

Виктор ИЛЬИН

Смысл жизни

«Пассажирская судоходная компания «Кельн - Дюссельдорфершиффарт АГ», — сообщил однажды корреспондент «Правды» из Бонна, — пригласила представителей прессы на демонстрацию своего новейшего корабля, который начал с третьей декады мая регулярные рейсы от Кельна до Кобленца и обратно. Удивительно удачно выбрано название этому обтекаемому, устремленному вперед судну: «Рейн-файль». Только родилась эта «Рейнская стрела» далеко отсюда, на верфях Советского Союза...»

«Ракета» на Рейне... Я вспоминаю лето 1957 года. Именно тогда первая сормовская «Ракета» совершила свой «полет» над Волгой в столицу нашей Родины. Она открывала парад судов на Всемирном фестивале молодежи и студентов. Да, это было около пятнадцати лет тому назад. Дата пусть и не очень круглая, но все же почетная.

Студенты прозвали доцента Королем прочности. Прозвали недаром: он отличался категоричностью и верностью суждений в строительной механике корабля — науке, которой обучают будущих корабелов три года. Естественно, за эти годы доцент стал для нас весьма авторитетным человеком. Сколько мы перерешали задач, сколько нашли изгибающих и крутящих моментов, сколько начертчили эпюры под его присмотром!

Встретив Короля прочности в Горьком спустя несколько лет после окончания института, я обрадованно поздоровался с ним и не без смущения объяснил, почему стал журналистом. Король прочности, видимо, остался удовлетворен объяснением, мало того, посоветовал непременно съездить на «Красное Сормово» — к Ростиславу Евгеньевичу Алексееву.

— Они там работают над судами на под-

водных крыльях. — Заметив, видимо, мое недоумение, подтвердил: — Да, да, именно так! Мы вас, к сожалению, этому не учили. Но что поделаешь? Жизнь идет с ускорением. И это великолепно. Надеюсь, формулу ускорения не забыли?

Я заверил, что не забыл, и мы распрошались. Формулу эту я действительно помнил, и мне вдруг подумалось: а что, если перенести понятие ускорения в сферу человеческих судеб, характеров, производственной деятельности и проанализировать ритмы нашей жизни? Ведь стремительный научный поиск, инженерный расчет и рабочее мастерство неотделимы от этого понятия так же, как неотделимы они от идеиности, гражданского долга, патриотизма, высокой моральной стойкости советского человека.

Что, если впрямь сормовичам удалось создать что-то принципиально новое, революционно изменить способ передвижения судна, насчитывающий тысячелетия? Мне, в прошлом инженеру-судостроителю, было в общем-то известно, что происходило за эти тысячелетия в морском деле: весло уступило место парусу, парус — паровой машине, дизелю, газовой турбине, атому. Но прирост скоростей был, в сущности, невелик: парусный чайный клипер прошлого века ходил так, что за ним угнался бы не всякий сегодняшний турбоход. Вода по-прежнему сопротивляется движению судов. Прирост каждого километра скорости требует все больших и больших мощностей. И мощности увеличиваются до сотен тысяч лошадиных сил. Казалось, так будет всегда. Но вот доцент сказал о каких-то подводных крыльях. Как было не взволноваться?

На следующее утро я поспешил в Сормово. Сперва ехал автобусом, потом чуть ли не бежал по улице Барrikад к главной проходной. На лодей, по-моему, в то утро подействовала весна. Она пришла незаметно, ночью. И хотя утро выдалось серое, дул

теплый ветер, и под его ударами бурый городской снег истекал весело бормочущими ручейками. На мокрых темных ветвях деревьев, что росли возле завоуправления, прыгали воробы. Они отчаянно гомонили, и пожилая женщина, шедшая мне навстречу, улыбнулась:

— Ишь верещат...

От первых признаков весны, от ожидания встречи с неведомым было радостно.

Вот и огромное кирпичное здание экспериментального цеха. Открываю дверь, прорезанную в высоких двустворчатых воротах. В цехе полно света — весеннее солнце все же пробило облака. И в лучах солнца, косо падавших сквозь крышу, словно выхваченный «юпитерами» кинохроники, высился желто-зеленый корпус корабля. Поражали его необычные для глаз обводы. Стремительные очертания надводной части корпуса, откинутая назад, «полуутопленная», как говорят корабелы, ходовая рубка, какие-то блестящие конструкции под днищем в носу и корме... Я в изумлении остановился.

Может, именно о таком корабле будущего мы мечтали, спорили до хрипоты в общежитии?.. И вот наша воплотившаяся мечта стоит в главном пролете цеха. К судну можно подойти, потрогать его дюралевые борта, усеянные частыми рядами защелок, — корпус отзовется упругой твердостью.

Я огляделся. По обе стороны пролета — верстаки, за ними — люди. Поодаль двое рабочих шлифовали на толстой массивной плите широкий блестящий лист. Пневматический шлифовальный круг надсадно завывал на весь цех.

Поднявшись по гулкой железной лестнице, я разыскал дверь с черной табличкой: «Р. Е. Алексеев».

На стук никто не отозвался. Я снова спустился в цех. Пожилой мужчина в синей спецовке, водрузив на крупный мясистый нос очки, что-то втолковывал молоденькому пареньку, показывая то на двигатель, стоявший на полу, то на мостовой кран, из кабины которого, свесившись, смотрела на них крановщица в яркой кофте. Раздался частый звон колокола. Рабочие зацепили двигатель краном, и он плавно двинулся к судну.

