

Мечты слабых – бегство от действительности, мечты сильных формируют действительность.

Юзеф Бестер, писатель



ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКАЯ ЯХТА-ЭКРАНОПЛАН

НИЖЕГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Денис Александров

Великий миф или нереализованная мечта?

Морские и океанские акватории, покрывающие две трети поверхности Земли, в течение многих веков являются естественными транспортными артериями. И все века на морских просторах шла борьба человека со скоростью. Из-за невысоких скоростей ушел с водного транспорта деловой пассажир. Нетерпеливые хозяйственники предпочитают заплатить подороже за перевозку грузов самолетами, но зато быстрее получить их, чтобы не сбивать ритм производства.

В конце XIX века русский подданный Ш. де Ламбер предложил поднять корпус судна над водой на крылья. У

крыла, расположенного под определенным углом к набегающему водному 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 меньших, чем у самолетного крыла. Гидродинамические силы позволят поднять над водой корпус судна, уменьшив тем самым сопротивление. А это резко увеличит скорость хода.

Созданием судов на подводных крыльях занимались итальянский ин-

женер 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. Владимира и других специалистов.

Но практически воплотить идею, совершив подлинный переворот в судостроении, удалось лишь нашему земляку Ростиславу Евгеньевичу Алексееву.

Он не только сумел открыть тайны «скороплавания» на подводных крыльях, но и наладил серийное про-

изводство замечательных по красоте и техническим качествам судов на подводных крыльях. Неслучайно его портрет находится в библиотеке конгресса США среди людей, внесших самый значительный вклад в развитие мировой цивилизации. А в России и Греции творение его рук стоит на пьедесталах как памятник человеческому техническому гению.

Первое судно на подводных крыльях появилось в один из зимних дней 1943 года на берегу Сормовского завода.

Испытания едва не кончились конфузом. Узкий сигарообразный корпус катера никак не хотел стоять

ровно: кренился, грозился перевернуться. И только Алексеев первым догадался, что в полых крыльях находится воздух, который не дает машины необходимую остойчивость. Продвернули пару дырок — и машина твердо встала на воду. Взревел мотор, катер набрал скорость и... оторвался от воды, встав на крыло.

А уже летом 1957 года красавица «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 неслось это белоснежное чудо.

Затем были «Метеор», «Комета», «Буревестник», «Вихрь», «Спутник», пятиместные катера на подводных крыльях, «Волга» и другие суда, которых объединял один принцип движения — скольжение на полупогруженных подводных крыльях.

Программа строительства скоростных судов стала программой жизни и работы человека, который по-государственному был озабочен созданием новой высокоеффективной транспортной системы на реках и морях.

И эта программа была с блеском выполнена!

В самые лучшие годы по Волге на 130 скоростных линиях перевозилось около восьми миллионов человек. Всего в мире было построено около 1 400 скоростных теплоходов, восемь из каждого десяти — конструкции Алексеева.

Но была в жизни Алексеева еще одна мечта — выйти за пределы достигнутых скоростей с помощью нового революционного чуда техники — экраноплана — гибрида самолета и морского судна с полным отрывом корпуса от воды и самолетными скоростями до 500–700 км/ч.

...Удивительное явление наблюдали авиаторы на заре самолетостроения. При взлете самолет не мог оторваться, а при посадке — коснуться взлетной полосы. К тому же его раскачивало, он как бы не летел, а ехал по ухабистой «воздушной дороге». Длины взлетной полосы не хватало, самолеты врезались в деревья, строения, находящиеся вне аэродрома. Ученые провели экспериментальные и теоретические исследования того, как земля влияет на аэродинамические характеристики низколетящего самолета. В результате были разработаны специальные рекомендации для управления самолетом на взлетно-посадочных режимах. А само явление влияния земли на низколетящий самолет получило название «экранный эффект».

Этот эффект не мог не заинтересовать Ростислава Алексеева — человека, уникально увлеченного всем новым, необычайно одаренного к техническим открытиям.

Многие его соратники вспоминают, как он задумчиво сидел за рабочим столом, скатывал бумажные шарики и щелчком посыпал их вдоль стола, внимательно на них наблюдая.

Также часами он мог наблюдать за тем, как на озере садились утки. Как они тормозили крыльями в воздухе, недолго парили над водой и потом плавно в нее опускались...

