



ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ: К 55-ЛЕТИЮ СОЗДАНИЯ ПЕРВОГО В СССР СКОРОСТНОГО ТЕПЛОХОДА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ "РАКЕТА"

С древних времен люди мечтали нестись по волнам со скоростью ветра и безмятежной грации чаек. И только в середине XX века на стыке двух стихий – водной и воздушной – конструктор-судостроитель завода «Красное Сормово» Ростислав Евгеньевич Алексеев сумел создать новый тип скоростных пассажирских судов, корпус которых – в воздухе, а крылья – в воде, и эти крылья, как большие ладони, бережно несут судно навстречу волнам и ветрам.

Идея создания такого судна зародилась у Ростислава Алексеева еще в середине 1930-х годов. Тогда он, будучи студентом кораблестроительного факультета Горьковского индустриального института имени А.А.Жданова, всерьез увлекался гонками на парусных яхтах. Р.Алексеев становился постоянным победителем популярных в те годы соревнований «Поволжская регата», главным судьей которых был Валерий Павлович Чкалов. Так что в награду молодой Ростислав Алексеев получал крепкое рукопожатие прославленного летчика и его пожелание всегда быть впереди.



В.П.Чкалов и Р.Е.Алексеев. 1938 год
Фото из архива семьи Алексеевых

В середине 1930-х годов появился лозунг: «Дадим сухопутным дорогам – быстроходные машины, водным путям – глиссеры». Ростислав Алексеев, постоянно участвующий в конкурсах на проектирование скоростных яхт, увлекся строительством глиссеров. 1 октября 1941 года он защитил свой дипломный проект «Глиссер на подводных крыльях». По определению комиссии, диплом имел характер научно-исследовательской работы, а в отдельных разделах приближался к уровню кандидатской диссертации.

Историческая мозаика

Вместе с дипломом молодой конструктор получил направление на Горьковский завод «Красное Сормово», где работал контролером ОТК по приемке танков Т-34. А в середине 1943 годов Р. Алексеев был назначен руководителем вновь организованной гидролаборатории, которая уже в годы Великой Отечественной войны занялась постройкой судна на подводных крыльях. Постепенно вокруг Алексеева собралась группа энтузиастов, обладающих способностью отдавать себя без остатка общему делу, отличающихся преданностью выбранному пути. Пока помощники по эскизам делали корпус лодки, сам Алексеев мастерил к ней крылья. Одна модель следовала за другой, испытания проводились сначала в Затоне, затем в аэродинамической трубе Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). Было поставлено огромное число опытов. В результате получилась двухметровая сигарообразная модель с подводными крыльями, показавшая положительные результаты. Встал вопрос о сооружении катера, способного взять на борт хотя бы одного человека.

В 1946 году был построен катер, развивавший скорость 87 километров в час. Гидродинамическое качество на этой скорости у аппарата Алексеева составляло 10 (против 5 у глиссеров). Год спустя был разработан очередной проект. В нем применялась простая схема с двумя малопогруженными подводными крыльями, которая впоследствии использовалась на серийных речных судах конструктора. К 1950 году Р. Алексеев уже был готов приступить к строительству первых в мире серийных судов на малопогруженных подводных крыльях, что в конце концов и привело к появлению первого в нашей стране пассажирского судна на подводных крыльях «Ракета-1». За выдающиеся изобретения и коренные усовершенствования методов производства в области судостроения в марте 1951 года руководителю работ Ростиславу Евгеньевичу Алексееву и инженерам Ивану Ивановичу Ерлыкину, Николаю Алексеевичу Зайцеву, Леониду Сергеевичу Попову была присуждена Сталинская премия.

Несмотря на столь высокое признание и очевидную прогрессивность конструкции судна, дело не пошло гладко: мешали консерватив-

ные силы, защищавшие старую технику, привычные приемы проектирования и типы судов.

В начале 1956 года Р.Е.Алексееву удалось заручиться поддержкой парткома завода «Красное Сормово», который обратился в областной комитет партии и Министерство речного флота РСФСР с просьбой доверить старейшему русскому заводу сооружение совершенно новых судов, и тем самым положить начало коренному переустройству судоходства на реках и морях страны.

В результате заводом было получено задание изготовить по проекту Ростислава Евгеньевича Алексеева опытный образец судна на подводных крыльях. Комсомольцы завода выступили с инициативой «поручить» этому теплоходу доставить делегацию сормовичей на открывавшийся 28 июля 1957 года в Москве VI Всемирный фестиваль молодежи и студентов.

В сборочном цехе с каждым днем все отчетливее вырисовывался контур необычного судна, напоминающий большой воздушный лайнер, да и название оно получило «Ракета». Длина составляла почти 27 метров, а ширина – 5, скорость судна – 60 километров в час, мощность двигателя – 1000 лошадиных сил.

По ходу работ конструкторы вносили изменения, было где приложить силы рационализаторам и изобретателям. 27 апреля судно коснулось воды, уже на плаву велись отделочные работы, предстояло оборудовать салоны, рубку.

26 июля на борт нового корабля поднялись тридцать шесть лучших судостроителей, которым было доверено представить фестивалю подарок от горьковчан. Места в рубке заняли Р.Е. Алексеев и его помощники. За штурвалом «Ракеты» был молодой волжский капитан Виктор Григорьевич Полуэктов. В этом походе «Ракеты» В.Г.Полуэктов выполнял обязанности и капитана, и рулевого. Ровно через четырнадцать ходовых часов, вместо затрачиваемых обычными пассажирскими теплоходами и пароходами двух с половиной суток, «Ракета» прибыла в Москву. В дни

Историческая мозаика

VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов она открывала парад судов на Москве-реке. Москвичи и посланцы со всех континентов земли с восхищением встретили появление необычного судна. «Ракета» мчалась вдоль гранитных берегов, усеянных народом, стремительно подныривала под мосты, эффектно прошла мимо Кремля. Три недели «Ракета» находилась в Москве и совершила прогулочные рейсы. Это было хорошим испытанием как для судна, так и для его создателей.

На крылатой «Ракете» в те дни совершили поездку руководители партии и правительства. Новинка получила высокую оценку.

После триумфального возвращения «Ракеты» в город Горький Волжское пароходство объявило о регулярных рейсах крылатого теплохода на линии Горький – Казань. Первый рейс состоялся 25 августа 1957 года. «Ракета» совершила его за 8 часов. В то время как обычный теплоход проходил это расстояние за 30 часов, а поездка в поезде занимала 28 часов. В свою первую навигацию «Ракета» прошла около 40 тысяч километров, затратив на это примерно 700 часов ходового времени.



«Ракета» на Москве-реке. 2000-е годы. Автор А.А.Беляев

В конце 1959 года по заказу Министерства речного флота теплоход «Ракета» был запущен в серийное производство на заводе «Красное Сормово», где была построена серия из 10 судов.

Так началась новая эра в истории пассажирских судов. Эти суда были построены крупной серией около 400 единиц, серийное строительство их продолжалось свыше 15 лет. «Ракета» была первенцем в серии «космических» названий судов на подводных крыльях, созданных в Центральном конструкторском бюро по судам на подводных крыльях (ЦКБ по СПК) под руководством Р.Е.Алексеева.

*По информации комитета
по делам архивов Нижегородской области*