



# ПОЛИТЕХНИК

23 ноября 2016 г. №9 (162)

Спецвыпуск к 100-летию Р. Е. Алексева



История  
ОДНОГО  
МОНУМЕНТА

**3-4**



Этапы  
БОЛЬШОГО  
ПУТИ

**6-7**



Ветераны  
ЦКБ по СПК  
ВСПОМИНАЮТ

**10-11**



«Он человек был -  
человек во всем»

**16**



## Он научил суда летать

*Эпохальная личность Ростислава Евгеньевича АЛЕКСЕЕВА особо значима для нижегородских политехников. Не только потому, что с февраля 2007 года наш вуз носит имя выдающегося ученого, гениального конструктора и организатора. А прежде всего потому, что он – один из лучших выпускников Нижегородского государственного технического университета, и его жизнь достойна памяти потомков.*

В октябре 1941 года Алексеев защитил свой дипломный проект, подготовленный буквально за три месяца. Проект студента-выпускника комиссия признала научно-исследовательской работой, приближающейся к уровню кандидатской диссертации. Вместе с дипломом инженера-кораблестроителя Ростислав Евгеньевич получил направление на завод «Красное Сормово», где началось его триумфальное восхождение: от контрольного мастера выпуска танков Т-34 до начальника – главного конструктора созданного им ЦКБ по СПК. Но за всем этим – годы неустанного труда, озарений, исследований, расчетов, проектирования, строительства и испытаний целой флотилии уникальных крылатых судов, а потом и единственных в мире экранопланов.

Девизу «Можешь что-то изменить – измени!» Р.Е. Алексеев следовал всю жизнь. А своей неумемной энергией, увлеченностью работой этот высокий разносторонне одаренный человек с выразительными чертами лица, сильными красивыми руками хирурга и волевым характером заражал других, вовлекая их в общее дело.

«60 лет – это не возраст. Вот приходите на мой 100-летний юбилей!» – сказал он коллегам в 1976 году. Но судьба гениального конструктора сложилась иначе...

**Ирина НИКИТИНА.**

(Окончание на 4-й стр.)

ОТКРЫТИЕ

# Памятник техническому прогрессу

**Нижегородский государственный технический университет собрал 14 октября студентов, преподавателей и сотрудников вуза, а также множество почетных гостей на торжественное открытие монумента «Экраноплан «Волга-2». Этот экраноплан стал последней разработкой выдающегося выпускника нашего вуза Ростислава Евгеньевича Алексеева.**

Дата мероприятия была выбрана не случайно, ведь ровно 55 лет назад в городе Горьком состоялся первый демонстрационный полет экраноплана СМ-1, пилотируемого самим Р.Е. Алексеевым.

Мероприятие началось с приветственных слов ректора НГТУ С.М. Дмитриева, который отметил исключительность происшедшего события прежде всего для молодежи. «Монумент «Экраноплан «Волга-2» – пример верного служения Родине, символ уникального инженерного творчества, – сказал Сергей Михайлович. – Я уверен, что этот монумент станет первым из числа тех конструкций, которые спроектировали и создали наши выпускники – сотрудники ведущих отечественных КБ и научно-исследовательских институтов, и возведение таких символов станет для технического университета традиционным». Ректор выразил благодарность специалистам ПАО «Сокол» и строительной организации, участвовавшим в создании мемориального комплекса, и вручил им благодарственные письма.

Федеральный инспектор по Нижегородской области С.В. Половников в своем выступлении подчеркнул важность установки монумента именно на территории политеха. «Сегодня открылся памятник техническому прогрессу!..» – сказал он.



Зарождение и создание первых экранопланов происходило в Центральном конструкторском бюро по судам на подводных крыльях под руководством Ростислава Евгеньевича Алексеева, которое теперь носит его имя. Ведущий специалист ЦКБ по СПК дочь технического гения Татьяна Ростиславовна Алексеева почтила своим присутствием наше мероприятие. Вместе с федеральным инспектором по Нижегородской области С.В. Половниковым, генеральным директором ЦКБ по СПК С.Г. Деметьевым и ректором НГТУ С.М. Дмитриевым она разрежала символическую ленточку, открыв монумент «Экраноплан «Волга-2».

Заместитель министра промышленности, торговли и предпринимательства Нижегородской области И.Г. Сазонов выразил благодарность коллективу НГТУ и лично С.М. Дмитриеву за верность истории и воспитание у студентов чувства уважения и почитания великих людей, которых выпустил наш вуз.

Глава администрации Нижегородского района, выпускник политеха И.А. Согин отметил, что установка экраноплана в историческом центре Нижнего Новгорода украсила наш город. Заведующий кафедрой «Энергетические установки и тепловые двигатели», доктор технических наук, профессор В.Л. Химич, которому

посчастливилось работать с Ростиславом Евгеньевичем над созданием экранопланов и судов на подводных крыльях, рассказал о сплоченном коллективе единомышленников, работавших под руководством выдающегося конструктора.

От имени студентов вуза на открытии памятника выступил магистрант ИТС Антон Килин: «Мы гордимся нашим выпускником Ростиславом Евгеньевичем Алексеевым! Для нас, студентов, монумент экраноплана символизирует связь поколений, и мы обещаем быть достойными продолжателями свершений великого конструктора».

**Юлия МОСКВИЧЁВА.  
Фото Натальи МОРОЗОВОЙ.**

ДЕЛО ЖИЗНИ

# Душу вложил

**За свою яркую жизнь Р.Е. Алексеев успел внедрить множество уникальных технических разработок, подняв отечественное судостроение на совершенно иной уровень. Дочь выдающегося конструктора Т.Р. АЛЕКСЕЕВА продолжает дело отца.**

Экраноплан «Волга-2» Татьяне Ростиславовне особенно дорог:

– Этот монумент, которой теперь украшает сквер у первого корпуса НГТУ, очень символический, потому что «Волга-2» – последняя творческая конструкторская работа Ростислава Евгеньевича.

Во все времена инновационные идеи находили свою реализацию в первую очередь в военной промышленности, и мой отец стал заложником этой проблемы. Так сложилось, что его основная деятельность была посвящена военным судам, а он так хотел передать свои творения, прежде всего, народу!

Занимаясь постройкой ракетных и торпедных катеров, он параллельно трудился и над разработкой пассажирских СПК. Но для нашей страны тогда это была сверхновая техника, и в конце 1940-х годов отцу не разрешили заниматься гражданским судостроением. Тем не менее, несмотря на все запреты и трудности, Алексеев на своем новом катере А-5 поехал в Москву, чтобы доказать реальность идей судов на подводных крыльях. Благодаря этому уже в 50-е годы появилась его всем известная «Ракета».

Отец хотел также, чтобы и сверхсекретная техника экраноплана стала гражданской. Поэтому он и придумал новый, совершенно не похожий на

военные, облик гражданского экраноплана. Так появился этот, никем не заказанный проект «Волга-2». В свою последнюю разработку отец вложил всю душу, воплотив свою мечту о будущем экраноплане для народа.

В 1957 году он пошел на «Ракете» на Всемирный международный фестиваль молодежи и студентов в Москву, и его мечтой было отправиться на экраноплане «Волга-2» на Олимпийские игры 1980 года. К сожалению, жизнь распорядилась по-другому, и на Олимпийские игры в Москве «Волга-2» не попала. Но свою необходимость для гражданского хозяйства экраноплан успел доказать. А теперь, встав на пьедестале около политеха, «Волга-2» будет напоминать о том, что гражданское направление имеет великое значение для нашей страны. Хотелось бы, чтобы суда на подводных крыльях и экранопланы гражданского назначения по-прежнему бороздили наши реки и моря.



**Записала Юлия МОСКВИЧЁВА.  
Фото Натальи МОРОЗОВОЙ.**

## История одного монумента

**Одним из самых ярких событий в череде торжественных мероприятий, посвященных 100-летию со дня рождения Р.Е. Алексеева, стало открытие 14 октября 2016 года у первого корпуса НГТУ на улице Минина монумента «Экраноплан «Волга-2». В митинге, посвященном этому событию, приняли участие руководители Нижнего Новгорода и области, ректор НГТУ профессор С.М. Дмитриев, представители промышленных предприятий, дочь Р.Е. Алексеева – Татьяна Ростиславовна Алексеева, студенты НГТУ кораблестроительных специальностей.**

### От замысла – к воплощению

Это событие стало таким ярким еще и потому, что в его подготовке принял участие почти весь коллектив технического университета. Более чем за год до открытия монумента, когда только еще возникла идея установить экраноплан у политеха, и в ходе заседаний Ученого совета НГТУ, и в кулуарах, и на совещаниях в ректорате несколько месяцев подряд велись дискуссии о месте его установки. Рассматривались разные варианты: у шестого учебного корпуса, на Университетской площади между четвертым и пятым корпусами, перед входом в первый корпус, ряд других мест. Наконец решение было принято: перед запасным выходом из первого учебного корпуса со стороны улицы Минина, что позволит любоваться монументом не только студентам и сотрудникам НГТУ, но и всем жителям и гостям Нижнего Новгорода, идущим или проезжающим по улице Минина.

Но как же велик путь от замысла до воплощения! Прежде всего, нужно было решить, какой именно экраноплан технический университет установит в самом центре Нижнего Новгорода. Предпочтение модели «Волга-2» было отдано совсем не случайно. Во-первых, это последний экраноплан, проектированием которого лично занимался Ростислав Алексеев. Во-вторых, это единственный экраноплан, выпускавшийся промышленностью Нижнего Новгорода серийно. В-третьих, эта модель относится к гражданской продукции и не имеет грифа секретности. Да и размеры, и масса модели позволяли в стесненных городских условиях выполнить технические операции по ее транспортировке и установке на постамент.

Оставалось только найти фюзеляж экраноплана, чей собственник будет согласен передать его НГТУ для установки в качестве монумента. Как это часто бывает, на помощь в затруднительной ситуации пришли корабельцы. Фюзеляж экраноплана был найден благодаря работе яхтенной школы при НГТУ «Парус». Во время проведения выпускного квалификационного экзамена на звание яхтенного рулевого один из курсантов – сотрудник летно-испытательного комплекса ПАО «Нижегородский авиастроительный завод «Сокол», студент-заочник ИРИТ Илья Сломанов рассказал о наличии такого фюзеляжа на территории аэродрома авиационного завода. Тут же был организован визит



руководителей НГТУ на авиационный завод к директору летно-испытательного комплекса Владимиру Ильичу Сукайло для оценки технического состояния фюзеляжа и заключения договора о передаче этого объекта в собственность НГТУ на льготных условиях.