Работы над экранопланами были начаты в 60-х годах по инициативе и под руководством Р. Е. Алексеева, сразу же после создания им отечественного флота судов не подводных крыльях.

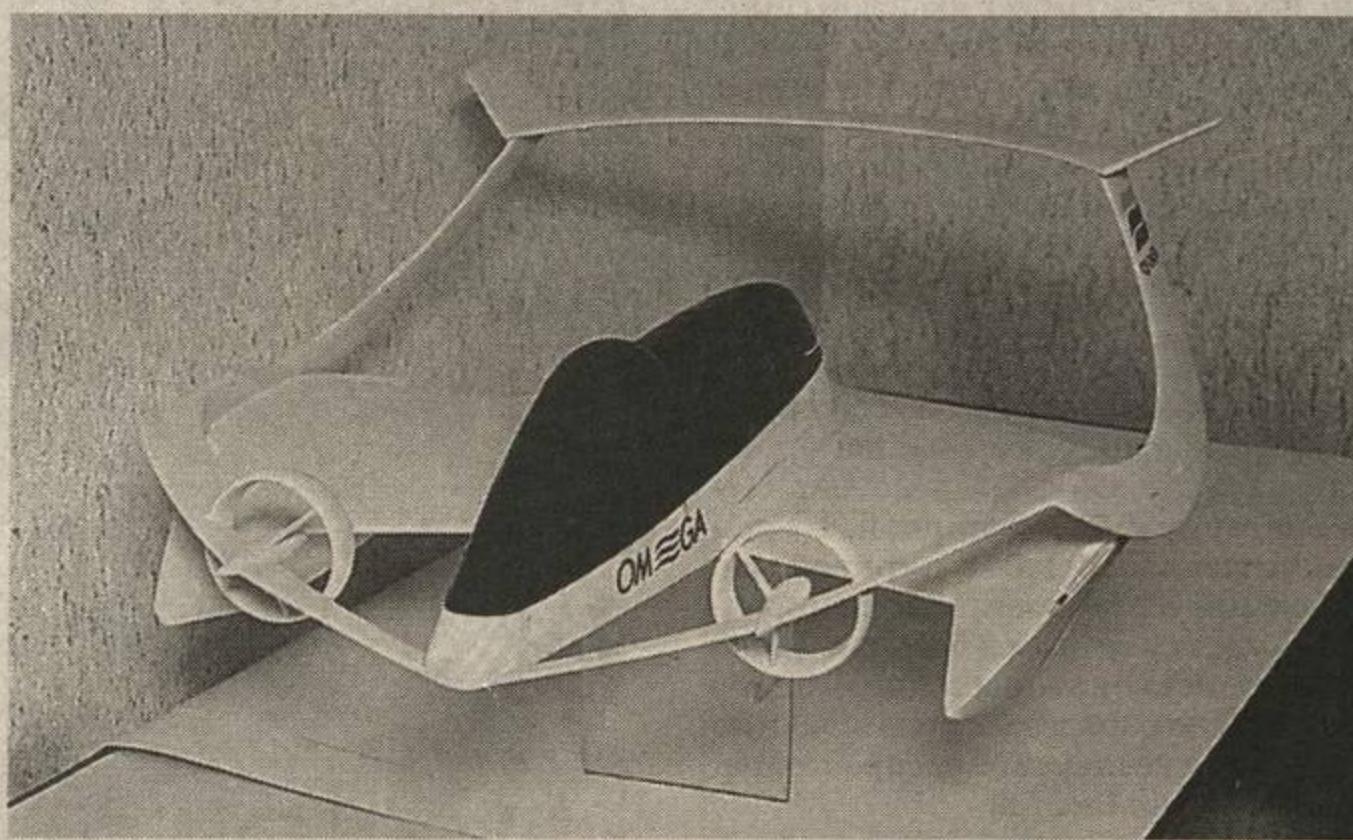
Специально была построена база на реке Троца, под Чкаловском. На эту базу привозили экспериментальные модели, чтобы испытать их на семи-километровом просторе.

В период с 60-го по 85-й годы было испытано около 10 самоходных моделей, созданы тяжелые экранопланы «Орленок», «Лунь», корабль-макет «КМ» — «Каспийский монстр», как его прозвала зарубежная пресса.