...Ушел я в тот день из цеха, твердо поняв: для того, чтобы написать об этих людях, нужно время. Нужно поработать вместе с ними, вжиться в коллектив. Иначе не узнаешь, что думают, что испытывают они, строя необыкновенный корабль. Я решил временно сменить профессию, снова стать корабелом.

На следующий день вместе с сормовичами подошел к проходной, достал пропуск. Поворот, еще поворот. Вот и цех. Сейчас здесь тихо, смена еще не началась.

Дверь в кабинет Алексеева полуоткрыта. Я остановился на пороге. Высокий плечистый мужчина поднялся из-за стола.

— Вам кого?

— Алексеева...

В комнате полно народа, и все с откровенным любопытством разглядывают меня.

— Я Алексеев, — отозвался высокий.

Первым протянув руку, чтобы поздороваться, я чуть было не испортил все. Молодому технику надо быть скромным, особенно когда поступаешь на работу. Впрочем, заминка получилась естественной.

— Мне говорили, вам требуются специалисты-корпусники.

— Нужны, — кивнул Алексеев. — Где до этого работали, что закончили? — Большие, чуть навыкате глаза Алексеева внимательно смотрели на меня, пока я отвечал. Потом он спросил негромко, скруто речь слова: — Как с жильем? Мы обеспечить не сможем. К чему склонность: на производство или в конструкторское бюро? Это правильно, на производство лучше, — и снова умолк, положив на стол перед собой руки со сплетенными пальцами.

Мне даже казалось, что Алексеев забыл обо мне. Неожиданно он встал и сказал:

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

Мастера я нашел в цеху, под корпусом теплохода. Это был тот самый мужчина, который показал мне дорогу к конструктору. Придерживая рукой картонный шаблон, он острым шилом переводил отверстия на кронштейн гребного вала. Табельщица окликнула мастера, и тот вылез из-под днища. Я не рассыпал, что говорила, вернее, кричала, табельщица в самое ухо мастеру, — рядом на плите шлифовали крылья. Мастер, приглашающе махнув рукой, зашагал куда-то.

Мы пришли в маленькую кабинетную. Здесь было потише. Мастер вытащил из стола стопку синек, измятых и захватанных, и тетрадь, на обложке которой значилось: «Пояснительная записка». Разложив все это на столе, он сел и сдвинул очки на лоб:

— Садись.

Мастер разворачивал чертежи, и я с радостью заметил, что память хранит замысловатую корабельную терминологию, как думалось, забытую мной навсегда.

«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 главного, все на него ссылаются... Значит, с него надо начинать, а как я к нему подойду? Надо что-то придумать...»

Через день я снова возле кабинета Алексеева. Выждал, пока он остался один.

— Ну, порядок? — спросил он, крепко тиснув мне руку. — Все формальности окончены? Будем работать?

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

Главный конструктор изумленно взглянул на меня, наморщил лоб, сердито забарабанил:

— А зачем маскарад? Не проще ли было просто прийти и сказать, кто и что? — И вдруг захотел, приговаривая: — Ну и отчудил! Ну и ну!.. — Так же неожиданно смех оборвался. Алексеев спросил: — Кто еще в цехе знает о том, что вы из газеты?

— В цехе — никто, знают в парткоме.

— Ну, а зачем мне признались? Надо было до конца.

— Меня интересуете вы, — сознался я, — а если мне быть все время в цехе, то вряд ли что узнаю.

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

— Я пришел к вам как к изобретателю.

— Стоп! — перебил меня главный. — Я не изобретатель. Я конструктор. Да и изобрести сейчас что-либо одному невозможнно. 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 сказал я.

— Что написать? Вай-вай, давай! Иван Петров встал к станку и втрое перевыполнил норму? Ах, вы не так хотите? Тогда глубоко разберитесь и напишите статью о принципах работы нашего конструкторского бюро. И этого не хотите? Тогда я вас не понимаю.

Я повторил, что собираюсь писать очерк.

— Понял, понял, — кивнул Алексеев. — В художественной форме... — И опять неожиданно: — Но захотим ли мы? А впрочем, смотрите, вникайте, пишите. Все — тут, ничего не скрываем.

Алексеев вынул из кармана связку ключей, подошел к приземистому коричневому сейфу. Сухо щелкнул ключ в массивной дверке.

— Вот с чего мы начинали. — Алексеев протянул мне зеленую, туго набитую толстую папку.

Любопытнейшая папка... Вот старенький любительский снимок: чьи-то большие руки держат острую, похожую на иглу модель судна. На обороте помечено: «Июнь 39 го-

да». Это первая модель. А вот рисунок: ощетинившись пулеметными и пушечными стволами, рассекает сине-зеленую волну катер. Дата на рисунке — январь сорок второго. Вот листок пожелтевшей бумаги, сверху, в правом углу, адрес: «Москва, Кремль». Внизу подпись: «Член ВКП(б) Алексеев, партийный билет №...»

Я бережно перебираю эти бумаги, чертежи, фотографии — скучные страницы жизни сормовичей,

«Адмирал», как и подобает адмиралу, был хмур, справедлив, озабочен и смел. Озабоченность его была понятна: попробуйка по своим чертежам построить яхту, если тебе девятнадцать лет и у тебя нет ни копейки денег и вообще ничего — только умелые руки и нехитрый инструмент! Даже парус пришлось шить из лоскутов. Из-за этого «адмирал» и его экипаж прослыши оригиналами: выкрашенный в черный цвет в местной красильной мастерской, парус походил на пиратский.