### Всё необходимое выполнили!

Но это стало только началом непростого процесса подготовки к возведению монумента. Фюзеляж, много лет хранившийся на аэродроме авиационного завода под открытым небом, требовал капитального ремонта. Нужно было осуществить комплектацию – не хватало винтов, силовых тяг, фюзеляж требовал окраски. Но, самое главное, была повреждена силовая конструкция – под действием снега лопнул лонжерон левого крыла, и оно беспомощно легло на грунт. Вот тут-то и проявились поразительные особенности алексеевской конструкции – фюзеляж экраноплана был собран из чрезвычайно ажурных деталей. Стремясь снизить вес аппарата, Алексеев оставил металл только на кромках крыльев, а верхняя и нижняя плоскости крыльев были созданы из специальной ткани – из перкали. Рамные конструкции были собраны из очень тонких профилей. Поэтому специалисты, которых приглашали для ремонта лонжерона, один за другим отказывались от выполнения восстановительных работ – гарантий их успешного выполнения они дать не могли.

Для окраски фюзеляжа экраноплана нужно было поместить его в отопляемый ангар, а каждый ангар на аэродроме стоит на строжайшем учете – гособоронзаказ по ремонту и модернизации боевых истребителей моделей МиГ-29 и МиГ-31 ВКС России не приемлет задержки в передаче обновленных машин в российскую армию.

Деревья по обеим сторонам улицы Минина в Нижнем Новгороде, как оказалось, растут очень близко друг к другу – расстояние между ними не превышает 5 – 5,5 метров. А размах крыльев экраноплана – 6,3 метра при массе пустого корпуса более 2 тонн.

Проект установки монумента в историческом центре Нижнего Новгорода требовал согласования с городскими властями, без присутствия сертифицированного археолога нельзя было переместить и кубометр грунта для постройки фундамента.

При всех этих усложнявших дело обстоятельствах профессионально и оперативно проявил себя коллектив молодых и опытных сотрудников под руководством проректора по АХР НГТУ Александра Геннадьевича Князева. Было организовано сотрудничество НГТУ и ЛИК ПАО «НАЗ «Сокол», найдены средства, закуплены материалы и подобраны исполнители для каждого вида работ по установке монумента. В результате все необходимые операции были выполнены качественно и гораздо быстрее намеченных сроков.



Все технические специалисты, да и просто жители Нижнего Новгорода отмечают удачный архитектурный проект монумента. Он прекрасно смотрится не только со стороны улицы Минина, но и из окон университета. Надежно закрепленный аппарат словно парит в воздухе на расчетной высоте, а вспененную водную гладь под его крыльями символизирует щебень, повторяющий очертания поднятой экранопланом ряби.

(Окончание на 4-й стр.)

(Окончание. Начало на 3-й стр.)

**Уникальная конструкция**

В завершение хочется сказать несколько слов о самой конструкции экраноплана «Волга-2».

В первую очередь, постараемся понять, почему великий конструктор стремился так облегчить конструкцию. Ответ кажется очевидным: гражданский экраноплан должен быть дешевым. Чем меньше металла, тем ниже стоимость аппарата.

Но посмотрим на этот вопрос с другой стороны: оценим энергетическую вооруженность аппарата. При максимальной массе в 3650 кг два его автомобильных двигателя развивали мощность до 220 кВт. Разделив второе на первое, узнаем удельную энергетическую вооруженность: около 60 ватт на килограмм. Много это или мало? Сейчас самой распространенной моделью такси является «Рено Логан», его максимальная мощность 102 кВт при максимальной массе 1600 кг, удельная энерговооруженность около 64 ватт на каждый килограмм. Выходит, такси с большим основанием может летать!

Не случайно Алексеев думал о безопасности. Известно, что если на железнодорожный вагон поставить мощный реактивный двигатель, то и он полетит. Ограничение мощности энергетической установки экраноплана преследовало цель сделать невозможным отрыв пилота от опорной поверхности. Мощность моторов просто на позволит аппарату подняться выше, чем два метра над уровнем

поверхности. С такой высоты упасть безопаснее, чем с высоты в километр или в сто метров. Мощность ограничивала также и максимальную скорость машины 100 километрами в час, и это тоже требования безопасности.

Мы знаем, что при столкновениях двух автомобилей в городских условиях погибших, как правило, не бывает, в отличие от столкновений на загородных трассах. Суммарная скорость автомобилей при лобовом столкновении в городе около 100 км в час, суммарная масса – около 3,5 тонн, и автомобильные системы активной и пассивной безопасности обеспечивают гарантированное выживание и отсутствие тяжелых травм водителей и пассажиров.

Соответственные параметры были выбраны и для экраноплана. Его максимальная скорость и его масса обеспечивали безопасность пилота и пассажиров при столкновении с неподвижными объектами: деревьями на берегу, стенами домов, причалами, водоизмещающими судами.

Теперь эта уникальная конструкция Р.Е. Алексеева встала на вечную стоянку недалеко от Нижегородского кремля.



Бело-синяя расцветка экраноплана вместе с красным цветом стен первого учебного корпуса политеха – словно символ трехцветия Российского флага, напоминание о том, что именно в России, на нижегородской земле создавались машины, повторить которые никто в мире пока не смог.

И хотя у стен нашего университета установлен гражданский экраноплан, но за его мирными очертаниями мы видим и боевые машины России: десантный «Орленок» и ракетный «Лунь». Хочется верить, что и следующие поколения политехников будут расти и создавать новые образцы боевой и гражданской техники, вдохновляясь техническим совершенством алексеевского аппарата.

**С.Н. ХРУНКОВ,**  
заместитель директора ИТС.

Фото Евгения КНЫША и из архива автора.

## Он научил суда летать

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Его помнят, о нем пишут статьи и книги, снимают документальные фильмы. В центре Сормова установлен памятник Р.Е. Алексееву. В Чкаловске открыт музей «Русские крылья», где развернута большая экспозиция о его жизни и деятельности. Его имя носят ЦКБ по СПК, наш университет и 183-я школа Сормовского района.

Чтобы и новые поколения будущих инженеров помнили об удивительном человеке, создателе скоростного флота России, гордились им, многие мероприятия в политехе в этом году посвящались 100-летию со дня рождения Р.Е. Алексеева.

Весной Научно-техническая библиотека НГТУ организовала цикл встреч ветеранов ЦКБ по СПК со студентами политеха. В течение лета в спортивно-оздоровительном лагере «Ждановец» проводились тематические студенческие мероприятия, посвященные деятельности Р.Е. Алексеева. Наш университет оказал содействие в организации и проведении открытия 37-й Всероссийской парусной регаты «Кубок Р.Е. Алексеева» в яхт-клубе «Белая речка» на Горьковском водохранилище.

В Историко-патриотическом центре НГТУ открылась выставка, посвященная студенческим годам Ростислава Алексеева, и все наши первокурсники ее посетили. Создан проект размещения экспозиции, посвященной Р.Е. Алексееву, и в новом помещении ИПЦ в первом корпусе, который будет открыт в будущем году, в канун 100-летия нашего вуза.

14 октября состоялось торжественное открытие монумента «Экраноплан «Волга-2» – последней разработки конструктора – у первого корпуса политеха, на улице Минина.

23-24 ноября в НГТУ пройдет Всероссийская научно-практическая конференция «Современные технологии в кораблестроительном и авиационном образовании, науке и производстве», посвященная знаменательной дате.

15 декабря в Большом актовом зале университета состоится подведение итогов студенческого конкурса «Человек, опередивший время» на торжественном вечере в честь 100-летия со дня рождения нашего выдающегося выпускника.

**Ирина НИКИТИНА,**  
Фото Евгения КНЫША.



ВЫСТАВКА

## Студенческие годы Алексеева

**В этом году к 100-летию со дня рождения выдающегося конструктора в Историко-патриотическом центре (ИПЦ) НГТУ открылась выставка, посвященная студенческим годам Ростислава Алексеева.**

В первой части выставки собраны экспонаты, связанные со временем учебы Алексеева в Горьковском индустриальном институте (1935–1940 гг.) и в Военно-морской академии в Ленинграде (1940–1941 гг.)

Ростислав Алексеев в 1935 году поступил учиться на транспортно-машиностроительный факультет, а с 1 января 1936 года этот факультет был преобразован в кораблестроительный со специальностями «Речное судостроение (судокорпусостроение)» и «Судовые механические установки».

Алексеев был обычным студентом, не все ему давалось одинаково хорошо. Не исключено, что многие предметы были ему просто неинтересны. Посмотрев в его зачетку, в этом может убедиться каждый: в первые годы обучения у Ростислава немало было «удовлетворительных» оценок. Зато к специальным дисциплинам он всегда был внимателен. Педагоги отмечали его увлеченность любимым делом и чувствовали в спокойном, самодостаточном парне незаурядную личность. И не удивительно, что на последней страничке его зачетки – почти все «отлично»!

В 1940 году Алексееву пришлось прервать учебу в ГИИ. В то время кораблестроение в стране испытывало острую нужду в грамотных инженерных кадрах. В связи с этим наиболее способных выпускников и студентов-старшекурсников гражданских судостроительных факультетов стали направлять в Ленинград на учебу в Военно-морскую академию РККФ. В числе 15 человек, получивших направление в академию из индустриального института, оказался и Ростислав Алексеев.

На выставке в ИПЦ НГТУ представлены военно-морские карты, тетрадь из ВМА, письма, написанные Ростиславом своей будущей супруге Марине, и другие экспонаты.

В ВМА Ростислав был зачислен на кафедру «Кораблестроение» кораблестроительного факультета, которую возглавлял профессор А.П. Шершов. Алексеев старательно конспектировал лекции, отвечал на вопросы, свободное от занятий время посвящал изучению богатых фондов академической библиотеки.

Проучился Ростислав в ВМА недолго. Формальной причиной его исключения из академии стала несдача экзамена по высшей математике. Алексеев вернулся в ГИИ, экстерном сдал экзамены.

