, что Алексей — прирожденный гидроаэродинамик-исследователь, конструктор-интегратор, но вот-де корпусными конструкциями он занимался мало. Да, мало, если соотнести время, затраченное им на разработку корпусных конструкций, со временем гидроаэродинамических исследований. И много, если суммировать абсолютное время.

Только Алексей, и никто иной, определял конструктивно-силовую схему проекта каждого судна. Только он устанавливал лимиты масс на разработку корпусных конструкций. Он выбирал основной конструкционный материал.

Алексеев при проектировании скоростных судов «угадал», что определяющим видом прочности для его первенцев будет усталостная прочность. Иными словами, он довел запас прочности до оптимального, что, в свою очередь, позволило без всякого риска облегчить конструктивные элементы судов.

Инженер В. А. Дементьев вспоминает в связи с этим:

— При проектировании одной из ответственных конструкций скоростных судов Алексеев спросил меня: «Есть ли в построенных судах конструкции, работающие аналогичным образом?» Я ответил, что это щитки-закрылки подводного крыла, служащие для улучшения остойчивости судна в момент выхода на крылья. Главный конструктор потребовал отчеты по замерам напряжений в этих конструкциях в процессе эксплуатации.

Изучив ответы, он нашел уровень напряжений, при котором они сравнительно быстро ломаются, и уменьшил его на 20 процентов. Полученная цифра была задана как допускаемое напряжение при проектировании новых конструкций...

Есть у судостроителей термин — попутный поток. Он образуется вокруг движущегося судна. Чем выше скорость хода, тем шире границы этого потока. Границы своеобразного потока расширялись и вокруг Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях.

В 1960 году Р. Е. Алексеев разработал комплексную программу развития скоростного пассажирского флота на подводных крыльях для пассажирских перевозок. Главной задачей этой программы было создание и отработка опытных образцов судов на подводных крыльях, организация их строительства и эксплуатации.

Основной принцип, положенный Алексеевым в основу программы создания скоростных судов, заключался в системном подходе. В эту программу помимо чисто конструкторских работ, кроме вопросов постройки крылатых судов

различного водоизмещения и назначения главный конструктор включал и четкую организацию обслуживания и ремонта, и производство запасных частей, особенно гребных винтов. Он считал необходимой организацию заправки топливом и смазочными маслами, с самого начала работы предлагал создать специально для скоростных судов приборы телевидения и радиолокации, чтобы теплоходы могли ходить и в тумане, и ночью. Уже в то время он обращался к моторостроителям с просьбой создать легкие и мощные двигатели для крылатых судов следующих за «Ракетой» поколений. Он первым высказал мысль о возможности в дальнейшем использовать на своих скоростных судах газовые авиационные турбины.

Предвидя, что одновременно с ростом водоизмещения судов будут увеличиваться крыльевые устройства, главный конструктор просил металлургов найти заменители никелевых сталей, идущих для изготовления крыльев, сделать их более прочными.

На многие годы вперед смотрел главный конструктор. Талант его был оценен не только в нашей стране. Позволю привести несколько строк из зарубежного технического журнала, издающегося в Англии, который писал в 1968 году: «Компания «Интернэшнл хидрофойл» (Тринидад) приобрела у Советского Союза СПК «Ракета» на 60 пассажиров и заказала 9 более крупных СПК, рассчитанных на 118 пассажиров каждое. Президент компании «Интернэшнл хидрофойл» объявил о намерении организовать эксплуатацию этих СПК в Нью-Йорке. На предложение нью-йоркских властей использовать для этих целей СПК американского производства он ответил, что они слишком дороги для приобретения и малоэкономичны в эксплуатации. Русские же СПК, заявил президент компании, вполне оправдывают себя даже при 30-процентной загрузке».

Программа строительства скоростных судов стала программой жизни и работы человека, который по-государ-

ственному был озабочен созданием новой высокоэффективной транспортной системы на реках и морях.

Создание скоростных теплоходов шло с нарастающим ускорением, ибо главный сам не умел работать вполсилы и никому из коллег не позволял попусту терять время.

Его понимание времени — это целая жизненная философия. Он благоговейно и уважительно относился к каждой секунде.

Продолжительность человеческой жизни в среднем около 2 миллиардов секунд, рассуждал он. Исключим детство и старость, расход времени на еду, сон, развлечения. Остается один миллиард. Но и он подвержен инфляции, ибо немало этих мгновений съедают бюрократия, очереди, бытовые неурядицы. На творчество, таким образом, остается в лучшем случае не больше 10 лет.

Такой подсчет Алексеева — не от педантичности. Это шло у него от чувства огромной ответственности, сознания необходимости успеть выполнить ту огромную задачу, которую он взял на себя.

Один из сотрудников Алексеева приводит такой факт: — Мы ехали с Ростиславом Евгеньевичем на «Волге» на испытательную станцию. Проезжая по дамбе Горьковской ГЭС, я заметил ему, что он, как всегда, превышает установленную скорость. Выслушав, он попросил меня произвести в уме ряд арифметических подсчетов. Выполнив его просьбу, я сказал, что результат равен примерно 90. «Это столько рабочих дней,— сказал он,— я сэкономил за счет превышения скорости при езде по дамбе за 20 лет».

И сотрудник далее дает пояснение: по дамбе езда разрешена со скоростью 60 километров в час, а он ехал почти вдвое быстрее.

Разумеется, можно на основании этого сделать вывод о некоторой экстравагантности, что ли, главного конструктора. Но Алексееву меньше всего было свойственно позерство. Стоит, наверное, вспомнить другой рассказ сотрудни-

ка о том, как Алексеев находил возможности беречь время иными способами.

«Все лето он проводил на базе испытания моделей, непрерывно совершенствуя, внося изменения в ее форму. Осенью, перед ледоставом, когда казалось, что модель будет вот-вот доведена, она получила повреждения. Они были столь значительными, что восстановление модели двумя модельщиками заняло бы не менее недели. Но и этих-то специалистов на испытательной станции не оказалось. Главный собрал группу конструкторов, которая под его руководством в течение двух дней восстановила модель. Когда работа была окончена, я сказал Алексееву, что его решение, по-видимому, было неправильным, что он «сработал» нерационально. Алексеев промолчал.

Прошла неделя. Потеплело. На акватории появились большие полыньи. Главный на катере вышел с этой моделью на испытания и по их результатам сделал окончательное заключение о пригодности данной модели в качестве основы при разработке проекта нового судна. За зиму проект был разработан, а весной началась постройка натурного образца. И лишь тогда я понял, насколько прав Алексеев: ему было очень важно получить результаты к зиме и тем самым сберечь время. Ведь тогда зимой коллектив бюро будет иметь возможность сосредоточиться на разработке чертежей и иной технической документации. Так оно и получилось».

Да, главный конструктор прекрасно понимал, что время работает на нас, но за нас оно работать не станет...

ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС

Если бы на здании, в котором работал Алексеев, установить доску с названиями судов, которые создал коллектив, первым среди них значилась бы «Ракета». Затем были бы названы речные суда: «Метеор» — на 123 пассажира, «Спутник» — на 250 человек, «Беларусь» — теплоход для малых рек на 40 пассажиров, «Чайка» — на 30 человек, «Буревестник» — газотурбоход, способный перевозить 150 человек, катер «Волга» — на 5 человек. Непременно были бы указаны и морские суда «Комета» и «Вихрь».

Велик искус нарушить ткань документального повествования цифрами. Да и как устоять против этих убедительных свидетельств! «Ракета-1» за четверть века эксплуатации преодолела 1 миллион 206 тысяч километров, то есть совершила 30 «кругосветных путешествий». Она перевезла за это время 1 миллион 865 тысяч пассажиров и будет работать еще не один год. Это скоростное судно дает ежегодно десятки тысяч рублей прибыли, причем затраты на его строительство были окуплены за первые же два года плаванья. По одному лишь Горьковскому порту за четверть века на скоростных судах конструкции Алексеева перевозки пассажиров составили 50 миллионов человек.

Суда типа «Ракета» в основном плавают по рекам нашей страны. А вот «Метеор» и «Комета» получили мировую известность и эксплуатируются более чем в 20 странах мира. «Метеор-5» — серийное судно, построенное в 1962 году. За два десятилетия оно пробежало более 2 миллионов километров и перевезло 500 тысяч пассажиров.

Алексеев и его коллеги когда-то мечтали, что их крылатые суда станут массовым и дешевым видом транспорта, своего рода водным автобусом. Эти мечты стали реальностью. По стоимости билета поездка на крылатом теплоходе не превышает стоимости проезда на рейсовом автобусе. Сколько радости доставляет при поездке на скоростном крылатом теплоходе возможность увидеть красоту побережий, где проходят маршруты этих судов! И с чем сравнишь эти ощущения скорости полета? Поездки на крылатых судах уже правомерно сопоставлять с перевозками на самолетах Аэрофлота. В частности, в 1982 году по всем линиям воздушный транспорт страны перевез 100 миллионов человек. Речники одной Российской Федерации за навигацию доставили на скоростных судах более 20 миллионов человек.

Ныне, когда минуло четверть века с начала регулярных рейсов сормовских судов на подводных крыльях, вспоминаются первые шаги, первые рейсы. «Говорят, что романтика — это приключения, это риск, это путь в неизведанное, — пишет инженер-сормович Юрий Чернигин, с которым я впервые познакомился в бюро у Алексеева более четверти века назад. — И люди правы. В создании первого «Метеора» мы нашли свою романтику, полную радости и тревог».

Юрий Чернигин прислал мне путевой дневник, который он вел, когда осенью в 1959 году из Сормова в Феодосию совершил переход первый, еще не полностью достроенный «Метеор».

Мне представляется целесообразной публикация этого дневника по нескольким соображениям. Начнем с того, что это документ, свидетельство участника одного из важнейших событий, имевших место в жизни главного конструктора. Мельчайшие подробности перехода, подмеченные автором дневниковых записей, передают напряженную атмосферу рейса, инженер верно и точно фиксирует штрихи поведения своих товарищей, самого Алексеева.

Можно было бы оставить «Метеор-1» на зимовку в Сормове, подождать, когда весной вскрыется Волга, и продолжить испытания. Но это значило бы потерять полгода. Нет, не мог главный конструктор пойти на это! И вот принимается решение: перегнать теплоход на Черное море, за зиму закончить достройку, провести испытания, да еще какие: выйти на речном судне в море! У Алексеева был свой тактический расчет: результаты этого перехода помогут при создании морского варианта скоростного судна.

Был ли риск в столь небывалом рейсе недостроенного судна? Несомненно. И Алексеев понимал это больше, чем кто-либо. Рисковал он многим, поскольку взялся сам руководить переходом. Он знал, произойди катастрофа с «Метеором-1», будут перечеркнуты многие годы жизни. Стоит ли испытывать судьбу, не лучше ли остаться на зимовку в Горьком? Но и в этой ситуации сказался характер Алексеева: препятствия не могли остановить его, заставить отступить от цели.