С таким парусом не разрешали принять участие в гонке. Экипаж приуныл. «Адмирал» принял решение доказать членам судейской коллегии, насколько они несправедливы. Яхта, покинув старт последней, к финишу пришла первой. Справедливость восторжествовала.

Во время многодневной гонки яхта попала в штурм. Грозовая кутерьма обрушилась на Волгу, подняла мелкую, крутую волну — мордотык. Яхта кренилась, показывая красное, словно раскаленное от бешеноей скорости, днище. В реве ветра и громовых раскатов пришла ночь. Молнии вспарывали темень, выхватывая на мгновение белые гребни волн, прозрачные струи дождя, напряженные лица членов экипажа. «Адмирал» скомандовал к повороту. Ребята заторопились, и Леонид Попов, поскользнувшись, упал за борт. Почти на ощупь — ослепила вспышка молнии — «адмирал» схватил его, втащил на яхту...

Сохранилась фотография: Валерий Павлович Чкалов — главный судья регаты — вручает приз счастливо улыбающемуся победителю. В конце концов адмиралы тоже люди, и ничто человеческое им не чуждо. Только, наверное, им чужды трусость, глупость, равнодушие. Не должно быть этого у адмиралов.

В девятнадцать получить звание адмирала труднее, чем в сорок, но еще труднее, получив высокое звание, с честью пронести его через всю жизнь. Ростислав Алексеев еще в юношеские годы научился побеждать не только шторм, но и штиль. Его парус умел зачерпнуть легчайший, как вздох ребенка, ветерок. Не зря про Ростислава говорили: ходят головой.

Он никогда не опускал голову, знал:

иначе далеко не уйдешь. А ему надо было идти очень далеко — в неизведанное, навстречу ветрам всех румбов и мертвым штилям, которые порой хуже шторма...

Корабль на крыльях?! Это казалось фантазией. Но из суховатой статьи, прочитанной студентом-третьекурсником Ростиславом Алексеевым в институтской библиотеке, следовало: да, в принципе такое возможно. Еще в 1891 году в России был выдан патент на это изобретение. Но почему же не построили такой корабль? Ростислав перечитал статью еще раз. Понял: не было двигателя, в котором бы сочетались большая мощность и малый вес. Ведь крылатому кораблю, если установить на него паровую машину, пришлось бы таскать самого себя «за волосы». Да и нужды большой в скороходе не было: в те годы пароход ненамного отставал от пассажирского поезда.

Ростислав навел справки: может быть, сейчас кто-либо занимается подводными крыльями? Преподаватели только пожимали плечами: не доводилось слышать.

И вот пришло дерзкое решение: темой его дипломного проекта будет катер с подводными крыльями.

Окончен институт. Ростислав получил направление на завод «Красное Сормово».

Подводные крылья по-прежнему не дают ему покоя. В чудесное июньское воскресенье, ожидая ребят, Ростислав лежит на носу яхты, смотрит, прикрыв глаза ладонью, в бездонное голубое небо, опрокинувшееся над Волгой. «А что, если составить крылья из двух половинок и поставить под углом друг другу?.. С изломом, как у чайки?» — думает он.

Яхта мерно закачалась, кланяясь верхушкой мачты. Ростислав оглянулся. По реке шел спасательный катер — он и гнал волны. Катер уже далеко, и кажется, будто катит он перед собой белый клубок пены, разматывая из него пряжу волн. Худые загорелые мальчишки, радостно крича, с разбегу кидались в волны. А на барже, что стояла под выгрузкой, отчаянно забухали в рельс, подвешенный к надстройке, — обеспокоенный шкипер просил сбавить ход.

Ростислав сочувствовал шкиперу: волны от скоростного судна могли навалить баржу на берег. Это шкипер знал, видимо, по опыту. Но вот другого шкипер мог и не знать: волны размывают берег, причалы. И самое главное — пожирают львиную долю мощности судового двигателя. А от крылатого корабля волн, по сути дела, не будет...

Не состоялась в тот день прогулка на яхте. Это было 22 июня 1941 года...

Сормовичи получили важный военный заказ. Инженеру Алексееву пришлось переквалифицироваться. Понимал: не время сейчас думать о подводных крыльях. Мо-

дель вынес в сарай, бережно укутал: кто знает, когда доведется ее испытать!

От Леонида Попова приходили короткие весточки. На конвертах менялись адреса полевой почты. Был Леонид в Действующей, потом в госпитале, потом снова на фронте. Ростислав работал без устали, перебивался на скучном пайке, изредка невесело шутил в столовой, снова увидев в меню слово «шукрут». Расшифровывал его по-своему: широкое употребление капусты работниками умственного труда.

Однажды, зайдя с какими-то чертежами к главному конструктору завода Владимиру Владимировичу Крылову, засиделся у него допоздна. Разговорились.

— Слышал, у вас оригинальный дипломный проект был? — поинтересовался Крылов.

— Был, — устало улыбнулся Ростислав. — А сейчас даже думать об этом запретил себе.

— А ну-ка коротенько, самую суть, — попросил Крылов. Выслушав Ростислава, скромно пообещал: — Поговорю с директорм.

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

— Холодно! — Саша поеживается. — Пальцы не сгибаются.

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

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

Ростислав не обижался. Понимал, убедить можно одним: построить катер, доказать, что можно поставить судно на крылья. Так уж заведено: вначале любой взявшись за новое идет один. У некоторых одиночество длится годами, у иных — несколько дней, недель, месяцев... Потом находятся единомышленники, приходят друзья. Так было и у Алексеева.

Вернулся из армии уволенный по болезни Леонид Попов.

— Возьмешь?