Вторая часть экспозиции посвящена подготовке и защите Ростиславом Алексеевым дипломного проекта. На выставке можно увидеть рабочий стол Алексеева, сохранились наброски его будущего дипломного проекта

(они датируются 1938 – 1939 годами), рисунки для дипломной работы, блокнот, в котором по часам расписаны все дни подготовки. Есть и буксирное устройство, с помощью которого шла подготовка к диплому.

Защитил дипломный проект «Глиссер на подводных крыльях» Алексеев в октябре 1941 года. Этот проект стал его первым научным трудом в области создания судов на подводных крыльях и свидетельствовал о том, что в работу по созданию СПК включился талантливый человек с большой инженерной эрудицией и настойчивостью в достижении цели. Проект был оставлен на кафедре «Судостроение», а молодого дипломированного специалиста направили на завод «Красное Сормово».

Третья зона экспозиции посвящена увлечениям Алексеева в годы учебы в институте.

В ГИИ Ростислав создал парусную секцию, в нее записались 40 человек. Почти все его друзья стали заядлыми яхтсменами. Сам же Алексеев был бесспорным лидером, непревзойденным авторитетом и организатором занятий и соревнований.



В 1935 году он собрал группу единомышленников, которые занялись сбором материала для постройки первого судна. Лесоматериал, гвозди, инструменты – все это хранилось в квартире Алексеева, которая была похожа на склад. Работа велась по



собственным чертежам и эскизам на чердаке. Площадь чердака не позволяла построить судно по классическим стандартам, пришлось уменьшить длину его корпуса. Парус был сшит из черного материала. За это яхта и получила название «Черный пират». Создатель же назвал ее «Ребус». Кстати, сохранился рисунок Ростислава – момент спуска яхты через чердачное окно.

В июне 1937 года «Ребус», участвовавший в соревнованиях вне конкурса, обошел все яхты на первом и втором кругах, подтвердив талант Алексеева-яхтсмена. Председатель парусной секции города Горького заслуженный мастер спорта СССР Михаил Колокольцев объявил, что экипаж яхты-победительницы включен в сборную команду.

Алексеев принимал участие не только в соревнованиях в Горьком, но и за его пределами. Про него говорили, что он на яхте «ходит с головой»: глубина знаний физики работы и аэродинамики паруса, взаимоотношения работы грота и стакселя помогали ему занимать призовые места.

2-я Поволжская парусная регата проходила в июне 1938 года на Оке (в районе города Дзержинска). Почетным судьей тех соревнований был В.П. Чкалов. Рулевой Алексеев со своим товарищем – матросом Григорьевым – участвовали в соревнованиях на шверботе класса Р-20 «Стриж». Они выиграли 50-мильную гонку, проходившую при 6-7-балльном ветре, заняли все первые места в гонках на различных дистанциях, что стало сенсацией. Чкалов вручил приз Ростиславу – фотоаппарат «ФЭД», назвал Алексеева «Адмиралом парусного спорта». «Эта награда у меня первая, которую я получил из рук великого летчика Валерия Павловича Чкалова, – ответил Алексеев. – Буду беречь ее и передам своим детям!»

С 1938-го по 1940 год Ростислав Евгеньевич работал тренером по парусному спорту. На выставке представлены его лекции по этому виду спорта, расчеты яхт, очень интересный экспонат – трубка, на которой написано «Адмиралу от головастика». Так его друзья-яхтсмены в шутку называли себя.

**Т.Ю. ПОЛЯНСКАЯ, руководитель Историко-патриотического центра НГТУ. Фото Натальи МОРОЗОВОЙ и из архива ИПЦ.**

# Основные даты жизни и деятельности Р. Е. Алексеева



**18 декабря 1916 года** в городе Ново-возыбкове Черниговской губернии (ныне Брянская область) в семье учительницы и агронома родился Ростислав Алексеев. Всего в семье Алексеевых было четверо детей – два мальчика и две девочки.

**1929 год.** Отец Ростислава Евгений Кузьмич Алексеев арестован по ложному доносу и сослан в Сибирь. Мать, Серафима Павловна, отправила детей по родственникам.

**1933 год.** Отец освобожден из ссылки. Семья собралась в городе Горьком (ныне Нижнем Новгороде). Ростислав поступил на вечернее от-

деление рабфака и подрабатывал чертежником и художником в различных учреждениях.

**1934 год.** Вместе с братом Анатолием построил первую яхту на основе корпуса старой «моторки».

**1935 год.** Поступил в Горьковский индустриальный институт им. А.А. Жданова (ныне Нижегородский государственный технический университет) на кораблестроительный факультет. Параллельно одно время учился и в художественном училище.

**1936 год.** Построил первую яхту по собственным чертежам – «Черный Пират».

**1937 год.** Впервые выступил на гонках и победил на яхте «Черный пират». Одержал ряд спортивных побед на самостоятельно переоборудованной яхте класса К-2 «Шквал». Организовал парусную секцию при индустриальном институте.

**1938 год.** Модернизировал яхту класса Р-20 «Стриж». В гонках на II Поволжской регате впервые стал победителем в классе Р-20.

**1939 год.** Занял все первые места в классе Р-20 на яхте «Родина» в городских соревнованиях и на III Поволжской регате. К началу сезона на воду были спущены шесть яхт конструкции Р. Алексеева. Участвовал во всесоюзном конкурсе проектов речных швертботов классов Р-20, Р-30, Р-45. По его чертежам начали строить швертботы для Москвы и Ленинграда. Избран председателем парусной секции города.



**1940–1941 годы.** Учился в Военно-морской академии им. К.Е. Ворошилова в Ленинграде. Параллельно самостоятельно работал над проектом «Глиссер на подводных крыльях».

**1941 год.** Отчислен из Военно-морской академии.

**2 июля** женился на Марине Духиновой. Защитил диплом на тему «Глиссер на подводных крыльях», получил направление на завод «Красное Сормово». Сконструировал торпедный катер на подводных крыльях, взяв за основу дипломный проект.

**1942 год.** Получил предложение от руководства за-

вода дополнительно к основной работе официально заниматься проектом будущих судов на подводных крыльях.

**1943 год.** Назначен начальником организованной им Гидролаборатории. Спустил на воду и провел испытания первого катера на подводных крыльях А-4.

**1944 год.** Провел испытания и модернизацию катера А-4. Занял второе место на V Поволжской парусной регате на яхте Р-30 «Родина». Родилась дочь Татьяна.

**1945 год.** Спроектировал новый катер А-5. Поиски были направлены на создание практической схемы крыльевого устройства с малопогруженными, жестко закрепленными на корпусе подводными крыльями.

**1946 год.** Проводил испытания катера А-5. Награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» Занял первое место на VII Поволжской парусной регате на яхте Р-30 «Русалка».

Получил звание «Мастер спорта по парусному спорту».

**1947 год.** Постановлением Совета Министров СССР и приказом Главкома ВМФ заводу «Красное Сормово» передан серийный торпедный катер проекта 123-бис для установки на нем подводных крыльев конструкции Алексеева.

**1948 год.** Коллектив Гидролаборатории приступил к созданию практических образцов судов на подводных крыльях.

На IX Поволжской парусной регате Алексеев занял первое место на яхте Р-30 «Ласточка».

Под его руководством спроектирован, построен и испытан катер А-8; разработан эскизный проект речного пассажирского катера на малопогруженных подводных крыльях А-9 с корпусом крылообразной формы.

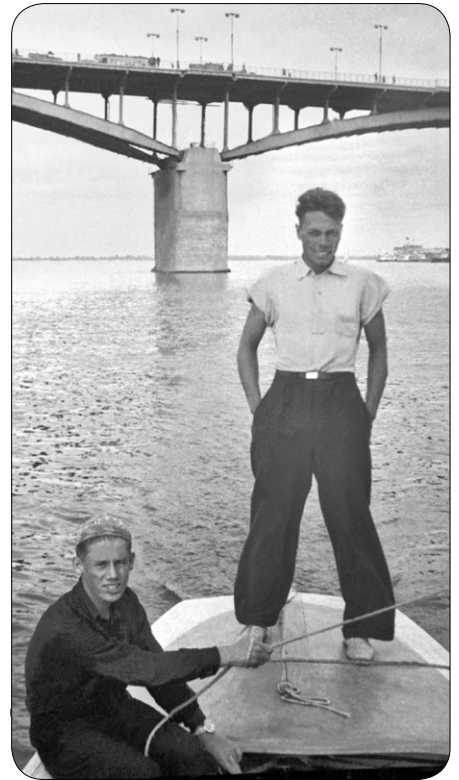
Награжден орденом «Знак Почета» в связи со 100-летием завода «Красное Сормово».

**1950 год.** Впервые на вооружение ВМС СССР принят торпедный катер с носовым малопогруженным подводным несущим крылом проекта М-123-бис.

**1951 год.** За успехи, достигнутые в создании первых отечественных катеров на подводных крыльях, группа конструкторов завода: Р.Е. Алексеев (автор идеи и главный конструктор), Н.А. Зайцев (заместитель главного конструктора и ведущий специалист по силовым установкам, системам и устройствам), И.И. Ерлыкин (ведущий специалист по гидродинамике), Л.С. Попов (ведущий специалист по корпусу и прочности) – удостоена Сталинской премии.

Родился сын Евгений.

**1951–1955 годы.** Вел разработки проектов торпедных катеров и их самоходных моделей для ВМФ; проектов пассажирских теплоходов на подводных крыльях.



**1952 год.** Гидролаборатория переименована в Научно-исследовательскую гидролабораторию завода «Красное Сормово» (НИГЛ). Алексеев назначен ее начальником.

**1955 год.** Министерством речного флота принято решение считать НИГЛ Филиалом ЦКБ-19 (г. Ленинград), Алексеев назначен начальником - главным конструктором филиала.

**1956 год.** Министерство речного флота выделило финансирование и разрешило строительство речного пассажирского теплохода на подводных крыльях после неформального показа катера Б-1. Заложен теплоход на подводных крыльях «Ракета».

**1957 год.** Спущен на воду и отправлен в Москву на Всемирный фестиваль молодежи теплоход на подводных крыльях «Ракета». Первый пассажирский рейс «Ракеты» совершен на линии Горький – Казань.