Переход по рекам и морям «Метеора-1» вовсе не был капризом главного: тщательный расчет прочности узлов и конструкции судна, предусмотрительная забота о безопасности каждого, кто шел из Горького в Феодосию,— все это тщательно предусмотрено, взвешено. Главный конструктор лично рассматривал кандидатуру каждого, кто должен был идти в рейс. Обсуждались не только деловые качества, это разумелось само собой, шли не на прогулку. Учитывалось все: как поведет себя в сложной обстановке тот или иной член экипажа, сумеет ли выдержать бытовой «дискомфорт» и, наконец, просто умеет ли плавать человек? Я знал многих сормовичей — участников перехода: инженеры-кораблестроители, сварщики, инженеры-механики, мотористы. Среди них мастера спорта, спортсмены-разрядники, бывшие военные моряки, опытные волгари. Это были надежные люди. Они воспринимали зачисление

в экипаж как особое доверие главного конструктора и делали все возможное, чтобы его оправдать.

Потом будут другие переходы, крылатые суда выйдут в океан, пройдут не менее сложные испытания, встретятся с трудностями, неизбежными в новом деле, но переход «Метеора-1» — это особые страницы в истории крылатого флота.

Хочу привести здесь некоторые записи из рейсового путевого дневника.

«1 ноября. Воскресенье. Несмотря на выходной день, проводить в путь своего первенца пришли почти все сотрудники бюро. После торжественной прощальной церемонии в два часа дня теплоход под командованием Р. Е. Алексеева двинулся в путь. Что нас ждет, как пройдет этот сложный переход?

Сюрпризы начались уже в Лыскове. То ли из-за вибрации, то ли во время подъема судна на слип оказались порваны два пиллерса (подпалубные стойки.— В. И.). Встали на ремонт. Инженер Клавдий Шалаев с кувалдой в руке принялся за работу первым. (Когда-то он был чемпионом РСФСР по боксу в тяжелой весовой категории.) «Что сам сочинил, сам и чини!» — такой девиз-присказка Ростислава Евгеньевича быстро прижился в конструкторском коллективе.

2 ноября. 7 часов утра, а мы уже в пути, двигатели — на самом малом. Неполадки у корпусников — механики зубоскалят. Но через час хода включаемся в дело и мы — механики: на малых оборотах двигателей нет подзарядки аккумуляторных батарей. А электрический гидронасос «кушает» энергии много, произошла разрядка батарей. Перешли на ручной насос, качали все, свободные от вахт. Эта «галерная» работа продолжалась, к счастью, не больше часа.

Прибыли в Казань. Все недели выходные костюмы, но увы! Главный приказал идти дальше до Ульяновска. Взяв

топливо, пошли в неведомое. Дело в том, что большинству из нас путь от Горького до Казани был знаком. Этот путь неоднократно был пройден нами на «Ракетах». А вот обстановку в Куйбышевском море и далее четко себе не представляли. Однако идем бодро, скорость километров 70 в час, не меньше. Начало смеркаться. Кажется, сбились с фарватера. Идем вдоль правого берега, освещая его предусмотрительно захваченной автомобильной фарой. В море очень много огней, все мигают. Определяться довольно трудно. Но мы верим в капитана Виктора Григорьевича Полуэктова. В 7 часов вечера наконец добрались до Ульяновска. Лихо пронесли мимо города, нырнули под автомобильный мост и снова погрузились в темноту. Куда? Зачем? Пристаем ниже Ульяновска километра на полтора-два.

3 ноября. 5 часов утра. Снова в пути. В 10 часов утра были в Куйбышеве. Команде был дан час на «разграбление» города. Саша Заякин здесь человек свой. Он и взял на себя роль проводника. В 12 часов дня отошли от Куйбышева. Несколько задержались из-за дотошных операторов из кинохроники.

Становится заметно холоднее. На крышах домов и по берегам уже появился снег. Всех спасает «буржуйка». Этот импровизированный «камин», установленный в среднем салоне, вызвал множество догадок и предположений у неосведомленных людей. Дело в том, что труба от «буржуйки» выходила через тентовую палубу «Метеора» и отчаянно дымила. Она и явилась предметом споров, а порой и реплик публики, собравшейся на набережной Волги.

Вот один из диалогов.

— Здорово идет! Видать, дизели мощные.

— У него не дизели. Я сам на торпедных служил. У него турбина.

— Почему так считаешь?

— А видишь, труба дымит!..

Через семь с половиной часов ходового времени были

в Саратове. Дали телеграмму в ЦКБ: «Поздравляем праздником коллектив тчк Идем благополучно тчк Метеориты».

4 ноября. В 6 часов с минутами отошли от Саратова на поиски заправочной станции. Туман, видимость не более 500 метров. Через час еле-еле нашли станцию. Пока заправлялись топливом и маслом, свободный от вахты народ был брошен на очистку тента от льда. В 9 часов 45 минут снова двинулись в путь.

Идем по Волгоградскому водохранилищу. Посвежело. При движении по волне ощущаются удары в носовом отсеке, а вот в корме спокойно. Подошли к первому шлюзу перед Волгоградом.

Резкий удар. Топляк. Корму затрясло, как в лихорадке. Правую машину застопорили. Не прошло и двадцати минут, как от резкого торможения летим к носовой переборке — носовым крылом выскочили на мель. Двигатели заглохли. Течением и ветром теплоход навалило на мель всем бортом.

Через два часа наконец сняли нас, горемычных, с мели. Подошли к грузовому причалу. Настроение неважное.

6 ноября. Судно подняли для ремонта на слип. Оглядели подводную часть, повреждения солидные. Самая сложная операция — правка валов. За нее взялся опытейший и старейший работник завода. Первым делом он прогнал всех советчиков. Оставил лишь в качестве подручного нашего токаря Валерия Карпова. Хуже всего идет дело с правым валом. Конус погнуло и смяло. Править бесполезно. Решили наплавить металл и проточить заново. Сам главный конструктор и наш сварщик Евстигнеев взялись за эту ответственную операцию. Инженер Александр Васин принялся кувалдой править лопасти гребных винтов. Вынужденный простой использовали для дальнейшей достройки судна.

8 ноября. В 10 часов утра судно спустили со слипа. Буксир выводит нас из затона. Кругом плавают бревна, аж душа в пятки уходит. В днище то и дело бьют топляки. Толчок! Что такое? Кормой зацепили мель. Левым винтом



«Главный каждого из нас поздравил
с успешным окончанием
сложных испытаний, и мы сошли
на феодосийский берег»
(из дневника)

бороздим по дну. Вал проворачивается туго. Запустили двигатели, вибрации нет. Ура! Благополучно достигли шлюза № 10.

9 ноября. В 5 утра побудка. Прогрели машины, осмотрели все системы, механизмы и отошли с места стоянки. Вышли в Карповское водохранилище. Начал сгущаться туман, видимость 200—300 метров. Убавили обороты. Так шли не более 15—20 минут. Туман сгустился. Видимость — ноль. Застопорили машины, бросили якорь. Бросить бросили, а как поднимать будем, не знаем. Лебедки-то нет! Опро-

бовали рацию — молчит. В шутку кинули за борт бутылку с запиской: «Спасите наши души! Бросили якорь системы Рослова! Не знаем, выдержит ли!» (Рослов — конструктор, который проектировал якорное устройство.— В. И.). Часа через два туман рассеялся. Ташим якорь. Всего на эту операцию собрали человек двенадцать. Под «Эй, ухнем!» выволокли якорь. Якорное устройство испытано! Жаль, нет ОТК, а то можно оформлять приемку устройства. Запустили машины. Опять напасть! На правом двигателе пробило прокладку реверс-муфты. Мотористам работа. Идем на одной машине. В 9 часов 35 минут подошли к тринадцатому шлюзу. За ним — Цимлянское море.

8 часов вечера. Темно. Через час — Ростов. 2371 километр позади, речной переход закончился. Как нас встретит море?

11 ноября. На судно прибыл штурман, который поведет нас до Жданова. Получили сведения, что глубина в морском канале не превышает 1,5 метра. Идти можно только на крыльях.

Отошли от стенки речного порта. Проводить нас пришло много народу. Молва о рискованном предприятии разнеслась по всему городу. По Дону гуляют белопенные волны. Вот и устье, заросшее по берегам высоким камышом. Прощай, река! Здравствуй, море! В 14.15 вышли в морской канал. Вода сильно взмучена, не вода, а сплошной песок. Ребята шутят:

— Сейчас крылышки отполируются!

За штурвалом — морской капитан Марат Калинин. Виктор Полуэктов сдал ему бразды правления в Ростове. На двигателях — сам главный. До Жданова с нами идет главный инженер Азовморпути. Неплохо отзывается о мореходных качествах «Метеора».

12 ноября. Ночь провели в Жданове. Утром получили сводку о погоде: ветер 9 баллов, волнение 5—6 баллов. Волна бьет через мол. Из порта не выпускают никого.

Все же решили выйти в море, определить девиацию компаса на рекомендованных в карте курсах. Видимость меняется периодически: то чисто, то сплошной дождевой заряд. Вышли из-за мола и дальше идти не решились. Вернулись в порт. Еще одна ночь в Жданове.

13 ноября. 7 часов утра. Получили сводку погоды. Остаточная волна до 3 баллов, ветер 2—3 балла, местами туман. Итак, решено, после завтрака отправляемся. В 7.20 выходим из гавани.

Волна уже под 4 метра. Накатывается, аж дух захватывает. А «Метеор» как поплавок! Сбросили обороты главных двигателей, на крыльях идти опасно, неминуемо врежемся в волну. Волна короткая и крутая. Сильно бьет в днище, под скулу.

Несколько человек лежат пластом, зеленые. Лучше всего от морской болезни отвлекает работа. Зобнин со своей командой строгают колышки, чтобы забивать отверстия, образовавшиеся от болтов оторванного привального обноса.

Осматриваю свой отсек. Началась сдвижка листов обшивки. Вбиваем колышки вместо вылетевших заклепок. Мотористы ушли из машинного отделения, говорят, там просто страшно: от ударов волн двигатель прыгает вместе с фундаментом.

Положение критическое. По расчетам, мы как раз на середине пути. Хоть в Керчь, хоть в Жданов. Туда и сюда одинаково. Главный внешне спокоен, даже иногда шутит. Это спокойствие передается нам. Милях в пяти замечаем буксир с баржой. Прибавляем обороты и направляемся туда. Баржа должна принять часть ударов волн на себя. Идем под бортом буксируемой баржи. Собирается плотный туман. За баржой бьет значительно тише. Чтобы не обгонять буксир, идем на одной машине. Каждый час машины меняем. (На «Метеоре» два двигателя.— В. И.) Подзарядки нет, аккумуляторные батареи скоро сядут. Впереди перспектива работы на ручном насосе.

На горизонте показалась полоска земли. Вот и маяк! Значит, Керчь уже рядом. По расчетам, до берега не более 30 миль. Море несколько поуспокоилось, волна 1,5—2 метра. Главный решил отрываться от нашей спасительницы-баржи. Дали прощальную сирену и пошли вперед. Наконец-то Керченский порт! Земля! Весь организм настолько вошел в ритм качки, что и на твердой земле ноги работают так, как будто под ногами по-прежнему колеблющаяся палуба.

14 ноября. Стоим в ковше рыбацкой судоверфи. Ждем сводку погоды и разрешение на выход из Керченского пролива в открытое море. В 8 часов утра пришел Марат Калинин — наш морской капитан. Согласно сводке, море — 2—3 балла, ветер — 4—5 баллов, к середине дня — 7 баллов. После таких известий часть народа поехала до Феодосии автобусом. Вышли в пролив. Черное море встретило нас приветливее, чем Азовское. Волна длинная и пологая. Когда скатываешься по гребню волны, даже дух захватывает — как на качелях. Теплоход идет прекрасно. Все хорошо, только разок врезались в волну до половины окон носового салона: бр-р-р! 12.00. На траверсе феодосийский берег. Навстречу нам вышел катер. С него просигналили: «Привет сормовичам!» Через 20 мин. мы в гавани завода. На берег сбежалось много народу посмотреть на «Метеор».