Ростислав смотрит на похудевшее лицо товарища, чувствует в руке его маленькую крепкую руку, и теплой волной разливается в душе радость: «Не забыл, не забыл!»

— Завтра выходи! Дел — во! — И Ростислав провел ладонью по горлу — любимый жест Попова.

Говорят, старый друг лучше новых двух.

Позднее пришел к Алексееву и стал его наставником молодой инженер Николай Зайцев. Еще перед войной их свело увлечение яхтами.

...Апрельский день сорок третьего года. Сормовский затон. Хоть и скрывали день спуска большой самоходной модели катера, на берегу полным-полно народу. Одни пришли из любопытства, другие — помочь, если потребуется. И вот узкий, сигарообразный корпус на воде. Но что это? Катер повалился набок, задрав крылья. В толпе на берегу гомон. Кто-то насмешливо крикнул:

— Сбил, сколотил — вот колесо, сел да поехал...

Ростислав смотрит на Леонида, тот — на него. Неужели просчет?.. А может, крылья расположены слишком далеко от корпуса?

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

Модель, крутясь на воде, упрямо высывала наружу крылья. Леонид даже испугался, услышав тихий смех Ростислава. А тот, радостно чертыхаясь, сказал:

— Воздух! В крыльях-то воздух.

Действительно, пустотелые крылья, погрузившись в воду, приобрели плавучесть, что мешало модели держаться ровно. Сделали несколько отверстий, вода заполнила крылья, и суденышко мягко закачалось на волне.

— Пойду, — сказал Алексеев.

Судно плавно отошло от берега. Пена вздымалась перед его носом, и казалось, еще мгновение — вода перехлестнет через борт. Но вот катер словно присел пониже, поднатужился, взревев мотором, и у днища показался просвет. В воде оставались только винт, крылья и руль. Легкий след стял за кормой, там, где недавно громоздились бугры волн.

...Отгромела война. Убрали из цехов пластины, с которых воин строго спрашивал: «Что ты сделал для победы?» Один из танков, выпущенных заводом, водрузили на пьедестал. Сормовичи переходили на мирную продукцию. Ладные буксиры, стремительные паровозы, вместительные сухогрузные теплоходы один за другим покидали цехи, стапели.

Группу Алексеева перевели в просторный цех, стали именовать научно-исследовательской гидролабораторией. Заказов поступало много, но не было среди них одного, самого желанного — построить катер на подводных крыльях. Экспериментировать, гонять модели по бассейну, искать новые формы обводов, переставлять крылья приходилось в редкие промежутки между очередными заказами. Но все-таки построили!

Настал день — конструкторам предложили подготовить документы для представления к премии. Алексеев просматривал бумаги перед отправкой в Москву.

— Так, чертежи и расчеты на месте, — перечислял он. — Акт государственных испытаний. Подписи авторов... А это что такое?

Леонид недоумевающе взглянул на Алексеева: это же подпись начальника отдела из конструкторского бюро, которому подчинена их лаборатория. Считалось, что он тоже занимался крыльями.

— Но с какой стати присоединять его к нам?

— А может, оставим? — неуверенно предложил Попов.

— Как никак начальство. — На чужом катере в рай не въедешь! — отрезал Алексеев и вычеркнул фамилию «соавтора».

Бывает иногда так. Создан сложный механизм. Люди немало потрудились над ним. И вот он попадает в чье-то ведение. И то ли по лени, то ли по злому умыслу эксплуатационник забывает смазать маленький винтик. Покроется винтик ржавчиной. И останется механизм, иной раз надолго, пока наконец кто-нибудь не доберется до этого несчастного винта.

Премию за морской катер сормовичи получили. Однако им запретили упоминать о нем в печати. Напрасно в письмах и при встречах с руководителями главка пытался Алексеев доказать, что никакого секрета пассажирских катеров на подводных крыльях не представляют. Напрасно пыталось Министерство речного флота заказать сормовичам опытный образец речного катера на подводных крыльях.

Видя, что у Алексеева люди загружены не полностью, заводское начальство стало сокращать штаты. Поговаривали о том, что нужно отобрать и помещение. Коллектив мало-мало распадался.

Те, кто остался, рассудили так:

— Мы не можем заниматься разработкой проекта в рабочее время, но ведь у нас есть вечера.

И вот сидят по вечерам конструкторы в отделе.

— Был я недавно в институте, — не громко говорит Попов. — На кафедре строительной механики. С профессором толковал.

— Ну, ну, — поощряет Ростислав. — На счет прочности?

— Так точно, — усмехается Леонид. — Говорю профессору: можно ли считать наш катер балкой на двух опорах? Мы-то, говорю, из этого исходим, чтобы упростить расчеты. А для надежности берем коэффициент запаса прочности два. Нельзя ли брать его поменьше, ведь для нас каждый килограмм веса очень важен?

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

Попов изображает на лице раздумье — явно передразнивает кого-то и произносит:

— Видите ли, уважаемый, теория относительных деформаций гласит...

Конструкторы смеются — Попов удачно изобразил профессора.

— В общем, я так думаю, — мечтательно говорит Николай Зайцев, — сделаем проект речного катера, построим его, а потом нужно и за исследования браться. Вопросов — уйма! Как считать прочность? Как проверить остойчивость? А может, передачу вращения на винт сделать гидравлической? О водомете подумать...

— Ну, хватит, — останавливает размечавшихся конструкторов Алексеев. — Надо работать!

Вопросов действительно уйма, но самый главный: кто даст деньги на постройку катера?

Алексеев зашел посоветоваться в партком завода, знал: здесь следят за работой конструкторов, интересуются.