концов зависит от самого человека. Трудно побороть в себе чувство вины — нет, не за аварию, а за то, что сам не проверил, как выполнено распоряжение. Страшнее любого страха — потерять доверие к человеку, тем более, к своему коллеге».

После аварии Алексееву предложили заниматься только НИРовскими разработками перспективных компоновок, и только для военных целей. Но за свою жизнь Алексеев узнал: работать на военных, да еще на несбыточную перспективу, — это значит никогда не получить официального признания.

Несмотря ни на какие запреты и препоны, он продолжал заниматься любимым делом. Продолжая преемственность судов на подводных крыльях, он называл свои проекты «Волга-2», «Ракета-2», «Метеор-2», «Вихрь-



2». Мечтал, что в ближайшем будущем они начнут бороздить «голубые дороги» нашей страны благодаря своей простоте, амфибийности и надежности. «Волгу-2» заложили в декабре 1979 года. На ней он собирался отправиться на Олимпийские игры в Москву в 1980 году.

А 9 февраля 1980 года перестало биться сердце Алексеева.

Произошло это совершенно неожиданно. Он готовился к испытательному выходу самоходной модели «СМ-9». Когда модель выводили из эллинга, она неожиданно сорвалась с рук державших ее людей, и Алексеев принял всю ее тяжесть на себя. Возникла резкая боль в животе. Испытания решили отложить, и он поехал в ЦКБ. По дороге машина застряла, пришлось ее выталкивать. Боль не проходила, но он терпел. Вечером, приехав домой, был очень бледен. На другой день в больнице сказал, что побаливает, но не сильно. Врачи никак не могли определить причину боли. На следующий день он встал утром, начал делать зарядку и потерял сознание. Оказалось, перитонит.

Ему было 63 года...

Сегодня в России экранопланов практически не осталось.

В прошлом году на Волге природно потерпел аварию последний действующий прогулочный экраноплан «Стриж».

В Каспийске стоит на постаменте экраноплан «Лунь».

Еще один экраноплан «ржавеет» (фигурально, ведь он из современных сплавов) в ЦКБ имени Алексеева.

Никак не могут достроить экраноплан «Спасатель».

Но в остальном мире интерес к экранопланам огромен: на мировом рынке существует неудовлетворенный спрос на скоростные морские грузопассажирские перевозки, которые в настоящий момент не могут быть обеспечены традиционными типами транспортных средств.

Экраноплан как новый вид скоростного флота может сформировать собственную нишу в общей структуре транспортных операций на морских просторах: ведь на трассах длиной более 500 км скорость доставки грузов и пассажиров может возрасти в 10–20 раз!

Особое место для экранопланов — спасательные и служебные операции, где очень важна скорость оказания помощи. Экранопланы с мореходностью в пять–шесть баллов смогут осуществлять спасательные операции практически на всей акватории Мирового океана. Например, 115-тонный экраноплан на 300 мест, оборудованный палубными и швартовными устройствами, сможет прийти на помощь терпящим бедствие при волнении до трех метров в радиусе действия до 1 500 км. На сегодняшний день флот ни одной страны мира не способен оперативно оказывать помощь на таких удаленных акваториях.

Поэтому за период с 1960-х годов в различных странах построено и испытано несколько десятков опытных экранопланов водоизмещением от одной до 500 тонн и скоростями полета до 500 км/ч.

Однако никто в мире не может построить такие большие экранопланы, какие строил Алексеев! Так же до сих пор никто не может запустить хоть какой-либо тип экраноплана в коммерческую эксплуатацию.

Конечно, обидно, что Алексеев не сумел осчастливить человечество еще одним прорывом в технике. Но только за то, что он сделал, мы должны быть ему безмерно благодарны.

Как же выражается эта наша «безмерная» благодарность?

Стоит в Сормове «Метеор» с заключенными фанеркой иллюминаторами, который хотят то ли снести, то ли передвинуть на новое место.

В городе нет ни его музея, ни памятника. Лишь скромная табличка на деревянном доме, в котором так и живет семья великого конструктора.

Говорят, что в краеведческом музее в Чкаловске открыта комната, в которой собраны макеты экранопланов и вещи Алексеева.

Конечно, лучшей памятью Ростиславу Алексееву было бы превращение России в мировую экранопланную державу.

Но... последний действующий экраноплан России потерпел аварию прошлым летом на Волге...

На снимках: экранопланы — революционное транспортное средство завтрашнего дня.