**«НЕЗАУРЯДЕН В ЧАСТНОСТЯХ И В ЦЕЛОМ...»**

**Ростислав Алексеев: человек-эпоха**

Человек, богато одарённый острым умом и твёрдым характером, помогающим развернуться уму в полную его силу для решения задач, невозможных для других, всегда загадка. Философ Иммануил Кант говорил: «Характер состоит в способности действовать согласно принципам». И ведь замечательно сказано. Немало на свете неглупых людей, транжирящих свою жизнь в острых и одновременно пустопорожних разговорах по любому поводу, в погоне за карьерой, деньгами, известностью. Но вот взяться и сделать дело, стоящее и полезное людям, – нет. Он, «умный», лучше постоит в сторонке да понаблюдает, как мучается творец в поисках созидания, а порой и посмеётся втихаря над его неудачами.

Ростислав Алексеев сообразно характеру жил и действовал по принципам, главным из которых было служение людям через целеустремлённую одержимость воплощения своих идей. Трудна ли эта ноша? Несомненно, но он был счастлив, так как в проделанной работе видел при жизни следы своей воли, своих идей.

Как появился такой человек, сделавший себя сам, как советская эпоха стала для конструктора Ростислава Алексеева самой подходящей для творчества и свершений, как он стал великим творцом – об этом наш краткий рассказ.

**1**

Почти каждый из нас, кто более-менее связан с землёй (крестьяне, дачники, члены садоводческих товариществ), использует в своей практике сидераты (зелёные удобрения). Но мало кто знает, что и термину, и методикам их применения россияне обязаны Евгению Кузьмичу Алексееву, отцу великого конструктора судов на подводных крыльях Ростислава Алексеева.

Предки отца великого конструктора происходили из старообрядческой уральской среды. Ещё при Алексее Тишайшем, втором царе из древа Романовых, бежали старообрядцы от религиозных преследований в глухие леса Центрального Урала (нынешняя Свердловская область). Часть старообрядцев была завезена заводчиками Демидовыми из Нижегородской губернии (Барминская волость) для работы на заводах. Известно, что Демидовы, «хозяева Урала», двигали по служебной линии исключительно старообрядцев. Вот и Кузьма Алексеев, кузнец на железоделательном заводе Акинфия Демидова в посёлке Висимо-Уткинске в 58 километрах от Нижнего Тагила, отличаясь завидным трудолюбием, выдвинулся в служащие заводоуправления.

Евгений (год рождения 1884) к одиннадцати годам окончил с похвальным листом начальное училище, а через три года и земское училище. Способный юноша, имевший отличные и хорошие показатели, продолжает обучение в Казанском учительском институте. Руководство института направляет Евгения в Москву на первый в России учительский съезд (28.12.1902–6.01.1903), на котором он знакомится с коллегой Серафимой Протопоповой, народной учительницей, недавней выпускницей Пермской губернской гимназии. После окончания института в 1903 году Евгений Кузьмич учительствует в начальной школе города Балашов Саратовской губернии.

Евгений и Серафима в 1906 году поженились. Серафима Павловна Протопопова родом из городка Чердынь Пермской губернии происходила из семьи потомственных иконописцев и купцов третьей, а затем и второй гильдии. Умение хорошо рисовать передалось не только Серафиме, но и её сыну Ростиславу. Учитывая реалии советского времени, Серафима Павловна тщательно скрывала, что она из купеческого сословия.

Через год после свадьбы молодожёны решили сменить профессии и отправляются в Петербург. Евгений Алексеев в 2011 году получает диплом агронома, окончив высшие Петербургские сельскохозяйственные курсы. Серафима Павловна сначала поступила в школу знаменитого врача и педагога Петра Лесгафта, но со смертью его в 1909 году школа закрылась, и она перевелась на высшие психоневрологические курсы не менее знаменитого невролога и психиатра Владимира Бехтерева (1857–1927). Вскоре родился первый ребёнок, и курсы Серафиме пришлось оставить, но ребёнок умер в грудном возрасте. К тому времени Евгения Кузьмича пригласили на должность земского агронома возле городка Почеп Черниговской губернии. Сменив несколько мест работы, молодой агроном приобретал опыт и обосновывал захватившую его идею повышения плодородия почв за счёт сидератов: однолетнего люпина, сераделлы, донника и клевера.