— А если послушать вас на парткоме? — предложили Алексееву. — Примем решение и попросим Центральный Комитет поддержать... Пусть наведут порядок!

Заседание партийного комитета Алексеев волнуется: тут ему приходится выступать впервые. Похоже, идет вторая защита диплома. Только теперь за плечами годы практики, труд сотен людей. И он говорит уверенно, взвешивая слова.

— При мощности двигателя семьсот пятьдесят лошадиных сил подводные крылья площадью около семи квадратных метров позволят поднять над водой корпус, весящий почти двадцать тонн. Более шестидесяти пассажиров можно будет перевозить со скоростью до шестидесяти километров в час. Иными словами, рейс Горький — Казань, например, займет около семи часов, а не сутки, как сейчас... — Алексеев не заглядывает в блокнот: он прекрасно знает все цифры. — Можно разработать иной вариант катера, грузо-пассажирский, можно спроектировать спасательный катер. Мы задумываемся над проектом судна, рассчитанного на три сотни пассажиров.

Тот, кто следил за развитием строительства судов на подводных крыльях, не мог не заметить, что после создания крылатого «Спутника» наступило некоторое затишье. В том смысле, что Центральное конструкторское бюро перестало сообщать о новых, еще более мощных и быстроходных судах.

Правда, после трехсотместного «Спутника» появились «Беларусь», «Чайка», «Буревестник». Они обладали отличными качествами, но значительно уступали «Спутнику» и даже «Метеору» в размерах. Одно время поговаривали, будто бы создатели крылатых судов зашли в тупик. Мол, крупнотоннажные суда экономически невыгодны,

так как крыльевое устройство начинает занимать (по весу) значительную долю водоизмещения. Оставив пока в стороне некоторые обстоятельства, из-за которых бюро Алексеева стало меньше заниматься крылатыми судами, рассмотрим, так ли обстоит дело с весом крыльев.

Действительно, по мере роста водоизмещения и приближения его к максимально возможному и экономически целесообразному весу крыльевого устройства будет расти. Подсчитано, что для судна водоизмещением в тысячу тонн нужны крылья весом около ста пятидесяти тонн. Если учесть вес двигателя и топлива, на долю груза или пассажиров останется не так уж много. Во всяком случае, строить такое судно экономически невыгодно.

И тем не менее специалисты склонны считать, что крупные крылатые суда появятся в самое ближайшее время. Разумеется, размеры крыльевого устройства будут увеличены. Однако существуют реальные возможности значительно снизить его вес, применяя новые материалы — высокопрочные стали, титановые сплавы, стеклопластик.

Испытания в опытных бассейнах подтвердили правильность теоретических расчетов. При строительстве крылатого судна водоизмещением семьсот тонн — имеется в виду, что такой исполин будет двигаться со скоростью девяносто узлов, — применение высокопрочной титановой стали позволит уменьшить вес крыльев почти на тридцать две тонны. Следовательно, появляется возможность либо увеличить запас топлива, что, в свою очередь, будет способствовать увеличению дальности плавания, либо усилить мощность двигателя, в результате чего возрастет скорость.

Исследования советских и зарубежных ученых неоспоримо свидетельствуют: недалек день, когда над просторами морей и рек стремительно полетят гиганты на подводных крыльях — прямые потомки Алексеевских «Ракет», «Метеоров», «Спутников», «Комет».

Почти до последнего дня жил заботами о скоростных судах самый близкий Алексееву человек — инженер Николай Алексеевич Зайцев. Он умер после тяжелой болезни в декабре 1967 года. По штатному расписанию Николай Алексеевич Зайцев был главным инженером бюро. По человеческой сути — оптимистом и жизнерадостным.

Мне посчастливилось: я знал Николая Алексеевича. Правда, встречался с ним реже, чем хотелось, но ничего не поделаешь: у главного инженера конструкторского бюро сутки были распланированы так, что только изредка удавалось выкроить час-другой на беседу. И все-таки мне есть что вспомнить.

...Первый рейс «Метеора» в Москву. На борту рабочие, инженеры, журналисты. Командовал переходом Николай Алексеевич. После ночевки в Переборах, перед тем, как войти в канал имени Москвы, все принялись наводить на «Метеоре» последний глянец: окатывали корпус водой, швабрили палубу. И вместе со всеми — Николай Алексеевич. Ночью мы хоть немного подремали в креслах «Метеора», а он не спал: ходил по судну, поднимался в рубку, стоял на палубе.

Это было 22 июня — в самую короткую ночь в году. Ее называют Валентиновой ночью. По поверью, если провести эту ночь с любимой, не расстанешься с ней никогда. На борту «Метеора» в ту ночь с Николаем Алексеевичем и впрямь была Валентина — его жена.

На рассвете, когда «Метеор» еще не тронул в путь, мы увидели на стенке шлюза главного конструктора. Он был бодр, тщательно выбрит. А ведь еще накануне Алексеев был в Феодосии! Значит, за ночь прилетел в Москву, добрался до пристани Большая Волга, и вот теперь он на палубе «Метеора».

Судно двинулось по каналу. В ходовой рубке не повернуться. Кроме капитана Евгения Белодворцева, сидящего за пультом, здесь Алексеев, Зайцев, Шапкин и я. Мелькают по бокам канала столбики с цифрами. Все ближе Москва. Шофер одного из грузовиков решил, видимо, потягаться с нами. Алексеев сам взялся за рукоятки дистанционного управления двигателем. Вскоре грузовик отстал. Алексеев и Зайцев, переглянувшись, захохотали. Очевидно, шофер был немало изумлен: судно шло со скоростью более семидесяти километров в час...