**1958 год.** Заводу «Красное Сормово» за создание теплохода на подводных крыльях «Ракета» присуждена Большая золотая медаль международного жюри Всемирной промышленной выставки в Брюсселе.

Спущен на воду катер на подводных крыльях «Волга».

Распоряжением Горьковского совнархоза на основе филиала ЦКБ-19 создано ЦКБ по СПК завода «Красное Сормово», Алексеев назначен начальником – главным конструктором.

**1959 год.** Спущен на воду речной пассажирский теплоход на подводных крыльях «Метеор».

Р.Е. Алексеев награжден золотой медалью Комитета ВДНХ СССР.

**1960 год.** Теплоход на подводных крыльях «Метеор» посетили руководители партии и правительства во главе с Н.С. Хрущевым.

Спущен на воду морской теплоход на подводных крыльях «Комета».

Спущен на воду речной пассажирский теплоход «Спутник».

**1961 год.** Проведены первые испытания самоходной модели будущего экраноплана СМ-1.

Спущен на воду морской теплоход на подводных крыльях «Вихрь».

**1961–1965 годы.** Депутат Верховного Совета РСФСР.

**1961–1968 годы.** Спроектированы, построены и испытаны самоходные модели экранопланов СМ-2, СМ-2П7, СМ-3, СМ-4, СМ-5, СМ-6, СМ-8.

**1962 год.** Спущен на воду теплоход на подводных крыльях «Чайка». Р.Е. Алексееву присвоено звание «Заслуженный изобретатель РСФСР», присуждена ученая степень доктора технических наук, за создание и внедрение в народное хозяйство пассажирских судов на подводных крыльях группе специалистов ЦКБ по СПК во главе с Р.Е. Алексеевым присуждена Ленинская премия.

**1963 год.** Спущен на воду мелкосидящий теплоход на подводных крыльях «Беларусь».

На заводе «Красное Сормово» заложен самый большой в те годы летательный аппарат КМ (корабль-макет, по определению американцев – «Каспийский монстр»).

**1964 год.** Спущен на воду газотурбоход на подводных крыльях «Буревестник».



**1965 год.** ЦКБ по СПК вышло из состава завода «Красное Сормово» и стало самостоятельной организацией.

**1966 год.** Спущен на воду КМ. Первый наладочный выход КМ в районе острова Чечень на Каспийском море.

**1967 год.** Создан первый учебно-тренировочный экраноплан УТ-1.

**1968 год.** Отстранен от руководства ЦКБ по СПК и назначен главным конструктором «КБ-Б» (новое подразделение ЦКБ по проектированию экранопланов), присвоено ученое звание «Главный конструктор 2-й степени», вел разработку речного пассажирского экраноплана «Чайка».

**1969 год.** ЦКБ по СПК получен заказ на проектирование транспортно-десантного экраноплана «Орленок».

**1970 год.** Награжден медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина».

**1971 год.** Награжден орденом Октябрьской Революции.

**1973 год.** Спущен на воду транспортно-десантный экраноплан «Орленок».

**1974 год.** Заложен первый в мире пассажирский экраноплан «Чайка», но в связи с аварией транспортно-десантного экраноплана «Орленок» работы прекращены.

**1975 год.** Приказом по ЦКБ Р.Е. Алексеев освобожден от должности главного конструктора экранопланов первого поколения («самолетной схемы») и назначен начальником отдела перспективного проектирования и главным конструктором экранопланов второго поколения (схема «летающее крыло»).

**1976 год.** Спущен на воду второй «Орленок».

**1977 год.** Создан первый в мире экраноплан второго поколения (схема «летающее крыло») СМ-9 («Рыбнадзор»).

**1978 год.** На базе компоновки СМ-9 начато проектирование первого пассажирского судна на воздушной динамической подушке «Волга-2».

**1979 год.** В состав ВМФ принят на вооружение первый в мире транспортно-десантный экраноплан «Орленок». Заложено первое в мире судно на воздушной динамической подушке «Волга-2».

**1980 год. 9 февраля** Р.Е. Алексеев скончался.

**1984 год.** Посмертно удостоен Государственной премии за работы в области судостроения (создание «Орленка»). Имя Алексеева присвоено ЦКБ по СПК.

**2007 год.** Имя Р.Е. Алексеева присвоено Нижегородскому государственному техническому университету.

**2009 год.** Открыт памятник Р.Е. Алексееву в центре Сормова на Юбилейном бульваре.

**По материалам книги Т.Р. АЛЕКСЕЕВОЙ «Крылатые мгновения» (Фотография в жизни Ростислава Алексеева).**

**Фото А.А. БЕЛЯЕВА и из личного архива Т.Р. Алексеевой.**



• Последний рез в Каспийске (1979 г.)

## Год – новый пароход!

*Творческий путь Р.Е. Алексеева можно разделить на три этапа: создание скоростных парусных яхт, создание судов на подводных крыльях и создание экранопланов.*

### Скоростные яхты

Будучи студентом кораблестроительного факультета, Алексеев изучил необходимую техническую литературу по яхтенному проектированию, на основе которой он начал проектирование будущей яхты, выбрав для себя принцип: «Изучить, проанализировать и внести свое». В результате была спроектирована и построена яхта «Черный пират», затем получившая название просто «Пират». «Пират» был спущен на воду в конце лета 1936 года.



В начале 1937 года Ростислав Алексеев организовал парусную секцию при спортивном клубе Горьковского индустриального института Д.С.О. «Судостроитель». Первыми ее членами стали его друзья – студенты и одновременно яхтсмены. Они привезли из Москвы три старых корпуса швертботов разных классов и в помещении 3-го корпуса института начали их переоборудовать.

В июне 1937-го проводилось первенство города и отборочные соревнования яхтсменов на участие в 1-й Поволжской парусной регате. Несмотря на участие команды «Пирата» (Р. Алексеев, В. Сибиряков) в соревнованиях вне конкурса, «Пират» первый и второй круг пришел первым и в результате финишировал с большим отрывом. Команду приняли в ряды яхтсменов и включили в сборную города на 1-ю Поволжскую парусную регату.

Как члены сборной Алексеев и Сибиряков уже не могли выступать на «Пирате», так как лодка не подходила ни под один класс. Им предложили швертбот класса Р-20 «Шквал». Ростислав с друзьями на судовой верфи «Динамо» полностью его переоборудовал. В результате получилась яхта класса Р-20 с хорошими ходовыми качествами. На 1-й Поволжской парусной регате экипаж в составе: капитан Р. Алексеев, матрос В. Сибиряков – занял второе место.

К сезону 1938 года Алексеев подготовился основательно, он спустил на воду швертбот класса Р-20 «Стриж», на котором собирался сам гоняться. Были спущены и еще два швертбота класса Р-30: «Ребус» и «Ветер», которые получили новую жизнь благодаря коллективу парусной секции института под руководством Алексеева.

В Горьком стали строить новые и переоборудовать старые яхты по чертежам Алексеева, и яхтсмены нашего города на них стабильно выигрывали почти все всесоюзные соревнования. В результате Ростислав пригласили участвовать в жюри всесоюзного конкурса проектов речных швертботов классов Р-20, Р-30, Р-45 и предложили ему самому принять участие в том конкурсе. Он одержал победу, и по его чертежам начали строить швертботы для Москвы и Ленинграда. До 1950-х годов яхты строились по Алексеевским чертежам и в других городах страны.

### Суда на подводных крыльях

Еще в институте Алексеев заинтересовался проблемой увеличения скорости движения на воде и пришел к выводу, что одним из возможных путей ее решения является использование подводных крыльев. Заканчивая институт, он избрал тему дипломного проекта «Глиссер на подводных крыльях». Успешно защитив проект в октябре 41-го, он написал: «Итак, война! 1941 год! По окончании института меня не приняли добровольцем на фронт по комсомольскому набору, и я попадаю на завод «Красное Сормово» строить танки Т-34».

Между тем в 1942 году молодого инженера пригласил к себе главный конструктор завода «Красное Сормово» В.В. Крылов и поинтересовался у него, в каком состоянии находятся экспериментальные работы с моделями судов на подводных крыльях. Став первым, кто поверил в молодого конструктора, Крылов обратился к директору завода с предложением поддержать идею создания скоростного судна.



Директор завода Е.Э. Рубинчик идею Алексеева поддержал и, не освобождая от работы в ОТК, разрешил ему работать в помещении конструкторского отдела завода по три часа в день.

Ростислав взялся за решение основной для него проблемы – создание крыльевой схемы для проектирования и строительства катера на подводных крыльях А-4. В конце 1942 года инициативная группа Алексеева закончила разработку проекта этого катера на двух мало погруженных подводных крыльях с искусственным регулированием углов атаки. Летом 1943-го испытания двухместного катера водоизмещением около 1 тонны прошли успешно. Катер полностью выходил на подводные крылья и развивал скорость свыше 30 км/час.

Затем был спроектирован катер А-5, у которого впервые была достигнута хорошая устойчивость при ходе на крыльях. Испытания катера проводились в период с 16 по 26 сентября 1946 года.

В 1947 году заводу «Красное Сормово» была поручена работа по постановке серийного торпедного катера проекта 123-бис на подводных крыльях, заводская марка А-7. Катер был спущен на воду весной 1948 года.





Ко времени создания первого пассажирского СПК «Ракета» в 1957 году Р.Е. Алексеевым и коллективом конструкторов под его руководством были решены следующие вопросы в области судостроения:

1. Разработана принципиальная схема крыльевого устройства, обеспечивающая без искусственного управления высокое гидродинамическое качество и устойчивость движения судна.

2. Разработан новый тип корпуса, соответствующий новому принципу движения, обводы которого обеспечивают оптимальное взаимодействие с подводными крыльями и выступающими частями на всех режимах движения.



3. Разработаны и экспериментально подтверждены вопросы проектирования водометных двигателей.

4. Решены вопросы проектирования рулевых устройств.

5. Получен опыт проектирования, строительства, эксплуатации судов на мало погруженных подводных крыльях.

6. Разработаны приближенные методы моделирования судов на мало погруженных подводных крыльях и методы пересчета результатов модельных испытаний на натуре.

«Ракета» успешно прошла все необходимые испытания, показав скорость 60 км/ч! Такой скорости Волга еще не знала! Во время первых рабочих выходов судна за капитана и рулевого был сам Алексеев. Этому принципу – самому испытывать первые образцы скоростных судов – он был верен всегда.