В 1916 году земство Черниговской губернии направляет его создавать в четырёх верстах от города Новозыбков (ныне Брянская область РФ) опытную сельскохозяйственную станцию. С этой задачей Евгений Алексеев прекрасно справляется. Здесь 18 декабря родился второй сын и третий ребёнок в семье Ростислав.

В 1922 году издаётся очередной труд Е.К. Алексеева «Люпин, сераделла и минеральные удобрения в посевах Новозыбковской опытной станции», который привлёк внимание академиков Д.Н. Прянишникова, К.К. Гедройца, поддержавших начинания Алексеева. Дмитрий Прянишников (1865–1948) писал: «Само создание Новозыбковской опытной станции, первой и единственной у нас специализирующейся на мелиорации песчаных почв с помощью зелёных удобрений, является большой заслугой Е.К. Алексеева». Даже сам знаменитый генетик и ботаник, академик АН СССР и ВАСХНИЛ Николай Вавилов (1887–1943), создатель учения о мировых центрах происхождения культурных растений и их иммунитете, нашёл время, чтобы побывать в 1925 году на станции, отметить успехи возделывания песчаных почв.

Перед войной (1940) Е.К. Алексеева избирают действительным членом Академии наук Белорусской ССР, в составе которой он остаётся до конца своих дней (1972).

Академиком Евгением Алексеевым создано более 90 печатных трудов. Наиболее значимые из них – «Теория и практика зелёного удобрения» (1936), «Зелёное удобрение в СССР» (1951), «Серадельные удобрения в БССР» (1952) «Зелёное удобрение на орошаемых землях» (1957), «Однолетние кормовые люпины» (1968), «Сералелла» (1969), «Зелёное удобрение» (1970) и другие, вышедшие массовым тиражом и хорошо известные каждому агроному. У него было немало учеников: под руководством Алексеева десятки аспирантов защитили кандидатские диссертации, одиннадцать – докторские. Одно лишь перечисление научно-исследовательских трудов земского агронома, ставшего академиком, говорит о постоянной заряженности на работу, на достижение поставленной цели, верности ей и Новозыбковской опытной станции, с которой не порывал связи до своей кончины.

Работа Евгения Кузьмича не утомляла, она никогда не утомляет умного и созидательного человека в полном соответствии с мудростью Экклезиаста «Труд глупого утомляет его». Главная его заслуга – привил детям любовь к труду, порой монотонному, с не сразу видимыми результатами, упорству, а может, даже упрямству, но не нигилистическому, а положительному, созидательному, уверенному в своей правоте. И делалась эта прививка не назидательными способами, не пустословными лекциями о пользе труда, а собственным примером.

Есть такое истрёпанное, избитое наблюдение, часто поддерживаемое генетиками, – «талант родителей на детях отдыхает». Семья Алексеевых эту «истину» разбила в пух и прах. Родительские таланты в их детях умножились. Анатолий стал хорошим радиоинженером, но погиб в первый год Великой Отечественной войны, защищая Москву. Дочь Галина стала кандидатом физико-математических наук, Маргарита – видным архитектором. И вот перед нами высшее достижение семьи Алексеевых – сын Ростислав, великий изобретатель и Конструктор, гордость СССР, России и Нижнего Новгорода.

**2**

Восемнадцатое декабря – число знаковое для России. Знак зодиака – Стрелец. Это день рождения Иосифа Сталина и Ростислава Алексеева. Первый из них жесткий, порой жестокий реформатор, превративший   
аграрную Россию в высокоразвитую промышленную державу с атомным и водородным оружием, с космическими кораблями, первыми доставившими человека Земли в космос. Второй – Конструктор, тоже не менее жесткий, заставивший сонно хлюпавшие шлицами пароходы летать. В народе говорят, что умные люди бывают жестоки, а глупые жестоки сверх всякой меры. И тот и другой, упомянутые выше, были умными людьми, и потому их жестокость не выходила за рамки разумного.

К 1917 году в семье Алексеевых трое детей. Старший сын, Толик, черноволос и смугл в отца. Он первый «воспитатель» юного Ростика, так зовёт его мама, на которую он похож. Ласковое имя пришлось по вкусу, и все родные так называют Ростислава, третьего ребёнка. Чуточку постарше Ростика сестра Галочка, бойкая девочка с длинными косами.