Главный каждого из нас поздравил с успешным окончанием сложных испытаний, и мы сошли на феодосийский берег...

Переход «Метеора» позволил многое пересмотреть в конструкции теплохода. Появились дополнительные подкрепления корпуса. В гидросистему были включены дополнительные насосы с приводом от двигателей и от ручной ручной машинки.

На достройку и доводку теплохода ушло полгода. Наконец наступил день и час, когда теплоход должен был идти на Волгу, в Сормово.

9 мая. В 13.00 вышли из гавани завода. Главный принял решение идти на Жданов, не заходя в Керчь. Идти одно удовольствие: волна небольшая, ветра нет. Скорость не менее 70 километров в час. Женщины — сотрудницы бюро, принявшие участие в обратном переходе, мечтают: «Ах, как хотелось бы шторма на двадцать минут!» Нам, испытавшим это удовольствие, не хотелось испытывать судьбу даже в течение пяти минут.

11 мая. В 4.00 побудка. Ринулись в Цимлянское море. Волна 1—1,5 метра, но короткая. От ударов волн отлетел правый закрылок, однако на ходовых качествах теплохода это не сказалось. Да, водичка не любит никаких времянок. По каналу прошли быстро, везде нам давали «зеленую улицу». В 9 вечера встали в порту перед первым шлюзом Волжской ГЭС. Главный для стоянок умышленно выбирает место либо за сто верст от населенных пунктов, либо в такой «дыре», что и на берег выходить не хочется.

13 мая. Прошли вчера Саратов, переночевали в Куйбышеве. Как всегда, выход в 4.00. Когда спит главный, не знаю. Куйбышевское море встретило нас полным штилем. Волны только от проходящих судов. На этот раз идем не по старому речному фарватеру, а по новому озерному. В Казань зашли только взять топливо и масло. Цель на сегодняшний день — дойти до Чебоксар...

14 мая. Сегодня должны быть дома. Километры пролетают быстро. Вот уже и Работки. Скоро Сормово! В 7.30 утра подошли к причалу Горьковского пассажирского порта. Высадили народ и с шиком отошли от причала. Вот и завод. Оказывается, никто ничего не знал о нашем прибытии, и нас не пускают.

Наконец мы в гавани. Все ЦКБ сбежалось на берег встречать пришельцев. Тут же главный объявляет, что завтра, в воскресенье, выходить на работу. Надо готовить теплоход к выставке новых судов, которая должна состояться в Москве...»

На этом кончается путевой дневник инженера Юрия Чернигина. А рассказ о том, как «Метеор» шел в столицу, поведет автор книги, которому в качестве корреспондента «Комсомолки» довелось совершить эту поездку.

...Мы вышли из Горького после полудня. Это было 22 июня 1960 года. Командовал рейсом главный инженер ЦКБ Николай Зайцев. Среди присутствовавших на борту — инженеры и конструкторы Иван Шапкин, Павел Булыгин, Юрий Чернигин. Нас было 90 человек, и перед нами лежал путь почти в 900 километров. Обычные суда до Москвы идут трое суток. «Метеор» должен был одолеть эти километры за 13 ходовых часов. Так выходило по расчетам. А как будет в действительности? В ходовой рубке «Метеора», где за пультом управления сидит Виктор Полуэктов с дублерами, раздумья: уложимся ли?

Впереди нас с опережением на сутки шел дизель-электроход «Советский Союз». Об этом сказал Евгений Белодворцев — один из дублеров нашего капитана. Он племянник знаменитого волжского капитана Андрея Ивановича Белодворцева, который командует «Советским Союзом».

В 9 часов вечера «Метеор» обогнал дизель-электроход. Евгений сиял, когда увидел своего дядю на мостике промелькнувшего мимо нас трехпалубника. Дядя смотрел на «Метеор» с изумлением. И по радиии голос его звучал изумленно, когда он желал нам счастливого пути.

«Метеор» проходил в среднем около 70 километров в час. Вечерело. Идти в сумерках на такой скорости опасно. На совете капитанов решили: проходим шлюзы и в Переборах — есть такое местечко в Рыбинском водохранилище — останавливаемся на ночлег.

Едва взошло солнце, на «Метеоре» началась приборка: струи воды из брандспойтов хлестали по обшивке корпуса, по бортам и палубе. Теплоход словно заулыбался и посвежел.

Двинулись в путь. На дебаркадере пристани «Большая

Волга», у входа в канал имени Москвы, приняли на борт главного конструктора. Он был бодр, свеж и тщательно выбрит, в белоснежной сорочке и при галстукке. Невольно пришлось изумиться: говорили, Алексеев находится в Феодосии. Выходит, сумел прилететь в Москву, добраться до «Большой Волги», и вот он уже в рубке «Метеора».

Мелькают по берегам канала столбы. Все ближе столица, Химки. Шофер на грузовике решил, видимо, уязвить нас: помахал рукой из кабины и газанул. Алексеев усмехнулся и сам взялся за рукоятки дистанционного управления двигателями. Грузовик отстал. Все, кто был в рубке, захохотали.

«Метеор» подходит к причальной стенке речного вокзала в Химках. Смотрю на часы, прикидываю: на весь путь от Горького до Москвы потребовалось 12 часов 45 минут ходового времени. Уложились!

Капитан Полуэктов докладывает министру речного флота о завершении первого рейса «Метеора». Министр здоровается с Алексеевым, Зайцевым, Шапкиным.

На следующий день многие центральные газеты поместили заметки, репортажи и дали фотографии. Перед открытием выставки новых речных судов на «Метеоре» совершили поездку руководители партии и правительства, работники Министерства речного флота и Государственного комитета по судостроению. Понравилось крылатое скоростное судно генеральному конструктору А. Н. Туполеву и ведущим специалистам его конструкторского бюро.

Среди пассажиров в те дни были советские и иностранные журналисты.

Вскоре после закрытия выставки «Метеор» был, как говорят эксплуатационники, введен в расписание.

Помнится плакат той поры. На плакате изображен очень непохожий на себя главный конструктор, летящий над Волгой в крылатом «Спутнике». По реке движется колесный

дымящийся пароход, нарисованы изумленные туристы на палубе пассажирского судна. Под изображением стихи:

Хватит ездить «на волах» по просторам водным,
Рейс на чудо-корабле будет быстроходным.
Оправдали волгари смелые расчеты —
Молодцы-богатые, речники-пилоты!

Алексеев, который довольно равнодушен был к похвалам и хуле, к этому плакату отнесся иронично: усмехнулся, пожал плечами. Правда, потом, когда что-то не ладилось с организацией ремонта судов, с поставками запасных частей, он в разговорах с руководителями пароходства иногда повторял с усмешкой: речники-пилоты. Речников это задевало, они улавливали некий язвительный подтекст. Подтекст, конечно, был. Алексеев не любил неорганизованности, неразберихи. С его руки прижилось в ЦКБ определение необязательных и неумелых работников: делопуты.

Речники-пилоты... Спустя почти 10 лет после описываемых событий, когда сормовичи предложили создать новое поколение скоростных судов, возникла заминка. Она, кстати, и сейчас еще не разрешена окончательно. А в то время Болеслав Зобнин писал о сложившейся ситуации: «Аван-проект такого парохода (проект нового скоростного судна.— *В. И.*) нами сделан уже давно, но речники тянут резину: то ли не верят, то ли боятся. Начальник технического управления Минречфлота поворачивается к нашему делу если не спиной, то явно боком. Дело, по существу, обстоит так: нами получены заключения всех контролирующих организаций. В основном заключения положительные, но среди некоторых работников Минречфлота бытует мнение отрицательное. Вопрос должен решаться на Научно-техническом совете МРФ, который намечено провести в январе (1969 г.— *В. И.*)... Занимались этим проектом инженеры А. В. Сафро-

нов и Л. О. Литинский. Ребята толковые, энергичные и знающие, поработали они очень неплохо, и будет обидно, если дело дальше НТС не пойдет».

Окрыленность... Трудно, думается, найти более точное определение, чтобы передать состояние, которое в то время испытывал главный конструктор скоростных судов. Алексеев был полон сил, энергии, новых замыслов. Не хотел знать, что такое усталость, нежелание работать, не признавал слова «не могу». Да, впрочем, никому и в голову не приходило говорить так, ибо в алексеевской увлеченности была притягательная сила, делавшая людей не просто сослуживцами, выполняющими его распоряжения, указания и приказы, а соратниками, единомышленниками.

В 1961 году сормовичи вслед за «Метеором» построили еще одно крылатое судно — «Спутник». Он брал на борт 250 пассажиров. Затем стартовал теплоход «Комета» — морской собрат «Метеора». Начались работы по созданию морского скорохода «Вихрь», который вошел в строй на следующий год.

Первую «Комету» было решено передать Сочинскому порту. Ее капитаном назначили Георгия Алексеевича Кинтара. Темпераментный южанин начинал работать в этом порту матросом, окончил морское училище, плавал на обычных, водоизмещающих судах, а затем участвовал в испытаниях «Кометы».

Во время одного из первых испытательных рейсов капитан Кинтара вызвал по радиации диспетчера пароходства и передал:

— Я «Комета-1». Прими текст, пожалуйста... Теплоход на подводных крыльях «Комета» совершает испытательный рейс. На борту все в порядке. Мнение команды — судно можно принимать в эксплуатацию. Подпись — моя. Передай, дорогой, кому следует, понял?

Но в салоне «Кометы», где находилась приемная комиссия, придерживались иной точки зрения. Представитель

Министерства морского флота отказался принимать судно, так как его скорость была несколько меньше расчетной. Но главное — у эксплуатационников не было ремонтной базы. Значит, случись неисправность, судно пришлось бы выводить из расписания. Во время пребывания в Москве в качестве делегата XXII съезда партии у Р. Е. Алексеева состоялась долгая и обстоятельная беседа в Совете Министров СССР, где он сумел убедить в своей правоте. К тому времени «Комета» вышла на расчетную скорость и вскоре была сдана в эксплуатацию.

Осенью 1962 года на Черном море начались испытания теплохода «Вихрь». Он, как мы уже знаем, был морским «братом» самого крупного алексеевского речного теплохода «Спутник». Писатель Анатолий Медников, принимавший участие в одном из первых рейсов «Вихря», вспоминал об этом коротком и стремительном пробеге:

«...«Вихрь» шел из Ялты в Севастополь. На его борту находились Р. Е. Алексеев, главный инженер Н. А. Зайцев, заместитель главного конструктора И. М. Шапкин. Управляли судном бывшие военные моряки И. А. Хабаров и Б. А. Латышинский, оба — одесситы.

Счет в рейсе шел на минуты. На траверсе Байдарских ворот «Вихрь» попал в шторм. Я стоял в группе конструкторов, там, где из центрального салона ведет к борту судна открытый ветру проход. Совсем рядом плескалось море, уже покрытое предштормовой пеной.

— Нас прихватит,— сказал Ростислав Евгеньевич радостно. Он только что поднялся из машинного отделения и выжидательно смотрел на море.