Проект нового пассажирского 150-местного судна на подводных крыльях «Метеор» был разработан за четыре месяца, и уже в октябре 1959 года судно было спущено на воду для проведения предварительных испытаний.

#### Экранопланы

Используя опыт, накопленный при создании СПК, уже в 1960 году Алексеев разработал аэрогидродинамическую компоновку экраноплана, являвшуюся логическим воплощением в экранную аэродинамику схемы судна на двух мало погруженных подводных крыльях.

В 1961 году на базе этой компоновки был разработан проект и построена самоходная

модель экраноплана СМ-1. В ходе ее испытаний была достигнута скорость около 200 км/час при удовлетворительных характеристиках устойчивости и управляемости вблизи экрана (вода, заснеженная поверхность).

В 1962 году была построена самоходная модель СМ-2, для улучшения взлетно-посадочных характеристик которой впервые в мировой практике был применен «поддув» двигателями под несущее крыло. Благодаря системе «поддува» стартовые характеристики СМ-2 оказались значительно выше, чем у СМ-1, но сильное влияние «поддува» на аэродинамические характеристики носового крыла экраноплана и существенное – на кормовое создали большие трудности в решении вопросов продольной устойчивости. Положительное решение этого вопроса было получено в 1963 году, с выносом кормового несущего крыла из зоны воздействия воздушных потоков от носового крыла. Так



была создана принципиально новая аэрогидродинамическая компоновка экраноплана, получившая впоследствии наименование «Самолетной».

Созданные в период 1963–1965 годов самоходные модели экранопланов СМ-2П7, СМ-3, СМ-4, СМ-5 отражали этапы в развитии отдельных компоновок для этих образцов.

В 1966 году был построен и спущен на воду самый крупный летательный аппарат (550 тонн) – корабль-экраноплан КМ (корабль-макет). Он представлял собой экраноплан-лабораторию, где можно было в натурных условиях изучать наиболее острые вопросы создания экранопланов. В период с 1966-го по 1969 год он прошел всесторонние государственные испытания.

Первым экранопланом, заказанным ВМФ в 1969 году, был транспортно-десантный «Орленок», который построили и спустили на воду в 1973 году. А всего было построено 4 экраноплана такого типа.

С 1974 года в «ЦКБ по СПК» под руководством Р.Е. Алексеева проводились обширные проектно-исследовательские работы по созданию компоновки второго поколения,



с целью повышения аэродинамического качества и мореходности. Для отработки элементов новых компоновок были спроектированы и построены модели СМ-9, СМ-10, СМ-11.

В процессе разработки компоновки экраноплана второго поколения родилась компоновка катера-экраноплана «Волга-2», получившая название компоновки судна на воздушной динамической подушке (СДВП). Идея СДВП возникла у Главного в конце 1970-х годов применительно к требованиям народного хозяйства.



Алексееву удалось разработать методику создания принципиально новых физико-технических моделей – моделей скоростных судов. Всей своей деятельностью он доказал, что на уровне различного рода моделей, дающих, казалось бы, приближенные результаты, но при использовании, не дожидаясь последовательных теорий, определенных методик пересчета, можно создавать первоклассные скоростные суда. При таком проектировании сокращались сроки и затраты на создание новых объектов. Лозунг «Год – новый пароход!» ведь совсем не случайно возник в эпоху творчества и свершений Ростислава Евгеньевича Алексеева.

По материалам доклада

Т.Р. АЛЕКСЕЕВОЙ

«Технология проектирования скоростных судов Р.Е. Алексеева».

Фото А.А. БЕЛЯЕВА.

## «МЕТЕОР»

**С мая 1958 года коллектив ЦКБ приступил к разработке технического проекта нового судна на подводных крыльях – «Метеор». «Метеор» был крупнее «Ракеты» и предназначался для перевозки 150 пассажиров.**

Взоры разработчиков скоростного судна были обращены на авиационное оборудование, легкое и компактное. Конструкторы КБ стали частыми гостями Горьковского авиационного завода и других авиационных заводов и КБ. Главный инженер авиационного завода Т.Ф. Сейфи помогал Р.Е. Алексееву как технической информацией, так и изделиями, необходимыми для установки на судах.

На одном из совещаний главный конструктор (Р.Е. Алексеев) изложил свою концепцию по отношению к системам управления скоростных теплоходов: управление должно быть легким, по компоновке пульта управления похожим на автомобильный.

В августе 1958 года, в трехмесячный срок, была закончена разработка технического проекта теплохода «Метеор», и он был представлен на рассмотрение Технического управления Министерства речного флота. Проект одобрили, а это значило, что ЦКБ по СПК получило право на разработку рабочего проекта и строительство головного теплохода. Корпус теплохода был заложен в экспериментальном цехе завода «Красное Сормово», переданном конструкторскому бюро Алексеева для реализации его проектов в металле.

После окончания разработки рабочих чертежей Ростислав Евгеньевич направил конструкторов в цех руководить работами по изготовлению, сборке и монтажу подводственных узлов и систем. Инженеры КБ работали в составе производственных бригад. Такой порядок позволял быстро, без излишних согласований вносить изменения в конструкцию узлов опытного теплохода.

Работали с большим напряжением, и в конце сентября 1959 года «Метеор» был спущен на воду. На нем были смонтированы только крыльевое и рулевое устройства, энергетическая установка, система управ-

ления и электроэнергетика. Стекла в салонах не вставлены, в ходовой рубке остекления также не было, ни изоляции, ни отделки помещений.

Алексеев торопился проверить, как будет судно выходить на крылья. Это тогда для него было главным! Запустили двигатели и малым ходом вышли из гавани завода. За рулем – Р.Е. Алексеев, на управлении двигателями – П.А. Булыгин. Росли обороты, и вот уже теплоход легко вышел на крылья и полетел над водой! Сделали один рейс – до Волжского железнодорожного моста и обратно.

По возвращении в гавань завода Алексеев дал команду готовить теплоход к переходу в Феодосию. Для этого нужно было оперативно доделать отложенные на время контрольного выхода работы и собраться сдв точной командой.

Бригаду технического сопровождения перехода отбирал лично Алексеев. В ее состав вошли 35 человек, включая конструкторов, ответственных за основные системы и устройства, и рабочих.

Цель перехода в Феодосию была проста: проверить надежность теплохода и его устройств в условиях длительного похода, в том числе и в морских условиях, а затем выполнить достройку и окончательные испытания в зимнее время.

...В субботний день в Феодосии встретить теплоход пришло все руководство завода «Южная точка» (ныне Феодосийский завод «Море»). Ведь в недалеком будущем им предстояло строить такие суда. Внимательно и профессионально осмотрев «Метеор», руководители завода поздравили Алексеева с новой победой.

Исторический для нашего ЦКБ переход «Метеора» был успешно завершен. Испытания дали много информации о работе конструкций, о том, что нужно подкрепить,



усовершенствовать. К маю следующего года все мероприятия были реализованы. В обратный путь, домой, теплоход «Метеор» пошел более прочным и надежным.

После возвращения в Горький получили телеграмму из Москвы: «Метеору» прибыть для демонстрационных рейсов перед членами Правительства. Хронологию событий тех дней можно кратко свести к следующей заметке в одной из московских газет:

«14 июля 1960 г. Секретари ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР и его заместители, первые секретари ЦК компартий союзных республик, Председатели Советов Министров союзных республик, Министры СССР, секретари Московского, Ленинградского и Горьковского обкомов КПСС и другие высокопоставленные лица во главе с Н.С. Хрущевым совершили поездку на «Метеоре» по каналу имени Москвы до Клязьминского водохранилища. Н.С. Хрущев дал высокую оценку детищу сормовичей и распорядился о серийном строительстве теплоходов «Метеор».

Первый «Метеор» был построен на заводе «Красное Сормово» в 1959 году, а летом 1960-го судно было принято в эксплуатацию. Теплоход осуществлял рейсы Горький – Казань – Горький. Расстояние от Горького до Казани (около 415 км) «Метеор» проходил за 7 – 8 часов.

Серийное строительство судов этого типа осуществлялось Зеленодольским судостроительным заводом имени А.М. Горького. Построено было более 400 единиц. Теплоходы «Метеор» приобретали судовладельцы многих стран мира.

В 1981 году приказом Министра речного флота РСФСР одному из вновь построенных теплоходов «Метеор» было присвоено имя его создателя – «Конструктор Алексеев».

**И.П. ЧЕРНИГИН,**  
ведущий инженер кафедры ИТС  
«Энергетические установки  
и тепловые двигатели»,  
ветеран ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева.  
Фото А.А. БЕЛЯЕВА.



## Уникальная личность

*В ЦКБ работал сплоченный коллектив единомышленников под руководством талантливейшего человека, знавшего каждого и дававшего каждому раскрыться в своей деятельности. Так считает ветеран ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева, заведующий кафедрой «Энергетические установки и тепловые двигатели» института транспортных систем НГТУ, доктор технических наук, профессор В.Л. ХИМИЧ.*

### «Бежит и не тонет!»

– Мне посчастливилось встретиться с Ростиславом Евгеньевичем Алексеевым после окончания авиационного института в 1962 году. Тогда в ЦКБ по СПК начались активные работы по разработке совершенно нового типа скоростных судов, а именно – экранопланов, – рассказывает Владимир Леонидович. – Ростислав Евгеньевич был очень простой, доступный и очень любил молодежь. Когда я пришел в КБ, то средний возраст его сотрудников был 27 лет. Самому Алексееву тогда было только 45. Сплав молодости и опыта, бесспорно, давал положительные результаты.

Уникальность Ростислава Евгеньевича в том, что он умел тонко чувствовать природу, чувствовать физику явлений. Он не мог пройти и не заметить какие-то процессы. Бывали, к примеру, с ним на отдыхе, так он что-то увидит, скажем, плывущего ужа... «Смотрите, – говорит, – кусок шланга, а плавает! Да как?! Бесшумно, быстро. Подумай, как сделать такой механизм!..» Вот до сих пор и думаю.

Или бежит водомерка по воде, он и это не оставляет без внимания: «Бежит и не тонет! Значит, можно сделать и устройство, которое бы так же передвигалось по воде».