Серафима Павловна могла бы преподавать в школах Новозыбкова, но она полностью отдаёт всю себя воспитанию детей. Учит их рисованию, читает в гостиной комнате книги (их рубленый дом первый на с/х станции), а на ночь рассказывает сказки. У неё в помощницах дом-  
работница Маня – бывшая рабочая спичечной фабрики в Новозыбкове. Днём дети пропадают в кузнице, где много интересного, где шумит горн, где громко стучат по раскалённому металлу, высекая снопы огненных искр, где подковывают лошадей, ставших первой любовью Ростика. Местный кузнец собирает им игрушки, рассказывая и показывая, как изготавливается та или иная деталь.

Оказалось, что и Галину интересует кузница. Жизнь показывает, что раннее приобщение к технике, неподдельный интерес ко всему движущемуся, летающему, рычащему, но легко управляемому человеком, остаётся любимым навсегда. Вся троица в той или иной степени связала свою жизнь с новинками радио, машин, моторов, судов, самолётов. Они спорят по любому поводу, рассуждая всяк по-своему, дополняя друг друга точными наблюдениями, чувствами. К ним точно подходит характеристика, выданная А.С. Пушкиным. «Меж ними всё пождало споры / И к размышлениям влекло: / Племён минувших договоры, / Плоды наук, добро и зло, / И предрассудки вековые, / И гроба тайны роковые, / Судьба и жизнь в свою чреду, / всё подвергалось их суду». И в этом нет ни малейшего преувеличения: кто рос среди сверстников, согласится со строками поэта.

Созидательное мировоззрение детей формировалось и внешними условиями опытной станции. Здесь постоянно шло строительство жилых домов для прибывающих сотрудников, корпусов самой станции. Любая стройка издавна привлекает внимание не только мальчишек. Недаром говорят, что «бесконечно можно смотреть на три вещи: горящий огонь, бегущую воду и на то, как работает другой человек». Стройка, стройка! Вся страна строилась. Мальчишки не просто смотрели, но бросались по первому зову старших что-то принести или подать. Психология строительства, постоянное влечение к этому процессу сформировали из молодых людей, родившихся в 10–20-х годах XX века, особое племя с менталитетом созидателей. Именно с приходом его на фронты Великой Отечественной войны произошёл решающий перелом в пользу СССР.

Семи лет Ростик пошёл в Новозыбковскую школу имени Льва Троцкого первой ступени, где уже учатся Толик и Галина. Первая ступень предусматривала обучение с 8 до 11 лет, вторая – с 12 до 17. В 20-е годы детей в школу брали обычно с восьми лет, но отец, занимавший заметное место в уездной иерархии, упросил директора школы взять младшего сына на год раньше. Первокласснику Ростику было семь лет и восемь месяцев. Чтобы не оставлять детей, учащихся в разных классах (Толик в четвёртом, Галя во втором, а Ростик в первом) наедине со своими проблемами, Серафима Павловна с домработницей Маней снимают пару комнат в частном доме. А проблемы возникают тут же: мальчишки, услышав, что одноклассника зовут Ростиком, тут же придумывают дополнение «Ростик-хвостик». Как тут обойтись без ласковых успокоительных слов мамы? Повзрослев, Ростислав всё же бунтует против такого уменьшительно-ласкательного имени, за что его наказывают, запирая в чулан. Результатом стал рисунок, на котором он сидит на полу и уплетает варенье из найденной в чулане банки. Зарисовывать большинство жизненных перипетий, оказавших заметный след в судьбе, стало потребностью Ростислава.

Большинство рисунков Ростислава Алексеева приведено в книге его дочери Татьяны и Ольги Наумовой «От замысла к воплощению»

Назначение отца на профессорскую должность в Белорусской сельскохозяйственной академии в Горках счастливо совпало в жизни Ростислава с окончанием школы первой ступени – в 1928 году четыре класса позади. Отец поехал устраиваться на новом месте, а семье преподнёс своеобразный и незабываемый подарок. На так называемые «подъёмные деньги» он отправляет жену с детьми на Чёрное море, в Новороссийск. Позже, в конце 30-х годов, уже будучи яхтенным капитаном, Ростислав напишет в «Спортивной автобиографии»: «В качестве юнги ходил на шхуне “Надежда”». В ней же он отмечает, что «С детства полюбил воду и водный спорт и уже к 14 годам собственноручно выстроил три лодки».