В квартире у Зайцева — кстати, свой утопающий в зелени дом он отдал детскому саду одного из заводов, — висит его охотничий трофей, чучело рыжей лисы. Да, он был охотником, рыболовом, автомобилистом и яхтсменом. Жаль, что не довелось мне побывать с ним на рыбалке: уж очень заманчиво рассказывал он о Суре, о том, как ловит стерлядь на подпуск.

Николай Алексеевич редко ездил отдыхать на юг. Однажды, впрочем, жена уговорила провести отпуск в Ялте. В первый же вечер они вышли на набережную. У причала толпились отдыхающие. Многие хотели прокатиться по морю — пятиместные катера на подводных крыльях только появились. Механик растерянно пожимал плечами: на катере не работал двигатель. Из толпы посыпалась насмешливые замечания. Николай Алексеевич не выдержал, засучил рукава белоснежной сорочки, полез в мотор.

— Весь отпуск я его почти и не видела, — вспоминала потом жена Николая

Алексеевича, — он все время пропадал на причале.

Когда Зайцев вернулся из отпуска, некоторым из сотрудников бюро пришлось выслушать весьма нелестные, но заслуженные замечания. Помогло. Рекламаций больше не поступало.

Да, он был принципиален. Я послал ему свою научно-популярную книгу «На грани двух стихий», в которой рассказывалось о крылатых судах. В ответ получил письмо. Зайцев писал, что прочел книгу с интересом, но должен сказать: для научной работы написано слишком популярно, а для популярной — слишком научно. Признаюсь, вначале я обиделся: книга получила одобрительные отзывы в печати. Но потом понял — Николай Алексеевич прав, он следовал древнему принципу: ты мне друг, но истина дороже.

Да что мой личный опыт! Алексеев не рассматривал ни одного чертежа, если на нем не стояла виза Зайцева. Генеральный конструктор оценил принципиальность главного инженера еще с той поры, когда они ходили на яхте собственной конструкции.

Зайцев умел удивительно емко и образно определять сущность людей. Про одного из своих коллег, чьи яхты в свое время славились по всей Волге, он говорил: «Очень чувствует дерево... У него светлая голова». Про другого коротко: «Черпаль». Так называют яхтсмены человека, который в походе используется на вторых ролях, отливает воду из-под сланей. Об одном из сотрудников как-то сказал: «Человек-параграф». Я не понял: хвалит или порицает? Оказывается, хвалит. Если этому сотруднику поручено выполнить такой-то параграф приказа, — расшибется, а дело сделает.

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

Письмо отправлено в январе шестьдесят седьмого. Тогда 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...

Зайцев много занимался с молодыми инженерами, по его совету Алексеев выдвинул ряд отличных, думающих конструкторов на руководящие должности: надо заботиться о смене. Зайцев читал лекции в политехническом институте, консультировал дипломников, приглядывая среди них пополнение для бюро. Вместе с инженером Москаликом он написал две книги, обобщающие опыт

проектирования и строительства судов на подводных крыльях.

Однажды Алексеев прихворнул. Болезнь подкосила его во время испытаний, проходивших на Горьковском море. Привез конструктора с испытаний профессор Кукош, известный горьковский медик, давний друг и соперник Алексеева по парусным гонкам.

Зайцев не на шутку встревожился: нельзя же работать на износ! Что это за образ жизни: пять дней — на испытаниях, день — в бюро и лишь несколько часов — дома. Нужно отдохнуть.

Алексеев согласился. Взял необходимые чертежи, расчеты, пригласил нескольких начальников отделов, и на двух машинах они отправились в Бакуриани: походить на лыжах, а заодно и поработать.

Спустя неделю или чуть больше вернулись.

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

— А как же?! — Все дружно рассмеялись.

Потом Зайцев узнал: все время они провели на одном из заводов, где строят морские крылатые суда. На лыжах катались один раз.

Когда Ростиславу Евгеньевичу Алексееву присвоили ученую степень доктора технических наук без защиты — «гонорис кауза», — в бюро его стали с гордостью называть «наш доктор». А доктора словно и не радовала ученая степень.

Ему было трудно. Нет, не потому, что он много работал и почти не отдыхал. Трудности были другого порядка. Их можно назвать организационными. И, самое главное, Алексеев был не в состоянии найти их источники. То на заседании коллегии министерства бюро упрекнут в распылении сил, в результате чего якобы нет соответствующей отдачи. То вдруг один из руководителей главка отказывается утверждать документацию на готовый, переданный речникам катер «Белоруссия», мотивируя отказ тем, что, мол, этот проект заказывал местный совнархоз, а не главк.

Потом неведомо почему, во всяком случае, вопреки экономической целесообразности, приходит распоряжение: рабочие, принадлежащие конструкторскому бюро, должны построить крылатое судно одного из прежних типов. И сколько ни доказывают сотрудники бюро, что постройка единичного судна обойдется в несколько раз дороже, что лучше передать заказ заводу, который строит серию таких судов, никто не желает прислушаться к голосу здравого рассудка.

Появилось мнение: на складах бюро излишки материалов, судового оборудования и механизмов. Мнение крепнет: плохо хо-

стуют в бюро, слишком велики запасы. Как будто бы все верно, запасов действительно выше нормы. Но почему?

Скорее всего из-за того, что приходилось за два-три года вперед заказывать необходимые приборы, материалы и механизмы. Тут уж ничего не поделаешь, такова методика заказов. А поскольку конструкторское бюро разрабатывает и создает новое, будь Алексеев, как говорится, хоть и семи пядей во лбу, он не в состоянии предусмотреть всю лавину изменений, переделок, уточнений, сопряженных с рождением нового.