Летит майский жук... Так и в его полете он усматривал неизученные загадки природы. А мы проходим и не видим того, что нас окружает. Нам кажется, что все это естественно, а на самом деле все это создала великая природа. Поэтому видеть, что она создала, и использовать результаты ее творения в технике, воплощать их в металле и в изделиях – не каждому дано.

### «А есть ли кувалда?»

Я бы мог много привести примеров поразительной интуиции Ростислава Евгеньевича, его чутья. Одно знаю точно, что все это хранилось у него на базе фундаментальной научной подготовки.

Работали мы над судном на подводных крыльях – последним созданием конструктора Алексеева – «Буревестником». Теплоход впоследствии много лет эксплуатировался на линии Горький – Казань со скоростью 100 км/час. А тогда, в 1964 году, мы его только еще спустили на воду и проводили ходовые испытания. Ощущения возникли, что едем как на такси – мягко, бесшумно, газотурбинные двигатели работали устойчиво и тихо... Но был один дефект: шел какой-то звук, высокочастотный шум, режущий ухо. И как мы ни пытались его сбить путем изменения режима работы, избавиться от него не удавалось.

Пришлось поднять судно на стпель, посмотреть, думали, что движитель издает такой неприятный звук... А Ростислав Евгеньевич ходил, осматривал теплоход, осматривал-осматривал, а потом спросил, а есть ли кувалда. Принесли кувалду. И вот красивое полированное крыло из нержавеющей стали, а он говорит одному из наших мотористов: «Бей по нему!». Тот ударил. Ростислав Евгеньевич: «Бей как следует!». Тот приложился и ударил сильнее. «Ну, а теперь спускай». Спустили судно, поехали – никакого звука, никакой вибрации. Так потом Алексеев еще сказал одному из молодых конструкторов: «Ты это все опиши. Формулу дуги на будущее надо учесть».



Даже этот эпизод свидетельствует о том, насколько глубоко человек видел и понимал суть, что мог принять решение мгновенно, быстро и грамотно.

### Границ не знал

Работал Алексеев так много, что даже не знаю, когда он и отдыхал. Когда находился в его команде, то сначала мы работали в конструкторском бюро, а после 17.00, когда уже заканчивался рабочий день, он подходил и: «Ты, ты и ты, едем в Чкаловск!..» Через час мы уже в Чкаловске, и там продолжалась работа в бассейнах, на стендах... И все это до глубокого вечера.

Утром Ростислав Евгеньевич просыпался раньше всех. Все знали, что у него был рельс, и он бил в него трубой, давал сигнал подъема в 6.00, чтобы к 8.00 мы были уже в Горьком на работе.

Вот таким был его рабочий день, который границ не знал. Его работоспособность, его увлеченность заряжала, увлекала весь коллектив, который был настолько монолитный и дружный, что в нем просто приятно было жить, творить и работать.

Записала Ирина НИКИТИНА.  
Фото Натальи МОРОЗОВОЙ.

## Никогда никого не унижал

*Ветеран ЦКБ по СПК Ю.Ф. ЛЯДОВ работал в конструкторском бюро, созданном Р.Е. Алексеевым, с 1963-го по 2014 год.*



– В начале 60-х годов Алексеев уже занимался экранопланами, – говорит Юрий Филиппович. – В КБ вели текущее проектирование, а Алексеев создал еще и сектор перспективного проектирования, который работал под его непосредственным руководством. Вот в этот сектор я и попал. Ростислав Евгеньевич давал нам наброски, эскизы, говорил о сути, назначении проекта, а мы уже прорабатывали на уровне технических предложений его задумки. Потом Алексеев ездил в Министерство и показывал наши разработки, чтобы у нас была программа на будущее.

Конечно, он был не только выдающимся конструктором, но и выдающимся руководи-

телем. Ростислав Евгеньевич был хорошо воспитанным и в диалоге никогда не унижал людей. Со мной, к примеру, он разговаривал на равных, я мог ему высказать свою точку зрения. Он все выслушивал и принимал к сведению. Всегда был спокойным, уравновешенным, и никогда у меня с ним не было никаких конфликтов.

Мне иногда даже казалось, что он чересчур мягкий. Ведет, например, оперативку: один что-то не сделал, другой не сделал – оправдываются, да так, что якобы Ростислав Евгеньевич виноват. А он берет вину на себя: «Ну ладно, будем исправляться...» Мне же казалось, что он должен был вести себя, как в армии. Но он был очень демократичным, не мог крикнуть, наказать, когда следует.

Ирина НИКИТИНА.  
Фото Евгения КНЫША.



**Дочь Р.Е. Алексева – заслуженный конструктор России, ведущий инженер-конструктор ЦКБ по СПК Татьяна Ростиславовна АЛЕКСЕЕВА – не только продолжает дело отца, окончив тот же самый, что и он, кораблестроительный факультет нашего вуза и работая всю жизнь в созданном им конструкторском бюро, но и делает все, чтобы в сердцах нижегородцев сохранилась память об этом выдающемся человеке, конструкторе и испытателе: дает многочисленные интервью, участвует во встречах и других мероприятиях, посвященных Р.Е. Алексеву, пишет о нем книги.**

**Легких дорог никто не искал**

«Мой отец рос в счастливой, дружной семье, – рассказывает Татьяна Ростиславовна. – Его родители – Евгений Кузьмич и Серафима Павловна – интеллектуалы, подвижники. Евгений Кузьмич был далек от политики, любил землю. Закончив сельскохозяйственную академию, загорелся идеей создания опытной станции, повышения плодородия почв с помощью зеленых удобрений. Переехал на Брянщину, в Новозыбков, а потом в Горки и, уже будучи профессором, читал лекции студентам сельхозинститута и приобщал молодежь, как и своих детей, к труду на земле».

Воспитывали детей Алексеевы по особой системе. «Им ничего не запрещали, не оказывали на них давления, – продолжает Татьяна Ростиславовна. – Еще мальчишками Ростислав и Анатолий были на все руки мастера. Как-то Ростик (так звали мальчика в семье) с братом «спроектировали» лодку-плоскодонку. Но на «испытаниях» она перевернулась, и мальчишки оказались в воде. Как бы поступил в такой ситуации среднестатистический отец? Задал бы детям трепку и запретил приближаться к реке. А Евгений Кузьмич отвел мальчишек к знакомому рыбаку и попросил, чтобы тот помог ребятам сконструировать «правильную» лодку, а заодно научил бы ее управлять».

## Прорыв в вечность

В 1929 году Евгений Алексеев был репрессирован. Его семья – жена и четверо детей – оказались без документов и крова, на улице. Серафима Павловна, спасая детей, отправила их к дальним родственникам, жившим в разных городах. Ростислав поехал в Нижний Тагил. Учился в школе и работал слесарем в радиоузле: не хотел быть обузой.

Когда в 1933-м Евгения Кузьмича освободили, то разрешили ему поселиться в городе Горьком. Семья вновь собралась вместе.

Ростислав поступил учиться на вечерний машиностроительный рабфак, поскольку был родом из семьи служащих, дети которых сначала должны были стать рабочими и только после этого имели право поступать в вуз. Подрабатывал чертежником и художником в различных учреждениях. В 1935 году он стал студентом Горьковского индустриального института, причем одно время параллельно учился еще и в художественном училище.

наук, преподавала в институте имени Баумана в Москве. Маргарита Евгеньевна была известным в столице архитектором».

**Отчислили за «неуд»**

В институте Ростислав Алексеев познакомился со своей будущей женой Мариной Духиновой, которая была на год его младше и училась на химфаке (см. фото на 13-й стр.). Окончив ГИИ, она работала ассистентом на кафедре химии в политехе.

«Я только знаю (к сожалению, родители мало о себе рассказывали), что у них была общая компания, – вспоминает Татьяна Ростиславовна. – У родителей вели занятия еще преподаватели Варшавского университета, которые переехали в Нижний Новгород, когда здесь решено было открыть технический вуз.

Папе с мамой довелось участвовать в строительстве первого корпуса политеха. До сих пор у нас дома хранятся фотографии, где они стоят у недостроенного, ныне главного корпуса университета. Но по-настоящему,

мне кажется, их сблизила история, когда в 1940 году группе способных ребят с корфака, и в их числе папе, предложили учиться в Военно-морской академии в Ленинграде. Летом 40-го он перевелся туда. Год, до 2 июля 1941 года, когда родители поженились, они переписывались. А когда отца отчислили из академии за то, что не сдал высшую математику, то он вернулся в Горький. Было это как раз весной 41-го года».



• Родители Р. Е. Алексева

По словам Татьяны Ростиславовны, «в семье Алексеевых никто не искал легких дорог, родители поддерживали увлечения детей, и все они выросли талантливыми, целеустремленными людьми. Старшему брату Ростислава, Анатолию, все прочили блестящее будущее в науке, признавали его самым способным из братьев и сестер. Он получил высшее образование в Москве и перед войной работал в столице радиоинженером. В начале Великой Отечественной пошел в ополчение и пропал без вести в 1941 году, под Москвой. Все попытки родных отыскать Анатолия в послевоенные годы ни к чему не привели...»

Сестра Ростислава Галина Евгеньевна стала кандидатом физико-технических



Но как это получилось, что будущий гениальный конструктор оказался слаб в математике? И Татьяна Ростиславовна поведала: «На самом деле отца отчислили из академии не из-за «двойки» по математике. Послужила тому совсем другая причина. Дело в том, что, когда Алексеевы приехали в Горький, им дали комнату на Большой Печерской улице, в доме № 14, рядом с речным училищем. Там Ростислав где-то во дворах лазил с мальчишками и нашел на одном из чердаков старый револьвер, который спрятал в печку в комнате родителей».

В 1938 году дед перевели на работу в Подмоскowie, и он вместе с бабушкой и тремя детьми уехали из Горького, а их жилье досталось другим людям. Время было такое, что, обнаружив пистолет в печке, они тут же сообщили куда следует... Вот в качестве наказания отца и «срезали» по высшей математике в академии.

Получилось, что он и в Ленинграде учебу не окончил, и в Горьковский индустриальный институт не успел вернуться к концу сессии. Тем не менее сдал экстерном экзамены в институте и за лето сделал дипломный проект «Глиссер на подводных крыльях», а в октябре 1941-го его защитил. Эта работа, по сути, и стала началом всей его последующей конструкторской деятельности».