В это время из рубки спустился дублер капитана и начал что-то шептать на ухо Алексееву. Им мешал шум моря. Ростислав Евгеньевич мог бы отойти в салон, где было тише, но он почему-то, наоборот, продвинулся дальше по проходу.

Я слышал не все, но понял, что дублер предлагает не

рисковать, а переждать волнение. Он показывал рукой в сторону Балаклавской бухты.

— Чего вы боитесь? — крикнул Алексеев, не поворачивая к дублеру головы. Он смотрел на море.

— Не боимся, но оно лучше бы... не рисковать. Перед государственными испытаниями.

— Чего вы боитесь конкретно? — громко повторил свой вопрос Алексеев.

— Вот в Севастополе все проверим и тогда...

Дублер не договорил. Алексеев повернулся к нему спиной, и красноречивее всех слов было то выражение решительности и даже азарта, с каким главный конструктор следил за разыгравшейся бурей.

И дублер, сдаваясь, махнул рукой:

— Решайте. Вы — главный! — Он произнес это как бы с дружеским упреком, а больше с подчеркнутым восхищением смелостью Алексеева, который не только не уклонялся от бури, но сам стремился к жесткой пробе своего судна».

Еще один эпизод этого же рейса. Во время шторма главный инженер Зайцев решил понаблюдать, как работают крылья. Он обвязался веревкой, вручил конец ее одному из коллег и выбрался на обнос теплохода. Распластавшись на решетчатом настиле, под ливнем, на сильнейшем ветру, он долго всматривался, как режут волны стойки и лезвия крыльев.

Риск? Нарушение техники безопасности? Пожалуй, да, если подходить формально. А по существу? Ведь должен главный инженер знать, как ведет себя крыло в натуре? И кроме того, он сам шел на этот риск, а не перепоручал наблюдение подчиненным.

До Севастополя «Вихрь» добрался благополучно и ошвартовался у одного из причалов, вызвав интерес жителей и гостей города. Участники плавания принялись за устранение недоделок, выявившихся во время морского перехода. Алексеев и Зайцев к вечеру уехали в Симфе-

рополь, чтобы наутро принять участие в совещании в Сочинском порту, где должна была идти речь о результатах годичной работы «Кометы-1».

Итоги оказались хорошими, они-то и решили вопрос о серийной постройке морских крылатых судов этого типа.

Зайцев знал цену людям и их делам, умел удивительно емко и образно определять сущность людей. Про одного из своих коллег он говорил: «Очень чувствует дерево... У него светлая голова». Это про того, чьи яхты в свое время славились по всему Союзу, да и сейчас ветераны спорта помнят его имя. Про другого говорил коротко: «Черпаль». Так называют яхтсмены человека, который в походе используется на вторых ролях.

Про одного из сотрудников как-то выразился: «Человек-параграф». Я не понял: хвалит или порицает? Оказывается, хвалит. Если такому поручено в приказе выполнять такой-то параграф — расшибется, извернется, но сделает.

Заказчика, с которым у них были какие-то давние сложные взаимоотношения, видимо мелкие, надоедливые, называл: «Восемьдесят три с мелочью».

Отрывок из письма: «Пишу под мерный, но нервный шаг Р. Е. в здании обкома. Ждем назначенного приема. Что будет?!» Торопливая приписка другими чернилами: «Были... Вроде хорошо». И слова подчеркнуты двумя сочными линиями.

Это письмо отправлено в январе шестьдесят седьмого. В это время была в разгаре работа над «Буревестником». Не ладилось с двигателем — не воспламенялось дизельное топливо в турбинах, отработавших свое на самолете, но вполне годных для крылатого скорохода.

Несколько лет назад Николай побывал за границей по приглашению руководителей фирмы «Супрамар». Фирма занимается разработкой проектов и исполнением чертежей судов на подводных крыльях. Когда-то фирма носила другое название и находилась в Германии. В то вре-

мя возглавлял ее инженер Саксенберг. Он создал в самом конце войны несколько типов скоростных судов для перевозки гитлеровских танков через Средиземное море. Суда эти разбила авиация союзников, а конструктор бежал в Швейцарию и организовал там новую фирму. Вскоре Саксенберг умер. Дочь его стала женой инженера Шертеля. Зять получил в приданое чертежи и расчеты крылатых судов. С этим самым Шертелем и встретился Николай Зайцев.

На русского инженера поглядывали с интересом и уважением, потому что к моменту встречи сормовские крылатые суда уже снискали добрую славу за рубежом. К тому же Шертель еще не разрабатывал крылатые суда столь большого водоизмещения, каким обладали наши. Хозяин был любезен и гостеприимен. Он сам показывал господину Зайцеву свое конструкторское бюро, пригласил в загородную виллу, усиленно потчевал коньяком, очевидно, надеялся, что хмель развяжет язык русскому инженеру.

Николай был учтив и галантен. Познакомился с бюро, отметил: на двадцать семь конструкторов всего два технических работника, занимающихся изготовлением светопечей, — это хорошо. Встретился с вдовой Саксенберга, почтительно отозвался о работах ее мужа. С удовольствием провел день на вилле Шертеля и очень подробно рассказывал ему, как ловят в Суре стерлядь на подпуск и закидушки. Втайне посмеивался: Шертелю явно хотелось узнать некоторые подробности проектирования крупнотоннажных судов на подводных крыльях. Николай отшучивался: стоит ли в такой чудесный день разговаривать о технических проблемах? Пусть господин Шертель приезжает к ним. У русских есть пословица: лучше раз увидеть, чем сто раз услышать.

Николай рассказывал мне о поездке к Шертелю, улыбаясь и подшучивая. В это время он как раз справлял новоселье: ему предоставили квартиру в центре Горького,

а он отдал свой дом — большое деревянное строение, утопающее в зелени, — детскому саду одного из заводов.

Он много занимался с молодыми инженерами, по его совету Алексеев выдвинул ряд способных, думающих конструкторов на руководящие должности: надо заботиться о смене. Зайцев готовил эту смену. Читал лекции в политехническом институте, консультировал дипломников, приглядывая среди них пополнение для бюро. Вместе с инженером Маскаликот Николай написал книгу, обобщающую опыт проектирования и строительства судов на подводных крыльях.

Однажды Алексеев заболел. Болезнь подкосила его прямо на испытаниях, которые проходили на Горьковском море. Конструктора привезли оттуда на автомашине в сопровождении профессора Кукоша, известного горьковского медика, давнего друга и соперника по парусным гонкам.

Николай не на шутку встревожился: нельзя же работать на износ. Пять дней — на испытаниях, день — в бюро и лишь несколько часов — дома. Нужно отдохнуть.

Алексеев согласился. Он взял с собой нескольких начальников отделов, необходимые чертежи, расчеты и на двух машинах отправился в Бакуриани. Там можно походить на лыжах, а заодно и поработать.

Спустя неделю или чуть больше вернулись.

— Ходили на лыжах? — спросил Николай с завистью (на дворе было лето).

— А как же?! — И смех.

Потом узнал, на лыжах катались один раз. Все остальное время провели на одном из заводов, где строят морские суда на подводных крыльях.

Как-то раз я зашел к Николаю домой. Его только что выписали из больницы после операции. Он был очень бледен. Темные, большие глаза выделялись на похудевшем лице.

Я спросил, как работаете над новым судном.

Николай оживился. Сейчас в главке идут навстречу, помогают вовсю. Он пошутил: мол, если даже попросить вместо алюминиевых сплавов листы платины, и то дадут.

Внезапные перемены объяснялись просто. На испытательной базе побывала представительная комиссия, обследовала, пообещала всяческую помощь и поддержку. И после этого впрямь дело пошло.

— Так что,— Николай улыбнулся,— скоро порадует новинкой.

Мы долго говорили с ним о будущем транспорте. Николай убежденно сказал, что будущее, без всякого сомнения, за их судами и теплоходами на динамической воздушной подушке.

— Идей полно.— Николай вздохнул и с какой-то не свойственной ему печалью добавил: — Сил вот мало. Я у Ростислава набираюсь сил... Он последнее время стал как-то спокойнее и мудрее. Примчусь к нему, распирает от всяких забот и дел, а он скажет: «Спокойно, давай все по порядку!» И действительно, сразу становится легче.

ЧУВСТВО ЦЕЛИ

Встреч с главным конструктором, до предела загруженным работой, у меня было в общем-то немного. Стеснялся отрывать его время на разговоры и расспросы. Но наша связь не обрывалась. Вначале она поддерживалась через главного инженера Н. А. Зайцева, который часто бывал в Москве и у которого я тоже неоднократно гостил в Горьком. После ранней, потрясшей всех смерти Н. А. Зайцева мы сдружились с Б. А. Зобниным.

Болеслав Зобнин — корабельный инженер, ведущий специалист в области гидродинамики — был жизнерадостным, обаятельным человеком. Сохранилось немало писем от Зобнина и фотографий, связанных с историей создания скоростных судов.

В одну из встреч в Москве Болеслав Зобнин сказал, что Алексееву присуждена ученая степень доктора технических наук. И в обычной своей ироничной манере, за которой, я убежден, скрывал добрую душу, добавил:

— Зовем мы его теперь нашим доктором. — И снова за свое, зобнинское: — Смотри, сколько у человека званий. Адмирал, главный, теперь — доктор...

Ученую степень Алексееву присудили за его научные работы и исследования. Насколько мне известно, произошло это без участия самого Алексеева. Более того, он даже пытался возражать. Но коллеги сумели убедить главного конструктора, что его ученая степень поможет коллективу в работе, придаст научным разработкам и теоретическим исследованиям весомость и значимость. В ЦКБ уже рабо-

тают кандидаты наук, и несолидно, если они под началом у рядового инженера.

Алексеев слушал, улыбался, хмыкал — одним словом, созрел, как выразился один из его коллег, и созрел.

А когда из Москвы пришло сообщение о присуждении ему ученой степени, отнесся к этому весьма ответственно.

Позднее его назначили членом специализированного совета Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР, и он принимал деятельное участие при подготовке к защите диссертаций по проектированию и конструкции судов.

Ученый с мировым именем, руководитель самого крупного в отрасли научно-производственного объединения, в котором творчески сотрудничает не одна тысяча конструкторов, инженеров, рабочих, судоводителей... Казалось, все это могло наложить на иного свой отпечаток. Но Алексеев оставался удивительно скромным, простым в общении человеком, который жил азартно-увлеченно. Алексеев был альпинистом, любил горнолыжный спорт, требующий мужества и выдержки.

Однажды в горах во время первых тренировок он повредил ногу. Как позже показал рентген, в кости образовалась трещина. Но Алексеев, несмотря на все уговоры, не покинул альпийский лагерь. Соорудив для ноги оригинальную алюминиевую шину, он продолжал тренировки. На соревнованиях, преодолевая боль, мчался он по крутому склону трассы. Пятидесятишестилетний конструктор, проявив бойцовский характер, занял второе место по слалому.

Но всегда и во всем главным в жизни для него оставалось дело. Вспоминаю одну из наших встреч январским вечером. Как условились по телефону, я стоял возле сормовской гостиницы «Плес».

Среди потока автомашин, заполнявших главную улицу Сормова, я не сразу заметил машину Алексеева, остановив-

шуюся у тротуара. Дверца распахнулась, меня окликнули, и я оказался на переднем сиденье возле Ростислава Евгеньевича. Салон машины был полон: Зобнин, Шапкин, Васин, Попов, Резников.