Сегодня, к примеру, считается, что для будущего судна нужен электронасос такой-то марки. Завтра промышленность начинает выпускать новый электронасос, более производительный, более легкий, компактный. Спрашивается: нужно ли ставить на судно старый механизм, если идет борьба за каждый килограмм веса..

В один из дней я зашел к Николаю Алексеевичу Зайцеву домой. Его только что выписали из больницы после операции. Он был очень бледен. Темные глаза казались особенно большими на похудевшем лице.

Обычные вопросы: как здоровье, чем лечили, не нужно ли какое снадобье?

Он отвечал неохотно, словно бы стесняясь своей хвори. Сразу перевел разговор на другое.

Да, у них в бюро заметны перемены к лучшему, главк идет навстречу, помогает вовсю. Он пошутил: мол, если даже попросить листы не из алюминиевых сплавов, а из платины, и то дадут.

— Так что, — Николай Алексеевич улыбнулся, — в скором времени порадуем новинкой.

Мы долго говорили в тот вечер. И, конечно, о новых типах судов.

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

На могиле Николая Алексеевича Зайцева в Горьком высится трехгранный обелиск из нержавеющей стали. В верхней его части, наискось, — крылья. Рабочие плакали, когда шлифовали грани обелиска, шлифовали теми же дисками, которыми обрабатывают крылья судов.

Будет справедливо, если одно из новых судов сормовичи назовут именем инженера Николая Зайцева.

Зайцев не увидит его, как не успел увидеть фотографию «Кометы» на далёкой Темзе, куда крылатый корабль пришел летом 1968 года в качестве одного из экспонатов

открывавшейся в Лондоне крупнейшей за послевоенные годы советской промышленной выставки. Как бы он порадовался, читая в газете репортаж об этом сенсационном событии!

Да, «Ракеты», «Метеоры» и «Кометы» курсируют сейчас не только на ста пятидесяти пассажирских линиях нашего речного флота, общей протяженностью выше тридцати пяти тысяч километров. Построенные в Советском Союзе суда на подводных крыльях совершают регулярные рейсы по рекам и морям и в зарубежных странах. Можно смело сказать, что советские крылатые корабли за эти полтора десятилетия приобрели поистине всемирное признание.

Ныне трудно представить себе реку или море без стремительно летящих крылатых судов. И я от души рад, что суда на подводных крыльях воспеты поэтами. Приведу строфу из стихотворения Николая Глазкова «Комета»:

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

...Николай Алексеевич Зайцев как-то сказал мне, что у него и у его товарищей есть мечта: построить судно, которое могло бы завоевать международный приз «Голубая лента Атлантики», учрежденный для самого быстроходного океанского лайнера. Кто знает, далек ли этот день! Во всяком случае, я убежден, он наступит, и, быть может, в самое ближайшее время. Это убеждение зиждется на твердой почве. Я пришел к нему, познакомившись с делами и жизнью сормовичей, которые идут в первых шеренгах людей, ускоряющих технический прогресс. В конце концов, разумеется, дело не в «Голубой ленте Атлантики», не в этом чисто символическом призе. Дело в неодолимой силе сормовского ускорения. В поле его притяжения ныне включаются все новые и новые области человеческой деятельности. И пусть на первый взгляд эти области отчаянно далеко отстоят одна от другой — при тщательном анализе выясняется их тесная и далеко устремленная связь.

Как-то Ростислав Евгеньевич сказал своим коллегам, что за последние пять лет он освоил управление несколькими типами самолетов. Коллеги — а тут были ведущие специалисты бюро Иван Шапкин, Леонид Попов, Болеслав Зобнин, Александр Васин и Борис Резников — засомневались, хотя сами перед этим наперебой рассказывали мне, что главный в свои пятьдесят с лишним занимается горнолыжным спортом, альпинизмом, водит яхту, гоняет на водных лыжах.

Сомневающихся Ростислав Евгеньевич убедил весьма легко. Он спросил их:

— Я вам когда-нибудь говорил неправду?

Воспользовавшись наступившей после этого паузой, я поинтересовался, а зачем ему, конструктору судов, понадобилось осваивать управление самолетами? В ответ Ростислав Евгеньевич рассказал, что в первую навигацию первой «Ракеты» пассажиры на пристани в Чебоксарах не отваживались сесть на неведомое дотоле судно. Как быть? Алексеев решил сыграть на самолюбии мужчины, стоявшего с маленьким сыном возле сходен. Спросил его: «Неужели боитесь?» Мужчина всхлипал: «Я?! Ни капельки». Быстро купил билет, взял за руку мальчишку и храбро ступил на трап. За ними потянулись и остальные.

— Я к чему припомнил этот эпизод? — Алексеев говорил спокойно и, как всегда, убежденно. — Мы должны дать волгарам новые, еще более скоростные суда — это предусмотрено Директивами XXIV съезда партии. А для реки скорость в сотню-другую километров — все равно, что вторая космическая для ракеты. Но на космических ракетах летают специально отобранные и подготовленные люди, а наши суда повезут самых обычных пассажиров. Могу ли я взять на себя ответственность за их жизнь, если сам не убежден в полной надежности скоростных судов? А как убедиться? Только испробовав все на самом себе. Бессспорно, я могу представить себе по формулам и описаниям, что должен испытывать летчик. Но это будет муляж чувств, а не сами чувства и ощущения. Кроме того, научившись летать, я буду точно знать, как лучше разместить приборы, кресло, как рациональнее скомпоновать ходовую рубку и всю ее «начинку». Тогда, в Чебоксарах, я немного схитрил, убеждая пассажира, сыграл на его самолюбии. Но ведь я был абсолютно уверен в безопасности «Ракеты». Уверенность должна быть у меня и сегодня: ведь не за горами время, когда выйдут на водные магистрали в корне усовершенствованные суда-скороходы...