#### Судьбоносное знакомство

В 1930-е годы город Горький был настоящим центром парусного спорта. Яхт-клуб «Динамо» курировал прославленный на всю страну летчик Валерий Чкалов, который любил на досуге погонять на катере по водным просторам. Бывало, что выступал он и в роли главного судьи парусных регат. Вот на одной из них и состоялось судьбоносное знакомство Валерия Павловича с яхтсменом Ростиславом Алексеевым (на фото).



Рассказывая как-то о своих полетах под ленинградским мостом, которые для неопытного летчика могли стать фатальными, Чкалов упомянул об эффекте экрана. И кто знает, не эти ли рассказы незаурядного пилота запали тогда в душу молодому Алексееву? Но в дальнейшем использование именно эффекта экрана легло в основу научных разработок Ростислава Евгеньевича.

А в 30-е годы у него появились еще только первые яхты в жизни.

«Самую первую папину яхту назвали «Пират», – рассказывает Татьяна Ростиславовна. – Дело в том, что паруса для той лодки он сшил из лоскутов старой материи, а потом выкрасил их в черный цвет, чтобы не были заметны на них изъяны времени».

Парусный спорт, как и вообще спорт, играл важную роль в жизни Алексеева. С 1936-го по 1953 год он шесть раз становился победителем Поволжской регаты и дважды был на ней вторым. Занимал Ростислав Евгеньевич призовые места и на всесоюзных первенствах и чемпионатах по парусному спорту.

#### Слава – Славе!

По окончании института молодого инженера-кораблестроителя направили на завод «Красное Сормово», где с 1941-го по 1943 год Алексеев работал в должности контрольного мастера выпуска танков. В то же время ему были выделены ресурсы для проведения работ по созданию боевых катеров на подводных крыльях.

Осенью 1943 года в заводской гавани Алексеевым был спущен на воду первый образец судна на подводных крыльях А-4. Но этот катер не успел принять участия в боевых действиях. А в 1951 году Ростислав Евгеньевич и его помощники были удостоены Государственной премии за разработку и создание судов на подводных крыльях.

«На вечер в честь высокой награды папины друзья принесли торт, на котором кремом было написано «Слава – Славе!», и коробку, – рассказывает дочь конструктора. – Там находится самый точный измерительный прибор», – сказали ему коллеги.

Мы долго ломали голову, что же там такое, а когда открыли коробку, то оттуда выскочил кот по кличке Атом! В ЦКБ было принято первым на новое судно запускать кота, так как считалось, что животное всегда ляжет на то место, где есть какие-то недоработки и неполадки».

Главным приобретением Алексеева на премиальные деньги стал автомобиль «Победа», сменивший в его гараже созданную ранее «Татру». А до «Татры» у Ростислава Евгеньевича был «Фольксваген» – так он называл автомобили, которые собирал из деталей, найденных на свалке. У «Фольксвагена» еще и кличка была: КДФ – картон, дерево, фанера.

«А началось у папы все с велосипеда, – говорит Татьяна Ростиславовна. – В войну общественный транспорт в Горьком не ходил, но с верхней части до «Красного Сормова»



отцу надо было как-то добираться. Вот он и смастерил себе велосипед, но вскоре тот взорвался, ошпарив ему лицо горячей водой. После этого папа записался в спортивный мотоклуб, где ему выдали трофейный «Харлей». На нем он и ездил первые послевоенные годы, пока не собрал КДФ».

#### Мечтатель – романтик

В недавно выпущенной в свет издательством «Кварц» книге «Крылатые мгновения» Т.Р. Алексеева написала о том, что в начале своей деятельности Ростислав Алексеев мечтал победить воду, а потом понял, что с ней надо дружить. Размышления показались любопытными. Воспользовавшись выпавшей возможностью личного общения с автором, захотелось на них еще раз остановиться.

Татьяна Ростиславовна пояснила: сталкиваясь с водной стихией, будучи яхтсменом и впоследствии испытателем судов и экранопланов, Алексеев прочувствовал воду по полной программе. «Отец гонялся на парусниках не только на речке, а каждый сезон, когда команда нашего города отправлялась в Ленинград, то он гонялся там и на морских яхтах по всей прибрежной зоне, в Финском заливе. Был даже случай во второй половине 30-х годов, что чуть не погиб... Поэтому воду и ее сюрпризы он знал хорошо, и у него зародилась идея ее победить. Но по прошествии времени он понял, что не стоит это делать: стихия как была, так стихией и останется, а вот приспособиться к воде, чтобы она, наоборот, помогала – задача куда сложнее».

Решению не этой ли задачи, по сути, была посвящена вся творческая деятельность Алексеева?! Между тем Ростислав Евгеньевич, по мнению дочери, оставался мечтателем – романтиком до последних дней своей жизни. «Я думаю, это свойство всего его поколения, как, впрочем, и поколения 60-х годов прошлого столетия», – завершила наш разговор дочь гения.

Ирина НИКИТИНА.

Фото Натальи МОРОЗОВОЙ  
и из семейного архива Алексеевых.

## «Это у нас семейное!»

**Великий конструктор и ученый, герой своего времени Ростислав Евгеньевич Алексеев в обыденной жизни был заботливым отцом и любящим дедом. Его внуки Глеб и Михаил СУЛОЕВЫ (такие разные!) поделились с нашим корреспондентом своими воспоминаниями.**

### Настоящий праздник

— В основном дед работал, дома он проводил не так много времени, но каждая минута, когда удавалось побыть с ним рядом, становилась для нас настоящим праздником, — говорит Глеб Сулоев. — Мы радовались, дед казался нам очень большим и сильным, подкидывал нас, играл с нами. Иначе, чем добрым дедушкой, мы его и не воспринимали.

**— Глеб Юрьевич, как Вам кажется, умел ли Ростислав Евгеньевич при всей его огромной занятости переключиться с работы на отдых?**

— Я думаю, что умел. Но даже в процессе отдыха он иногда вспоминал о каких-то, может быть, нерешенных делах, и на некоторое время мы его теряли. Отдых у него всегда получался активным. Дед рисовал картины, чинил свою машину, любил рыбалку... Лучшим отдыхом для него уж точно была смена деятельности! Он катал нас на машине со всей дворовой ребятней, вывозил за грибами в лес.

**— Что общего, на Ваш взгляд, есть у вас с Ростиславом Евгеньевичем?**

— Думаю, что только количество рук и ног! (Смеется.) Это Мишка продолжил нашу кораблестроительную династию на профессиональном уровне. Мы с братом оба окончили кораблестроительный факультет Нижегородского политеха, но я пошел своей дорогой, занимаюсь сейчас проектированием вентиляционных систем. Многие говорят, что внешне я на деда очень похож и даже слегка характером — со стороны, наверное, виднее. Я же считаю, что равняться с гением нет смысла!

Вот что точно передалось мне от деда, так это любовь к парусному спорту. Вода, море — это ощущения, которые не с чем сравнить, их хочется переживать снова и снова.



Это у нас семейное! Мама с папой познакомились в яхт-клубе, мои дети всю гоняют на яхтах и уже выступают на соревнованиях, брат тоже охвачен любовью к воде и своих детей этому учит.

**— Сказалась ли на Вас лично слава деда?**

— Конечно, это не могло на мне не отложиться! В школе на всех мероприятиях меня поднимали, говорили: «А вот это внук знаменитого конструктора Ростислава Алексеева — Глеб Сулоев!..» На каждой линейке или утреннике приходилось вставать, отвечать, все на тебя смотрели... До сих пор, кстати, это меня преследует! Я уже привык и не ощущаю негатива, тем более что только посторонние люди со всем этим ко мне подходят.

А в семье мне никогда не навязывали идею продолжения дела Алексеева, понимая, что у каждого человека — своя судьба и свой путь. Детям, а у меня их четверо, я тоже не ставлю каких-то рамок. Пусть развиваются в нормальной атмосфере и сами определяют, что для них важно и что у них лучше получается. Хотя в школе им также приходится проходить через те же испытания, что и мне в свое время.

### Кораблестроительный ген

**— Михаил Юрьевич, на Вас легла ответственность за продолжение кораблестроительной династии.**

— Да, видимо, какой-то кораблестроительный ген передался мне от деда! Я окончил НГТУ по судостроительной специальности и работаю в этом направлении. Три года проработал в дедовском ЦКБ по СПК, после чего открыл свое небольшое конструкторское бюро, которое специализируется на судах различного назначения, в основном — скоростных.

**— Сразу пришли к тому, что это Ваш путь?**

— Нет, изначально я поступил не на «Судостроение», а на радиофак, увлекшись компьютерами и вычислительной техникой в школе на ОПК. Но, видимо, это было не мое, и я все-таки перевелся на корфак, где сразу же стал отличником — все корабельные науки давались мне очень легко. Может быть, действительно сказались гены, а может, решающую роль сыграло то, что с детства мы



катались на яхтах и проводили много времени на воде. Сейчас, к сожалению, мало времени уделяю яхтенному спорту — слишком большая занятость. Но хоть один разок в году удастся выйти под парусом точно!

**— Внушалось ли Вам с детства, что нужно связать свою судьбу с кораблестроением?**

— Нет, в нашей семье это не принято, каждый сам выбирает, чем заниматься. Хотя мама, Татьяна Ростиславовна, безусловно, переживает за дело своего отца и хочет, чтобы оно не было забыто и имело свое продолжение. Однако одного желания мало, надо иметь и такие же способности, как у деда, а равных ему пока нет.

На мой взгляд, любая работа держится на людях. Если есть в каком-то направлении такие ярко выраженные лидеры, как Ростислав Евгеньевич Алексеев, то дело делается. В противном случае больших сдвигов можно и не ждать.

**— Какие воспоминания остались у Вас о деде?**

— Я мало его помню, потому что был еще совсем маленький. Правда, запомнилось, как он учил нас водить машину. Мы выезжали в поле, дед сидел за рулем, а мне, которому было всего пять лет, позволял лишь порулить. Глебу же он давал более подробные уроки вождения.

Каждое лето нас с братом вывозили в Капский, на закрытую испытательную базу. Мы сидели там на пляже и ковырялись в песке, а вдалеке летали экранопланы. Я тогда еще не мог в полной мере оценить всю мощь и масштаб происходившего, но хорошо помню стоявший там гул!