Пока здоровались, машина успела выбраться на пустынное шоссе и мчалась куда-то на огромной скорости. Я покопался на спидометр, а Алексеев, как будто извиняясь за такую лихость, сказал:

— Мне ведь сегодня еще надо в Чкаловск. Пока вас всех развезешь...

Вскоре мы подъехали к жилому дому-пятиэтажке и оказались в квартире для приезжающих в ЦКБ в командировку. Кто-то начал чистить картошку, резать хлеб, извлекать из сумки продукты. Шло приготовление к «мальчишнику». Памятуя о прежних встречах, когда из-за обилия информации многое улетучивалось, я на этот раз взял с собой диктофон и не преминул включить технику, когда разговор начался...

К тому времени коллектив конструкторского бюро сумел завершить строительство почти всех проектов судов на подводных крыльях. Последними из них были теплоход «Беларусь», «Чайка» — для малых рек и газотурбоход «Буревестник». Результаты многолетней сложной работы получили высокую оценку. В 1962 году Р. Е. Алексеев, Н. А. Зайцев, И. И. Ерлыкин, Л. С. Попов, И. М. Шапкин, К. Е. Рябов, Б. А. Зобнин, А. И. Васин, А. И. Маскалик, Г. В. Сушин и капитан В. Г. Полуэктов стали лауреатами Ленинской премии.

Серийное строительство скоростных судов на подводных крыльях было развернуто в Поти, Гомеле, на других судостроительных заводах страны. Одновременно конструкторы непрестанно модернизировали суда. Так, сошли со стапелей «Комета-М», мелкосидящая «Ракета» — скоростное судно пожарной охраны, служебный катер «Ветер». Началась разработка конструкции новых теплоходов

типа «Восход», которым суждено было заменить речные «Ракеты». Все четче вырисовывался «Циклон» — морской скоростной теплоход на 250 пассажиров. Горячо приветствовали грузинские корабли проект морского теплохода «Колхида», тогда еще безымянного.

Однако принципиально новых конструкций судов на подводных крыльях с середины 60-х годов не появлялось. Все чаще раздавались голоса, что крупнотоннажные крылатые суда вообще экономически невыгодны. Дело в том, что по мере роста водоизмещения увеличивается и вес крыльевого устройства. Подсчитано, что при водоизмещении в тысячу тонн крылья должны весить около 150 тонн. Если учесть вес двигателя и топлива, то на долю перевозимого груза останется не так уж много.

Тем не менее Алексеев и другие специалисты считали, что строительство крупнотоннажных судов осуществимо в самое ближайшее время: да, размеры крыльевого устройства будут расти, но ведь есть и реальные возможности облегчить их вес, применяя, например, высокопрочные пластмассовые и титановые сплавы. И потом, разве исчерпаны все конструктивные возможности нового типа судов? Надо думать, искать, экспериментировать — словом, продолжать поиск, стремиться найти решение.

Мои собеседники в тот вечер были единодушны в своей твердой убежденности, что, впрочем, всегда их отличало, когда они отстаивали свои идеи. Но, признаюсь, я продолжал испытывать сомнения в перспективности крылатых судов. Не беспочвенными казались мне выступления в печати некоторых их противников. Да к тому же у самих сормовичей наступила в работе заминка. Я не без иронии заметил в разговоре, что конструкторов, видимо, больше теперь занимают не технические, а экологические проблемы, намекая на висевшую на стене в кабинете главного конструктора фотографию, на которой запечатлен миг взлета или посадки на водную гладь огромной птицы.

Но Алексеев, на мгновение оживившись, заговорил неожиданно серьезно:

— А почему бы и нет? Природа — большая наука, именно в ней открывает человек многие важнейшие принципы, которые использует в своей деятельности. Вот возьмите, например, эту летящую низко над водой птицу. Удивительное явление — над водной поверхностью у крыла появляется повышенная подъемная сила, которую создает динамическая воздушная подушка. Мы называем это экран-ным эффектом. А теперь представьте корпус судна, который, перемещаясь над поверхностью воды, использует для движения такой вот набегающий поток воздуха...

Говорил он об этом с какой-то особой внутренней стра-стью, настолько увлеченно, что на время все мы забыли о застолье.

— Наша задача сейчас,— продолжал главный после долгой паузы,— создать не просто более скоростные суда, а придать им совершенно новые качества за счет комплекс-ного применения аэро- и гидродинамических сил.

И тут же вспомнилась фраза Леонида Попова на торже-ственном вечере в Горьковском Доме ученых в честь пяти-десятилетия Алексева: «Наступит день, и мы перейдем от космических названий к космическим скоростям». Не для красного словца было это сказано: уже тогда сормовичи определили направление поиска и готовили проекты прин-ципиально новых судов — потомков «ракет», «метеоров», «спутников» и «комет».

В разгар вечера на столе по просьбе главного появилась кастрюля с рассыпчатой, парящей картошкой. По традиции нижегородских «чаевников» то и дело подавали крепчай-шую ароматную заварку.

Зашел разговор и о мировой практике создания скорост-ных судов, о перспективах развития. За рубежом, например, некоторые специалисты предрекали, что лет через пять-десять вообще исчезнут водоизмещающие суда.

Я поинтересовался тогда у Ростислава Евгеньевича, как он относится к таким прогнозам.

— А вы знаете, я разделяю это мнение: основные виды перевозок будут производиться на судах с новыми принципами поддержания и огромными скоростями,— как бы полемизируя с кем-то, ответил Алексеев.— Но только не надо думать, будто зарубежное кораблестроение опередило нас в этом. Есть, конечно, у них немало ценного в организации дела. Но там каждая фирма — обособленная крепость, охраняющая свои секреты! Нам надо многому еще учиться, но гораздо важнее, думаю, умело использовать наше главное оружие — плановость. И еще — поменьше бы реорганизационной суеты...

Последняя фраза была произнесена как бы между прочим, но имела, как все это мы поняли, вполне определенный контекст. К этому моменту алексеевское ЦКБ, существовавшее как самостоятельная организация в течение нескольких лет, вновь было передано на правах подразделения заводу «Красное Сормово». Более того, «в интересах дела», на чем настаивали некоторые руководители, коллектив был разделен на два КБ. Заодно решили Алексеева освободить от «администраторских забот», рекомендовав ему полностью сосредоточиться на творческой работе. Как говорится, благими намерениями дорога в ад вымощена.

Потребовалось вмешательство министра, чтобы приказ о включении ЦКБ в состав завода был отменен. Но разделение все же состоялось, появилось два главных конструктора. К тому же был создан еще один филиал ЦКБ. Алексеев пытался доказать нецелесообразность такого разделения функций, от которого страдало — нет, не его личный престиж — страдало дело.

Но ему прямо дали понять, что давно, мол, прошло время Кулибиных-одиночек. Сегодня нужен коллективный подход к решению проблем, и возвращаться к прошлым методам значило бы пятиться назад.

В этом месте рассказ Алексеева вызвал возражения, переросшие в горячий спор. «Это мы-то ретрограды?», — активно отстаивали свои позиции конструкторы. Алексей, выждав, когда страсти улягутся, сказал вдруг то, чего меньше всего можно было ожидать:

— Ну вот что, вече нижегородское! Я и сам убежден, например, что необходимы научно-исследовательские институты, работающие целенаправленно, напряженно, творчески. Нельзя уповать только на талантливых одиночек. Это раз, во-вторых, надо самим работать, авторитет ведь от дела, а не от слов идет. И не от должностей...

Так закончилась та январская встреча...

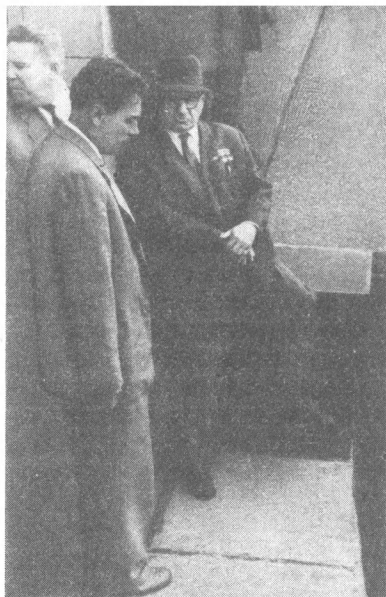
Возможно, и вправду спорными покажутся некоторые принципы организации труда в ЦКБ Алексева. Но представим слово человеку, который работал с главным конструктором более двух десятков лет.

«Я пришел в бюро в 60-х годах, имея некоторый опыт производственной работы мастером и заместителем начальника цеха. И первое, что бросилось мне в глаза, это длинные очереди конструкторов к главному конструктору — начальнику ЦКБ,— пишет кандидат технических наук В. А. Дементьев.— Обычно конструктор занимал очередь и, если она была большой, шел в отдел работать. Мне было непонятно, почему главный замыкает все вопросы на себя. Но и я тоже занимал очередь и, дождавшись приема, получал ценные указания. Позднее, когда перед бюро были поставлены более сложные и объемные задачи и сам коллектив значительно увеличился, Алексей перешел к иному принципу управления, передав добрую половину своих дел ведущим специалистам — начальникам отделов. И тут я увидел все изъяны такой системы управления, особенно при создании сложных объектов. Например, очень часто можно было наблюдать, что Алексей (со своим

научным штабом) изменил принципиальные решения, а бюро во вторых и третьих эшелонах еще продолжительное время работает по старым указаниям. Алексеев, безусловно, прекрасно понимал все преимущества «однолинейной» системы, ведущей в конструкторской работе к намеченной цели кратчайшим путем (за счет сокращения затрат времени на многочисленные согласования решений), и придерживался этой системы до тех пор, пока обстоятельства позволяли это делать.»

У мастеров живописи эпохи Возрождения были подмастерья, которые, как считается, выполняли основную часть работы, а метр лишь завершал ее. Существует даже

А. Н. Туполев (справа),
Р. Е. Алексеев (слева),
З. А. Шашков (в центре)



такое выражение: «удар мастера». Именно последним, завершающим движением кисти выдающийся художник придавал картине тот особый почерк, ту самобытность, что всегда безошибочно выделяли его творческую манеру.

Алексеев не художник — конструктор, но его «удар мастера» зримо присутствовал во всей многоплановой, сложной работе коллектива и в конечном результате — новом конструкторском произведении.

«Алексеев обладал удивительной способностью заинтересовать, увлечь людей работой,— продолжает В. А. Дементьев.— Несмотря на большую занятость, он находил время часто бывать в отделах, чтобы поработать с конструкторами за щитком или за расчетом над особо сложными узлами. С одной стороны, это было обусловлено необходимостью проверки фактического состояния дел в бюро, а с другой — это по-особому заинтересовывало сотрудников, придавало их работе значимость, появлялось желание делать все и лучше и быстрее. Он не только подсказывал оригинальные решения, но и часто (очень часто!) ставил проблемные вопросы, решение которых затем использовалось в проектах. А скольких он обучил сложному искусству эксперимента! Сейчас уже трудно и представить работу бюро без широких экспериментальных исследований. Не случайно один из руководителей ЦАГИ, ознакомившись с делами нашего КБ, заметил: «Это — не бюро, а настоящая академия скоростного судостроения».

И вот еще встреча с Алексеевым в окружении близких друзей. Ростислав Евгеньевич был в хорошем настроении, то ли в шутку, то ли всерьез предлагал мне стать соавтором книги истории крылатого флота, для которой он сам выполнит иллюстрации.