Однажды мне довелось побывать в Лондоне. Там я заглянул в редакцию журнала «Суда на воздушной подушке и на подводных крыльях», побеседовал с его главным редактором — Юанитой Галерги. Выяснилось, что редакция давно хочет получить статью о развитии строительства судов на подводных крыльях в СССР и чтобы в ней как можно подробнее было рассказано о мистере Алексееве.

Возвратившись домой, я рассказал Ростиславу Евгеньевичу об этой беседе, о том, что президент международного общества по судам на подводных крыльях Шертель собирается созвать совещание инженеров-ко-

раблестроителей и что в нем примет участие финский инженер Каарио — создатель одного из первых проектов летающей амфибии.

— Имена знакомые... — сказал Алексеев. — Когда-то мадам Калерги просила написать в ее журнал, да вот все руки не доходят... Кстати, Ганс Шертель был у нас. Катали мы его на наших судах по реке и по морю. Смотрел ревностно: нет ли заимствований? Ничего не обнаружил и отозвался весьма высоко. А вот Каарио, мне сдается, сейчас уже не работает. В основном пишет статьи...

Разговаривали мы в машине. Ростислав Евгеньевич вел «Чайку» за город, на испытательную базу. Вел мастерски, профессионально, без малейшего напряжения, которое свойственно любителям. Заметив, что я опасливо поглядываю на спидометр (было темно, шоссе обледенело), успокоил:

— Это что! Ходим и не на такой скорости! — И постучал пальцем по стеклу спидометра в том месте, где стояли цифры, близкие к двумстам.

Как всегда, разговор зашел о делах бюро. Главный конструктор рассказал о большой помощи, которую оказывают сормовичам областной и городской комитеты партии. Так повелось с дней, когда первая скоростная «Ракета» только еще рождалась.

— Сейчас, — сообщил Ростислав Евгеньевич, — закончена разработка семейства судов на подводных крыльях «Восход». У этих судов улучшены мореходные качества, они более комфортабельны. Интересен и перспективен «Буревестник» — крылатый газотурбоход, который стал курсировать по Волге в первую послесъездовскую навигацию.

Как-то Алексеев сказал доверительно: он с детства хотел стать конструктором. Поскольку цель была выбрана, определились и средства: после школы — ученичество на заводе, работа за слесарным станком, рабфак, институт. Как мы уже знаем, на третьем курсе Алексеев выбрал тему для своего дипломного проекта: судно на подводных крыльях. Скажем прямо: тема эффектная. Но мало ли дипломных проектов на эффектные темы прогибают полки в архивах? Значит, дело в другом. Чувство нового — редкое свойство. Конструктор Алексеев им обладает, и это позволило ему увидеть в крылатых судах мост между тем, что было в судостроении, и тем, что будет.

Вспомним, он не забыл о своей мечте, когда стал инженером в Сормове. Прослав-

ленный на всю Волгу яхтсмен, которому когда-то Валерий Павлович Чкалов вручил приз за победу, каждое лето таскал на буксире за яхтой самодельные модели суденышек с жестяными крыльями.

Он верил, что у них большое будущее. И, видимо, сильна была эта вера — ею проникались и другие. Спустя много лет Ростислав Евгеньевич признавался: беседа в разгаре войны с главным конструктором Сормова дала ему такую моральную зарядку, что ее хватило на все последующие годы. Ведь, повторяю, зимой сорок третьего, когда на счету была каждая пара рабочих рук, партийный комитет завода поручил инженеру Алексееву работать на будущее.

Одержанность своим делом, устремленность к цели люди всегда умеют ценить. Помню, в ту пору, когда на Сормове еще не прекратили выпуск паровозов, один из старых производственников, услышав про крылатые суда, сказал, имея в виду Алексеева:

— Да, это не узкой колеи паровоз!

Есть такое выражение у корабелов: живучесть. Оно означает способность судна противостоять пробоинам и авариям. У судов Алексеева запас живучести весьма значителен — думаю, потому, что давались они ему очень нелегко.

Когда я провожаю взглядом стремительное крылатое судно, всегда вспоминаю Алексеева. Крылатые суда чем-то похожи на него. В них его талант, воля, сила. В самом их полете заложена частица его темперамента: чистого, сильного, с особым жизненным ритмом. В общем-то сормовичам повезло: среди них живет и творит человек, который совершил в кораблестроении революцию — дал судам подводные крылья, открыл секрет Формулы ускорения хода судов.

Никто не зовет теперь этого крупного, своюенравного человека адмиралом, как в юности, хотя он создал целый флот и по-прежнему твердо помнит статью старинного морского устава: если ветер благоприятствует, распусти все паруса!

В одну из недавних встреч с Алексеевым я спросил, в чем он видит смысл жизни. Откровенно говоря, обстановка не очень-то располагала к ответу на такой вопрос: мы были не одни, да и разговор шел отнюдь не на философские темы. Задал я его по необходимости: к сожалению, не так часто встречаемся, как хотелось бы.

Главный конструктор ответил:

— Я так думаю, когда человек стремится к истине, его ничем не остановишь. В стремлении к истине и есть смысл жизни...