Когда я был ребенком, то не понимал, что дед у нас такой необыкновенный, великий. Осознание его величия пришло, когда я уже учился в институте, и, конечно же, когда работал в ЦКБ по СПК.

**Беседу вела Юлия МОСКВИЧЁВА.  
На фото из семейного архива  
Глеб (вверху) и Михаил  
с женой и сыновьями.**

## Яхтшкола «Парус» в НГТУ

**Известно, что Ростислав Евгеньевич Алексеев с большой любовью и уважением относился к женщинам. Однако главным его увлечением на протяжении всей жизни была дама весьма строгая и требовательная, завораживающая и волнующая. Главной в его жизни была... СКОРОСТЬ!**

Создание скоростных пассажирских судов и скоростных боевых кораблей на подводных крыльях, изобретение нового класса высокоскоростных транспортных средств – экранопланов – итог профессионального творчества Р.Е. Алексеева. Но и увлечения Ростислава Евгеньевича неразрывно были связаны со скоростью. Он увлекался горными лыжами, очень любил скоростной спуск, а в парусном спорте был известнейшим в России спортсменом, победителем Поволжских и Всесоюзных соревнований на яхтах собственной конструкции.



Поэтому совсем не случайно, что после присвоения НГТУ имени легендарного российского конструктора в техническом университете в 2008 году была организована яхтенная школа «Парус». У истоков создания яхтенной школы стояли студенты НГТУ кораблестроительных специальностей.

В период с апреля по июнь 2008 года для студентов специальностей «Кораблестроение» и «Судовые энергетические установки» была организована плавательная практика на легендарном четырехмачтовом барке «Крузенштерн» вокруг Европы. Студенты НГТУ посетили Данию и Германию, побывали в главном европейском порту – в Гамбурге, увидели известнейший парад парусов на реке Эльба. На борту парусника наших студентов назначали старшими по рее для организации работы других практикантов, они вели работу в машинно-котельном отделении, обеспечивая экипаж теплом и питьевой водой.

По возвращении в Нижний Новгород практиканты направили своего представителя, Александра Соколова, ныне заместите-

ля начальника цеха СК-2 АО «Завод «Красное Сормово», в деканат кораблестроительного факультета с предложением организовать регулярные походы под парусами по Волге. Но чтобы ходить под парусами, нужно многое знать и уметь.

Поэтому приказом ректора НГТУ от 6 июня 2008 года была открыта яхтенная школа «Парус» для обучения студентов и сотрудников НГТУ, а также сторонних лиц управлению спортивными парусными судами.

В настоящее время яхтшкола «Парус» ведет подготовку к дипломированию членов экипажей парусных судов по программам плавания по внутренним водным путям и для плавания в международных водах. Среди десяти наших преподавателей – четыре яхтенных капитана, двое представителей государственных надзорных органов, четверо парусных рулевых, мастер парусного спорта СССР, тренер сборной СССР по парусному спорту, председатель квалификационной комиссии Нижегородской федерации парусного спорта, директор детско-юношеской спортивной школы. Реализуются образовательные программы для плавания по внутренним водным путям и в международных водах, экстернатура для опытных яхтсменов с последующим направлением в квалификационные комиссии Нижегородской федерации парусного спорта и Волжского бассейнового управления для сдачи экзамена на получение спортивных и государственных прав.

В школе предусмотрены теоретические аудиторные занятия и практические тренировочные упражнения непосредственно на яхтах. Яхтшкола использует в обучении практические тренажеры и обладает собственным парусным флотом, базирующимся в яхтклубе «Ока».

Яхтшкола «Парус» оказалась очень востребованной среди нижегородцев. Наши студенты во время прохождения плавательных практик бывали в различных точках земного шара, практикуясь на разных судах. Студенты и преподаватели бороздили Атлантику, совершали рейсы в порты Западной Европы, ловили рыбу в суровых водах Баренцева моря, трудились на буксирах Дунайского пароходства, поднимались на мачты и реи учебно-парусного судна «Крузенштерн», бывали на Каспии, Амуре,



Енисее, Онеге, Ладоге, во всем Волжском бассейне. Совместно с военной кафедрой совершали шлюпочные походы. Поэтому большой интерес, помимо собственно теоретических и практических занятий, в школе вызывают встречи с прославленными яхтсменами. Так, в 2010 году в гости к курсантам яхтшколы прибыл Игорь Зарецкий – победитель трансатлантической гонки одиночек Jester Challenge - 2010. А в 2012 году яхтшкола «Парус» пригласила на встречу лучшего яхтсмена Нижегородской области, участника конкурсного отбора гонок Volvo Ocean - 2012, внука Ростислава Алексеева – Глеба Сулоева.

Сбылась мечта создателей яхтшколы: походы под парусами по Волге стали регулярными. Каждый год проходит парад парусов выпускников яхтшколы «Парус» при НГТУ, это мероприятие включено в официальный календарь спортивных мероприятий Федерации парусного спорта Нижегородской области. Организована Студенческая регата. Есть у нашей парусной школы и свои крупные спортивные достижения: абсолютную победу на Нижегородском этапе чемпионата Российской Федерации 2015 года в классе яхт «Ореп-800» одержали выпускники яхтенной школы «Парус» при НГТУ. В экипаже победителей на яхте «Азимут» особенно отличились вчерашние ученики школы: Сергей Куртаев, Андрей Моисеенко и Григорий Тяпочкин.

Что же нас ждет в будущем? В настоящее время идут переговоры с руководством Московского авиационного института о размещении на территории спортивно-оздоровительного лагеря МАИ «Алушта» базы для практической подготовки курсантов яхтшколы «Парус» в Крыму, планируются походы под парусами на Средиземном море и участие во всероссийских соревнованиях на акватории Горьковского водохранилища и Ладожского озера.

**С.Н. ХРУНКОВ,**  
директор яхтшколы «Парус».  
Фото предоставлено автором.

## От индусов?!

**О выдержке Ростислава Евгеньевича и его умении не выходить из себя даже в самых неприятных ситуациях многие вспоминают.**



«Как мама говорила, — делится Татьяна Ростиславовна Алексеева, — «вы, Алексеевская порода, — от индусов», — имея в виду внутреннее спокойствие отца, которое он сохранял при любых обстоятельствах и в любом возрасте. Какие бы конфликты ни происходили на работе или дома, он сидел молча, спокойно рассуждал и на все отвечал. Он мог мобилизовать себя, отключиться от всего. Я ни разу в жизни не слышала, чтобы он кричал, не видела, чтобы стучал кулаком по столу.

За это его любили и уважали сотрудники. Но, насколько мне известно, это же многих выводило из себя, особенно из числа вышестоящих руководителей.

Такими же качествами обладал и дед. Он никогда не ругался и ни разу за всю жизнь, а общалась я с ним довольно много, не рассказывала про свои «гулаговские дела».

Со временем, когда я уже стала анализировать, поняла: они же все (и Алексеевы, и бабушка по отцу) родом из старообрядцев, у которых такой стиль поведения — норма жизни. Поэтому внутренний стержень был у отца в генах.

## Мужик с юмором

**В состав легендарной сборной команды горьковчан «Волга-66», одержавшей победу в финале КВН в Москве, входили инженер-кораблестроитель Юрий Балинов и художественный руководитель Театра эстрадных миниатюр политехников (впоследствии) Владимир Карпей. А тогда, в 1966-м, оба они работали в ЦКБ по СПК.**

«Сидим мы с Юрой, беседуем в обеденный перерыв, и идет наш начальник Ростислав Алексеев, — рассказывает Владимир Теодорович. — Мы, конечно, поздоровались, а потом он остановился и говорит: «Не знал я, что два главных клоуна страны у меня работают!» («Ага, значит, тоже видел нашу игру по телевизору!» — промелькнуло у меня в голове.) А вслух я, недолго думая, «сморозил»: «Под вашим руководством, Ростислав Евгеньевич!..»

Другой бы как на мою шутку отреагировал? Получилось-то, что Алексеев — главный клоун... Но Ростислав Евгеньевич улыбнулся и дальше пошел. С юмором был мужик — понял меня».

## В непрерывном поиске

**Никто не видел Алексеева без дела. После его смерти в ЦКБ провели анкетирование, так кто-то написал: «Ростислав Евгеньевич жил в непрерывном поиске точки зрения по любому вопросу».**

Две тысячи человек под руководством Главного, как его называли между собой сотрудники КБ, на протяжении 15 лет ежегодно проектировали, строили и испытывали по 15 — 20 моделей. Один за другим на реки и моря страны выходили «Метеоры», «Ракеты», «Буревестники», «Кометы», «Вихри»...

Руками Ростислав Евгеньевич умел делать практически все! Увлекался спортом, фотографией, рисовал и писал маслом, любил слушать классическую музыку, гулять по лесу, собирать грибы. Но чем бы ни занимался Алексеев, за полночь никогда не засиживался и постоянно следовал жесткому режиму: отбой — не позднее 23.00 и ранний — в 5-5.30 — подъем.

Он всю жизнь переписывался с родителями. А еще у него было заведено — из любого города, где он находился, отправлять им открытку. В Москве всегда забегал к родителям. Зачастую, правда, его визиты были секундными. Просунет голову в дверь: «Я был» — и все, бежит дальше.

В 1966 году Ростислава Евгеньевича под чужой фамилией и по «левому» паспорту (в те годы была засекречена даже фотография Главного!) отправили в Англию на выставку достижений судостроения. Там конструктору захотелось «порулить» аппаратом на воздушной подушке. Он же управлял всеми судами собственного изготовления, и у него было даже удостоверение почетного капитана СПК. Но в Англии ему не доверили это дело. Тогда Алексеев попросил разрешения положить свои руки на руки водителя. Этого ему



оказалось достаточно, чтобы почувствовать судно.

В последние годы жизни Ростислав Евгеньевич увлекся разработкой экранопланов второго поколения. В квартире его дочери до сих пор висит картина (на фото), написанная им незадолго до смерти, в которой нашла отражение мечта конструктора и художника: далеко-далеко, на горизонте, где сливаются синее море и небо, озаренное лучами восходящего солнца, — очертания экраноплана. А на переднем плане — девушка. Она стоит на берегу и машет платочком аппарату будущего...

**Ирина НИКИТИНА.**

**Фото автора и из архива ЦКБ по СПК.**