Затем Алексеев, как бы между прочим, стал рассказывать о том, как в последние годы осваивал управление

самолетом: «И знаете, не верят, что не учился я в авиационном училище!»

Некоторые коллеги Алексеева выразили, правда весьма деликатно, свои сомнения, что это очередная шутка главного, или?.. Меня поразило, как Ростислав Евгеньевич просто, одной фразой убедил их:

— Разве я вам когда-нибудь говорил неправду?

Все поняли — это была истина.

Воспользовавшись наступившей долгой паузой, я поинтересовался, зачем ему в эти годы потребовалось осваивать такое рискованное дело.

На вопрос он ответил вопросом:

— А вы думаете, это прихоть чудака? Нет, это надо прежде всего для нашего дела. Ведь уже сегодня мы разрабатываем суда со скоростью далеко за сотню километров, а придет время куда больших скоростей. Но пассажиры судов останутся те же — самые обычные люди. И я как конструктор должен знать, что будут ощущать они, как будут переносить повышенные нагрузки. Конечно, можно представить себе все это и по формулам, описаниям. Но это только муляж, а не живые, реальные чувства...

Подумалось, как же не вписывается вся его натура в устоявшуюся схему-представление об эдаких кабинетных конструкторах...

Мне показалось уместным сказать Алексееву о посещении в Лондоне редакции журнала «Суда на воздушной подушке и на подводных крыльях». В беседе главный редактор журнала Юанита Калерги живо интересовалась строительством судов на подводных крыльях в СССР и просила прислать статью о мистере Алексееве.

Ростислав Евгеньевич, слушая это, улыбался...

— Да, знакомое имя... Когда-то мадам Калерги уже просила меня написать о нашей работе, но, поверьте, руки не доходят.

Поздней осенью 1976 года пришло письмо с приглаше-

нием в Сормовский Дворец культуры на чествование лауреата Ленинской и Государственной премий, доктора технических наук Алексеева в связи с исполняющимся 18 декабря его 60-летьем.

В конверт была вложена программа, в которой сообщалось о проведении в тот же день научно-технической конференции, посвященной 20-летию создания первого скоростного судна «Ракета». Какой всплеск событий! Разве можно было остаться равнодушным к этому!

Конференция открылась докладом Алексеева «Основные направления развития скоростного судостроения». Появление юбиляра встретили громкими аплодисментами: руки сормовичей рабочие — сильные и надежные. Он стоял у трибуны и смущенно улыбался, такой же могучий и изящный, как в былые годы, разве что заметно как-то поприбавилось седины.

Он начал говорить чуть хриловатым от волнения голосом о том, что в наши дни развитие транспортной системы — это прежде всего решение задачи скорейшей доставки грузов или пассажиров в пункты назначения. Нельзя сводить все расчеты, как это было раньше, только к таким понятиям, как стоимость или экономичность. Лозунг века — скорость! Скорость везде, ибо скорость определяет темп жизни, созидания. В конечном счете — и развитие самого общества.

— В пределах моей одной жизни,— говорил Алексеев,— на смену деревянным баржам и плотам пришли сухогрузы и суда для смешанной перевозки грузов в контейнерах, созданы крылатый пассажирский флот, суда на воздушной подушке, возможны полупогруженные транспортные средства. Мне радостно видеть, как бурно развивается сегодня наш транспорт. Верю, что совсем скоро появятся новые виды судов — грузовые ракетопланы, другие аппараты, основанные на иных принципах движения.

Конечно, процесс этот требует больших материальных средств, специальных лабораторий, экспериментальных баз.

И проходит он не без трудностей. Успех здесь зависит и от развития отраслей промышленности, и от нашей экономики. Никто не будет оспаривать, сколь перспективны суда с воздушной динамической подушкой, — продолжал главный, — они позволяют избежать потерь времени на перевалку грузов, что особенно важно, например, в условиях Сибири, где слабо пока развита транспортно-дорожная сеть.

Он помолчал и обратился к сидящим в зале:

— Возникает вопрос, почему же при всем том нет их пока в эксплуатации? Вся сложность в том, что их созданием должны заниматься несколько ведомств, а точнее, учитывая всю сложную специфику аппаратов, новое ведомство, но его нет, как нет пока и служб, способных в комплексе обслуживать и эксплуатировать их. Задача это чрезвычайно важная — государственная. И чем скорее она будет решена, тем больший эффект принесет создание таких судов всему народному хозяйству.

— Я твердо верю, — заключил под аплодисменты главный конструктор, — что наша страна, наша Родина всегда будет впереди в развитии водного транспорта!

Слово предоставили главному инженеру Волжского объединенного речного пароходства Павлу Алексеевичу Пянькину.

— Каждая «Ракета», — говорил он, — за навигацию перевозит до 55 тысяч пассажиров, а «Метеор» — 45 тысяч. Это дает пароходству немалую прибыль, если учесть, что только за одну навигацию 135 скоростных волжских судов перевозят более 8 миллионов человек! Это — подлинно массовый вид транспорта. Мы, речники, уже смогли оценить достоинства таких крылатых судов, как газотурбоход «Буревестник» со скоростью 100 километров в час, «Сормович», развивающий на воздушной подушке 120 километров. Мы приветствуем разработку сормовичами проекта судна со скоростью хода до 150 километров в час... — Выступающий

сделал паузу и закончил: — Мы твердо убеждены, что уже недалек тот день, когда поведем по Волге суда со скоростью 250 километров в час!

...Люди уже привыкли к стремительному бегу крылатых скороходов. Без них сегодня просто и не представить реку. Будни, рабочая жизнь судна. Но вчитайтесь в поэтические строки Николая Глазкова:

Кижь — конечно, это чудо света,
Величье, красота, своеобразие...
Ну, а в Кижь идущая «Комета»
Подводнокрылая — не чудо разве?

Мы стариной умеем восхищаться.
Произведением искусства лучшим,
Но уголок для собственного счастья
Находим не в прошедшем, а в грядущем!..

Что было б, если гениальный плотник,
Творец Преображенского собора,
Увидел бы громадину, так скоро
Скользкую на крылышках подводных?

...При всей своей внешней строгости Алексеев был человеком удивительно доброй души. Он мог, конечно, наказать провинившегося, по всей строгости спросить с каждого за срыв задания, но при всем этом был объективен в оценках людей, их деловых качеств. Правда, находились и такие, кому принципиальность Алексеева была не по душе, кому в его заботах об интересах дела хотелось видеть амбиции властолюбивого человека.

Впрочем, сам Ростислав Евгеньевич таких людей упоминал редко и воспринимал их спокойно как «неизбежный элемент» сопротивления, преодолевать который можно было только поисками новых убедительных решений: правота суждений в очевидном для всех результате.

В коллективе КБ он, руководитель, считал главной заботой создавать климат доверия и творческой взыскательнос-

ти, честности каждого в отношении к делу. Именно таким знали его и по-настоящему уважали коллеги — ветераны строительства скоростных судов, новички, настойчиво пробивавшиеся на работу к Алексееву.

Инженер Виктор Морозов, коренной волгарь, трудившийся в бюро под непосредственным руководством Алексева, рассказывал мне как-то:

— После института мы с женой, проработав несколько лет по направлению, вернулись в Горький. Врачи настоятельно рекомендовали сделать это из-за болезни ребенка.

Пришел в конструкторское бюро по судам на подводных крыльях, много был наслышан об интереснейших его делах. Но в отделе кадров отказали. Тогда знакомые посоветовали обратиться непосредственно к Алексееву, который уже длительное время находился безвыездно на испытательной базе.

Разыскал дом, где у Алексева была мастерская, остановился у дверей, войти не решаюсь: откажет — и тогда прощай надежда! На мой робкий стук вышел рослый мужчина, представился, извинился, что не может протянуть руку: «вся в клее — модель дедаю». Он как-то сразу расположил к откровенности: рассказывайте все как есть, почему именно к нам решили?

Выслушав внимательно сбивчивый рассказ, улыбнулся дружески: с комплиментами вы, думаю, перебрали; у нас в бюро обычная работа, а праздники — реже, чем у других. Что ж, пишите заявление — посмотрим...

Это было в 1975 году. Сюда же, в КБ, вскоре поступила и жена Морозова. Однажды, вспоминал Виктор, супруга тяжело заболела. Нужна была срочная консультация ведущих специалистов. Главный узнал об этом совершенно случайно. Отчитав строго за то, что я постеснялся сразу же обратиться к нему, тут же написал профессору письмо, переговорил со своими давними друзьями-медиками, которые

взялись помочь больной и сделали, казалось бы, невозможное...

А скольким людям — знакомым и незнакомым — помог он в жизни, поддержал в трудную минуту как руководитель, как депутат Верховного Совета, не по служебной обязанности — по долгу человека.

С ним было работать и трудно и легко. Живем, например, на базе, ведем испытания. Подъем в четыре утра. Главный считает, что это лучшее время испытания: вода чистая, спокойная, ни ветерка, ни рябиночки, и солнце не слепит... Все понимаешь, но как прервать такие сладкие сны в этот час! А Ростислав Евгеньевич, громко объявляя побудку, обещает: к обеду управимся — повозит нас за катером на водных лыжах. Полдень. Вроде бы все, что намечали, сделано. Но Алексеев как бы между прочим замечает: денек такой райский терять обидно, может, еще, всего разочек, протасим модель? Как отказаться? Заразишься его азартом — не замечаешь, как и вечер наступил. И сегодня на ужин опоздали — уже столовая закрыта. Но Алексеев, заметив наше настроение, утешает:

— Сейчас только прокачу, как обещал, на водных лыжах — и сразу все ко мне, будем есть картошку с подсолнечным маслом — вкуснота такая, за уши не оттянешь...

Утром снова слышишь его деликатно-настойчивый призыв. Открываешь глаза и видишь у главного в руках новую модель. Выходит, пока мы не жились в постелях, Ростислав Евгеньевич всю ночь провел над очередной моделью...

О нем говорили — у этого человека твердая выдержка, завидное самообладание. И решительность в самых критических ситуациях. За этими оценками стояли реальные факты, события, наконец, действия самого Алексеева.

Однажды на морских испытаниях нового судна произошла авария: на полном ходу вдруг лопнула и стала отвали-

ваться часть обшивки. Задолго до этого главный возражал, чтобы обшивку делали из этого сплава новой марки. Но не сумел до конца отстоять свою точку зрения. И вот... Все, кто был в рубке, оцепенели. В одно мгновение Алексеев оказался у кресла управления и, с силой оттеснив растерявшегося водителя-испытателя, взял рулевое управление на себя... Он был настолько внешне уверен в действиях, что это состояние невольно сразу же передалось другим. Алексеев-капитан сумел предотвратить беду. Позже была создана министерская комиссия, которая после тщательного разбора происшедшего не установила здесь никакой вины конструкторов.

Когда там, на берегу, один из близких его друзей спросил, испытывал ли он в тот момент чувство страха, Алексеев съязвил:

— Не боятся только дураки. Обидно, что ты меня под эту категорию подводишь. Страх победить можно, это, в конце концов, зависит от самого человека. Труднее 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.

Дело, оказывается, обстояло так. На испытаниях полунатурной модели, где присутствовали проектанты, выяснилось, что на определенном этапе движения кормовая конечность начинает как бы прилипать к воде. Алексеев поручил одному из конструкторов изучить, проанализировать и дать рекомендации, как избежать этого хоть и редкого, но нежелательного явления. Перед выходом в очередной испытательный рейс главный конструктор поинтересовался, выполнено ли то, что он просил. Получил утвердительный ответ. И вот во время движения — снова тот же дефект. Алексеев взглянул на побледневшего коллегу и понял, что тот обманул его. Вот и пришлось принимать экстренные меры, чтобы благополучно дойти до базы.

Однажды, не то чтобы жалуясь, скорее ожидая услышать совет, Алексеев рассказал, как один из старых сотрудников бюро бросил упрек: зря он, Алексеев, так нещадно расходует себя, сам по-людски не живет и другим от этого нет покоя. Живешь как на задворках. Стесняешься даже попросить расширить жилплощадь, а в квартире не повернуться. Подумать только: десять человек обитает, а ведь у дочери и сына свои семьи, дети. Месяцами дома не бываешь. Надолго ли хватит от такой работы: в будни по 12 часов, в выходные — по 14. Сколько интересного мимо жизни твоей проходит. И неожиданно признался:

— Знаешь, слушал я, и мне его жалко стало. Это не я, а он не понял смысла бытия. Выходит, работали рядом, а не знал я его по-настоящему.

— Все чаще задумываюсь,— продолжал Алексеев,— кто возглавит после меня? Столько талантливых молодых инженеров. Вот недавно одного по-новому для себя открыл — от природы истинный математик.— И пояснил: — В общем-то каждого корабельного инженера учат, как нужно, а этот постиг нечто большее — почему нужно дифференцировать и интегрировать. Даешь ему задачу, начинает считать и анализировать. Наткнется на ошибку и снова считает, пока не найдет решения. Это уже, как говорится, другой пласт проектирования...

Сам Алексеев на ранних этапах работы весьма успешно пользовался этим методом, хотя никогда не переоценивал роль математики и так называемую формализацию основных этапов проектирования.

При «завязке» проекта главный конструктор всегда сам делал прикидочные расчеты. А затем, на стадии уже развернутого проекта, непременно знакомился с выполненными проектантами расчетами, чтобы обосновать то или иное техническое решение. Бывало, ознакомившись, он делал вывод:

— То, что приведено в расчетах,— физически невозможно.

Это означало, что автор расчета хотя и использовал новейшие математические методы, но «заложил с самого начала неверные физические предпосылки». Результат по форме — безупречен, а по существу — ошибочный. Еще один философ заметил, что математика похожа на мельницу: что засыпешь, то и получишь. Думая о приводе «мельницы» в движение, Алексеев рассчитывал не на ветер, а на современные средства: сам строил алгоритмы испытаний моделей, организации разработки проекта, опираясь на программно-целевой метод.

Еще в начале 60-х годов Алексеев понял, как необходимо иметь в бюро электронно-вычислительную машину. И, хотя смогли выделить тогда только маломощную ламповую машину «Минск-1», он радовался ее появлению, как счастливый отец первенцу-сыну. Это было начало создания ныне одного из крупнейших вычислительных центров отрасли. В то время многие противники пытались доказать, что это всего лишь дань моде: в бюро нет «объемных» задач для ЭВМ и машина обречена на простой. Алексеев возражал: для машины уже сегодня есть загрузка — обработка результатов эксперимента. Спор разрешился в пользу ЭВМ; была создана специальная комиссия, которая занималась координацией разрабатываемых для машин алгоритмов. Ныне в бюро трудятся ЭВМ третьего поколения, объем их работы постоянно увеличивается. Уже четко обозначились контуры будущей системы автоматизированного проектирования. Так реализуется алексеевский девиз: «От содержательных моделей к логико-математическим, моделям, овеществленным в математические символы».

Помню, как-то раз попытался завести с Ростиславом Евгеньевичем разговор на эту тему, но он вдруг озорно улыбнулся и увел, как мне показалось, разговор далеко в сторону:

— А знаете, есть у нас в бюро один философ —



Алексеев и Зайцев. Инженеры,
коллеги, друзья

Саша Семьин, так вот он любит повторять, что каждый из нас похож на аргонавта, ищущего золотое руно. Одни находят, другим не везет. Но легенда, зовущая к поиску, остается...

Не берусь объяснять, почему тогда главный ограничил разговор этой притчей об аргонавтах, какие глубинные параллели хотел провести. Жизнь этого человека была постоянным поиском, прозаически трудным и ярким, как легенда.

...Они были друзьями еще с молодых лет — Ростислав Алексеев и его главный инженер Николай Зайцев. Вечные пленники дела — назвали их сотрудники бюро... И долга — перед этим делом всей жизни. Единственное,

в чем не могли они себе отказать, были яхты. Один раз в год они выходили на старт гонки ветеранов, каждый на своей яхте. Однажды на соревнованиях почти всю дистанцию Алексеев шел первым. Но когда он уже поравнялся со Стрелкой, ветер скис. Течение медленно сносило гонщиков, напрасно пытавшихся «поймать» ветер. И тут неожиданно паруса судна Зайцева, которое шло речнее, уловили ветерок... Финиш, победа!

На берегу Зайцева встречали ликующие болельщики: обогнать самого Алексеева! Ростислав Евгеньевич расстроился настолько серьезно, что даже перестал участвовать в регатах: надо, мол, работать, а не развлекаться...

Помню, с какой душевной теплотой Алексеев рассказывал о своем верном и неутомимом сподвижнике.

— Институт Николай закончил с отличием и сразу к нам. Я его знал еще с довоенной поры, родом он из Горьковской области. Честный, надежный, толковый. Говорить много не любил... Привык всегда верить людям. Бывало, ошибался, разочаровывался, но всегда умел открыть в каждом что-то хорошее. Говорили, у него мягкая душа. Однако хватало ему и принципиальности и умения в людях разбираться. Просто в отношении с Зайцевым нельзя было допустить непорядочности. Ни перед кем не заискивал, пресекал любые попытки угодников, подхалимов. Он был нашей совестью в ту пору, когда коллектив сормовичей насчитывал десяток человек, и остался таким в многотысячном учреждении.

Строительство и проектирование скоростных судов, как всякое новое дело, шло трудно, и главный инженер Зайцев ощущал это острее других. С одной стороны, над ним «грозно нависал» неумный Алексеев, который нередко отменял принятое им самим же накануне решение, забраковывал уже одобренное или вдруг круто поворачивал дело: «так надо!» С другой — многочисленные заботы производства: штаты, лимиты, фонды, а самое главное — люди, которых

надо убедить в необходимости того или иного маневра, тактического замысла.

— Придет иной раз с работы,— вспоминает жена Зайцева,— и скажет: «Все. Ухожу в бакенщики! Надоело. Дело-пут на делопуте и делопутом погоняет». Понимаю: опять что-то неладно на работе. «Пойдешь со мной в бакенщики?» — спросит. «Коля,— отвечаю,— да ведь их нет теперь, бакенщиков-то. Есть путевые рабочие. И не бакены на Волге теперь, а буи с автоматическими приборами...» Выслушает, посмотрит и скажет: «Верно ведь! А все-таки жаль, что не стало бакенщиков. Куда мне податься?» Чувствую, отошел немного. Какая уже тут речь может быть о другой работе? Не щадили они себя в делах, как будто в запасе еще одна жизнь была...

...Обычно на скоростных судах значится лишь марка и бортовой номер. После смерти Николая Алексеевича по решению Министерства речного флота РСФСР один из волжских «Метеоров» получил именное название — «Инженер Зайцев». Теплоход работает на линиях Горький — Рыбинск и Горький — Чистополь. Расстояние между крайними пунктами около 1300 километров. Трасса сложная: два гидроузла, два водохранилища, ширина возле Камского устья более 30 километров. Там, в бывшей пойме Камы и Волги, ветер, сорвавшись с высоченной горы Лобач, разводит двухметровые волны.

Скоростное судно видно издали. Вначале оно возникает в мареве летнего дня белой искоркой, которая на глазах растет. Все отчетливее знакомые контуры водолета. Теплоход мчится на грани двух стихий — воды и воздуха. Его движение, сколько бы ни смотрел, не перестает волновать.

Мимо камского села Речного, в котором я живу, «Инженер Зайцев» проходит вечером, в половине восьмого. Я знаю, теплоход ушел из Горького на рассвете. Он мчался мимо берегов навстречу солнцу. Его видели в Кадницах, Бармино, Васильсурске, Чебоксарах, Казани, Камском Устье,

Рыбной Слободе. Ему махали с берега мальчишки. Его борта нещадно калило солнце и хлестали жесткие волны двух великих рек России. За долгий световой день на нем побывало столько людей со своими радостями и печалью, надеждами и расставаниями, что судно, кажется, уже смертельно устало, как устает много и хорошо поработавший человек...

...Это было для него тяжелым ударом: после смерти Зайцева в течение двух лет Алексеев потерял трех близких друзей-единомышленников — Ивана Шапкина, Болеслава Зобнина, Григория Сушина. Это были талантливейшие инженеры, те, кому многим обязан нынешний скоростной флот страны.

В ту встречу в Москве Алексеев посетовал, что в Горьком нет фруктов, а больному Зобнину они, наверное, нужны. Хотя чем помогут они, если врачи считают болезнь неизлечимой. И все-таки ящик с апельсинами главный спешно доставил в Горький, в больницу.

...В последние месяцы Алексеев почти не появлялся дома, окопался в своем «долгоиграющем» отделе, как окрестили отдел перспективных разработок. Стареют не только люди, стареют и суда. То, что еще вчера признавалось достижением, сегодня обыденность, а уже завтра... Алексеев, с его обостренным чувством нового, спешил форсировать очередной конструкторский рубеж.

В ЦКБ к тому моменту было немало разработок новых типов судов. Конструкторский задел алексеевских специалистов оказался творчески оригинальным, перспективным. Эксплуатационники, исходя из многолетнего практического опыта, вносили свои рекомендации, высказывали советы. Бесспорным был главный вывод, к которому пришли давно и теоретики и практики — новому поколению скоростных судов требуются новые двигатели. Применявшийся двигатель мощностью в 1200 лошадиных сил себя исчерпал.

Сормовичи столкнулись с подобной проблемой еще при постройке «Буревестника». Заложив в проект скорость хода до 100 километров в час, Алексеев предложил использовать на судне отслужившие свой короткий воздушный срок авиационные турбовинтовые двигатели АИ-20 — самый массовый двигатель, выпускаемый отечественной промышленностью. Это, убеждал он, и по-инженерному точно и по-хозяйски разумно: зачем отправлять турбину в переплавку, когда после небольших переделок она может служить на судне лет двадцать — не меньше. Кстати, это и подтвердил на практике тот самый первенец «Буревестник», находящийся в строю действующих уже почти два десятилетия.

Казалось бы, найдено надежное решение. Но в реальности все обстояло сложнее. В данном случае авиационная турбина на скоростном теплоходе оказалась в «стихии» трех ведомств. Авиационники с готовностью отдают списанные с самолетов турбины, но не берутся их приспособлять для судов. Судостроители сами могли бы ставить турбины, но как производить их конвертацию? Эксплуатационники-речники с радостью выпустили бы на линии десятки таких скоростных судов, но резонно оговариваются: а кто будет ремонтировать сложную двигательную установку? И впрямь, как писала по этому поводу одна из центральных газет, у «Буревестника» крылья оказались связанными.

Однако даже установка газовой турбины не снимает полностью всей проблемы, уже сегодня надо думать о рождении нового поколения судов. Двигатели, которые предлагают судостроителям ленинградцы, мощностью 3 и 5 тысяч лошадиных сил, не только очень дороги, но и сложны в эксплуатации. Значит, нужен напряженный конструкторский поиск новых путей.

В январе 1980 года отмечалось 25-летие Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях. Снова Сормовский Дворец культуры. Снова знакомые лица.

И первое, что слышу: Алексеев в больнице, несколько дней назад была операция. К больному не пускают, но договорились, что под видом родственника завтра меня проведут к Ростиславу Евгеньевичу.

Вполглаза смотрю на сцену, вполуха слушаю, надеясь на магнитофон. На сцене четыре переходящих знамени, полученных коллективом ЦКБ по итогам социалистического соревнования. Докладчик — начальник ЦКБ В. В. Иконников — говорит о прошлом и сегодняшнем дне: принята программа строительства судов на подводных крыльях на 1980—1990 годы. Уже закончена разработка эскизного проекта теплохода «Ласточка». Он возьмет на борт 70 пассажиров и разовьет скорость 90 километров в час. На смену «Комете» придет «Альбатрос». Разработка технического проекта должна быть завершена в первом полугодии 1980 года. Вместо катера «Волга» создан «Дельфин». Завершится создание «Циклона». «Метеор» уступит место «Зениту». Для мелководных рек будет разработан проект теплохода «Полесье».

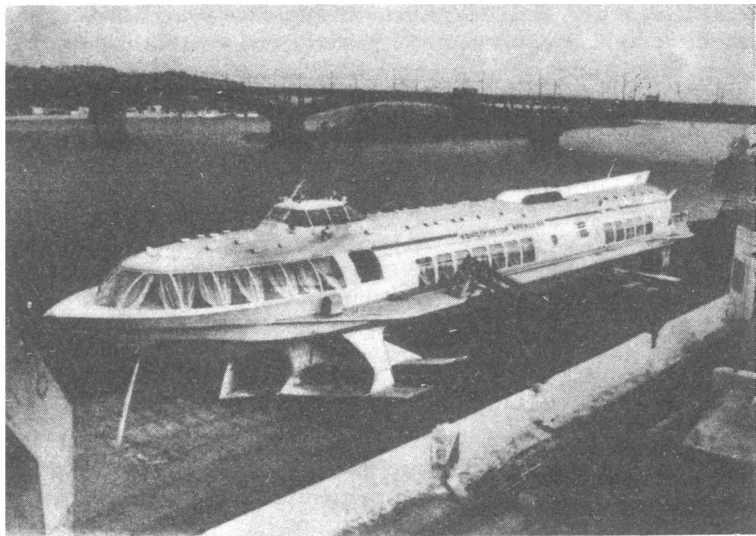
Зачитывают приветственное письмо от главного конструктора.

В зале оживление, аплодисменты — значит, дело идет на поправку, раз может писать.

На следующий день в условленный час толкнусь возле двери хирургического отделения. Сердитая гардеробщица выдает халат. Следом за Таней, дочерью Алексеева, вхожу в палату.

Лицо у Ростислава Евгеньевича изможденное, с синеватым оттенком. В левую руку воткнута игла, соединенная резиновой трубкой с капельницей. Губы у больного пересыхали, и Таня смачивала их влажной ваткой.

Алексеев приоткрыл глаза и протянул мне руку. Ладонь была горячей, сухой и шершавой, а пожатие несильным. Однако взгляд его был как и прежде: слегка ироничный, пристальный.



Сейчас они вновь встретятся:
Волга и скоростной теплоход
«Конструктор Алексеев»

— Был вчера на заседании? — спросил он.

— Да, и у меня все записано на магнитофон.

— Включи, — попросил главный. — Это очень важно для меня. — Слушал он внимательно, но вскоре устало прикрыл глаза, и я выключил аппарат.

— Ну вот, теперь моя очередь. — Переждав возражения, продолжал: — Так я и не покатал тебя на новом пароходе...

Я ушел из больницы с надеждой на скорое его выздоровление. На вечернем Откосе обжигал лицо мороз и свирепствовал ветер. Он пытался погасить оранжево-синеватое

пламя Вечного огня, стлал его по мрамору плиты памятника погибшим землякам. Пламя трепетало, выпрямлялось и негромко, торжествуя гудело. Было тревожно и грустно смотреть на эту завораживающую борьбу тьмы и света...

...Перечитываю строки некролога, подписанные министрами, видными учеными, конструкторами, общественными деятелями страны:

«Большое трудолюбие, инженерный талант, целеустремленность и настойчивость в достижении цели, принципиальность принесли ему заслуженное и глубокое уважение».

Английский технический журнал спустя год после кончины главного конструктора поместил статью. «Среди выдающихся качеств мистера Алексеева,— говорится в ней,— были его огромное чувство цели и спокойное упорство в решении сложнейших проблем скоростного судостроения. Он пользовался большим авторитетом среди близких коллег, а также большим уважением советской судостроительной и судоводительской общественности в целом».

Земляки чтут память главного конструктора. Именем Р. Е. Алексеева названа площадь в Горьком. На ней установлен один из отслуживших свой век «Метеоров», где открыт музей истории советского скоростного флота.

Выступая на митинге, посвященном присвоению теплотехнику «Метеор-161» названия «Конструктор Алексеев», известный речной капитан В. Г. Полуэктов напомнил, что Ростиславу Евгеньевичу в свое время был выдан диплом судоводителя всех типов скоростных судов в любых бассейнах. В этом — признание его больших заслуг в развитии отечественного водного транспорта, своего рода адмиральская почеть.

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕТЕР В ПАРУСА	3
«РАКЕТА» ВЫХОДИТ НА КРЫЛЬЯ	21
ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС	47
ЧУВСТВО ЦЕЛИ	68

И46 **Ильин В. А.**
Адмирал скоростного флота.— М.: Политиздат,
1983.— 94 с., ил.— (Герои Советской Родины).

Скоростной теплоход на подводных крыльях «Ракета», движущийся на грани двух стихий — воды и воздуха, был создан сормовичами во главе с Ростиславом Евгеньевичем Алексеевым в 1957 г. Крылатый первенец и его собратья «Метеор», «Комета» и другие открыли новую эру в судостроении и мореплавании.

Писатель В. А. Ильин рассказывает о жизни и работе конструктора Алексеева, других сормовичах, создавших советский скоростной флот, равного которому нет в мире.

Адресуется массовому читателю.

И **0802010204—343**
 079(02)—83 **295—83**

39.42
6Т4.1

Виктор Андреевич Ильин

АДМИРАЛ СКОРОСТНОГО ФЛОТА

Заведующий редакцией

В. Я. Грибенко

Редактор

Ю. Н. Чернышева

Младший редактор

Н. М. Жилина

Художник

А. А. Брантман

Художественный редактор

О. Н. Зайцева

Технический редактор

И. А. Золотарева

Фотографии

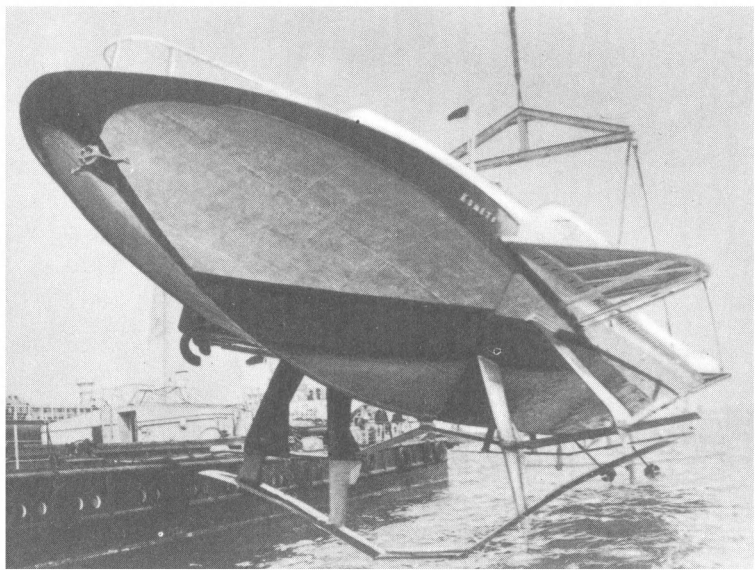
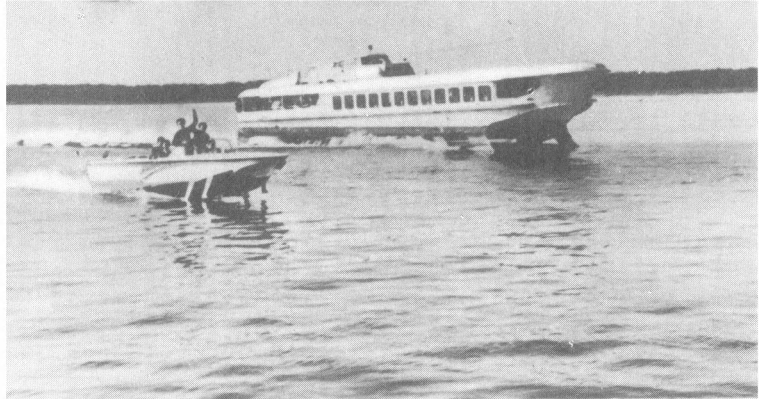
В. И. Бородина

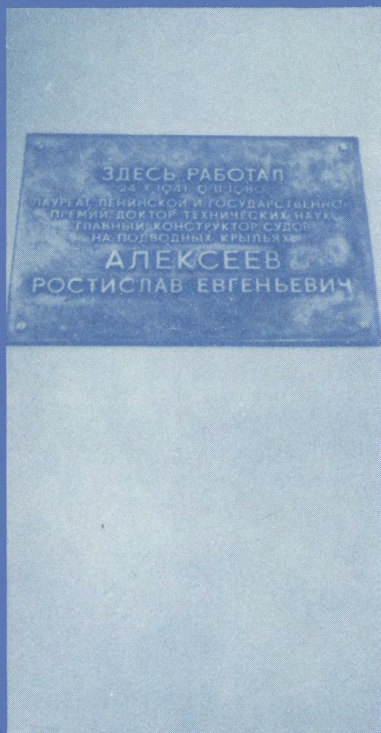
ИБ № 3851

Сдано в набор 15.08.83. Подписано в печать 25.11.83. А00516. Формат $70 \times 108^{1/32}$. Бумага типографская № 1. Гарнитура «Таймс». Печать офсетная. Условн. печ. л. 4,20. Условн. кр.-отт. 4,73. Учетно-изд. л. 4,37. Тираж 200 тыс. экз. Заказ № 3712. Цена 15 коп.

Политиздат. 125811, ГСП, Москва, А-47, Миусская пл., 7.

Ордена Ленина типография «Красный пролетарий». 103473. Москва, И-473, Краснопролетарская, 16.





В серии «Герои Советской Родины» выходят очерки о лучших людях нашей страны — профессиональных революционерах, старых большевиках — соратниках В. И. Ленина, героях гражданской и Великой Отечественной войн, героях труда — рабочих, колхозниках, ученых. Это люди разных поколений, но они едины в своей преданности делу революции, делу партии.