В школе второй ступени белорусских Горок Ростислав проучился в пятом и шестом классе. При академии, что естественно, была отличная ремонтная мастерская, в которой студенты механического факультета изучали и ремонтировали сельскохозяйственную технику. В ней частенько пропадал Ростислав, об этом говорят его рисунки.

В сентябре 1930 года Евгения Кузьмича, любимого мужа и отца, ни в чём не повинного, арестовывают по злому навету. Тут же на семью обрушиваются тяжелейшие испытания. Во избежание больших неприятностей, грозящих ей и детям, Серафима Павловна тут же покидает ставшие ненавистными Горки. Нередки были случаи, когда арестовывали вместе с мужем и жену, а детей отправляли в детские дома. Для сохранения детей Серафима Павловна «разбрасывает» их по стране. Семнадцатилетний Анатолий едет к её родным в Соликамск, где устраивается на работу, Галина оправляется в Москву к подруге Серафимы Павловны. Сама с пятилетней Ритой и Ростиславом едет к сестре мужа в село Шурала в пяти километрах от Невьянска, но по пути понимает, что в глухом селе тринадцатилетнему Ростику хорошего образования не получить, и оставляет его у брата отца, в стремительно растущем промышленном Нижнем Тагиле.

Ростислав, хотя и среди родных, остаётся в Нижнем Тагиле один со своими нелёгкими думами в большой семье дяди, Александра Кузьмича, в частном деревянном доме № 46 на улице Большой Фокинской.

Достаточно вглядеться в лицо Ростислава на фотографиях нижнетагильского периода. Сколько невысказанной, затаённой боли и страдания в недетском напряжённом взгляде, в твёрдо сжатых, но ещё пухлых губах, а в глазах тоска. Когда студенты-однокурсники, а поз-  
же сотрудники ЦКБ (Центральное конструкторское бюро) отмечали замкнутость, молчаливость, а то и некоторую настороженность Ростислава Алексеева, в этом не было ничего удивительного. Ведь стать в двенадцать лет фактически сиротой при живых родителях не каждому «посчастливилось».

Ростислав Алексеев поступает в школу ФЗУ Высогорского завода и осваивает профессию чертёжника. Ему, хорошему рисовальщику, черчение было особенно по душе, видимо, она чувствовала эту насущную необходимость. Чтобы не быть обузой для семейного бюджета дяди, Ростислав подрабатывает слесарем на радиоузле Нижнего Тагила.   
И бесконечно прав А. де Сент-Экзюпери, сказав: «Надо многое пережить, чтобы стать человеком». Пережить же Ростиславу Алексееву пришлось очень много.

**3**

Коллективизация неэффективных единоличных крестьянских хозяйств между тем требовала большого количества квалифицированных специалистов. По ходатайству академика Д.Н. Прянишникова осенью 1932 года Евгения Алексеева возвращают из ссылки и направляют в только что открытую в Горьком Высшую коммунистическую сельскохозяйственную школу. В ней очно обучались председатели первых колхозов и агрономы. Находилась она в здании бывшей удельной конторы на улице Лядова. Рядом с ней на втором этаже флигеля дома   
№ 14 Алексееву-старшему выделяют двухкомнатную квартиру. К началу 1933 года к отцу приезжает Ростислав и для него город Горький становится не только трамплином, но и устойчивой точкой опоры для свершений мирового уровня и родным до конца жизни.

По совету и с помощью отца Ростислав в 1933 году, сдав нетрудные экзамены, поступает на вечерний двухгодичный рабфак при Горьковском механико-машиностроительном институте (ГММИ). Размещался рабфак и ГММИ в бывшем Мариинском институте благородных девиц на улице Университетской (ныне улица Минина). Через год ГММИ объединяют с Химико-технологическим институтом и нарекают Горьковским индустриальным институтом (ГИИ) им. А.А. Жданова. Студентом кораблестроительного факультета этого института с 1935 года становится Ростислав Алексеев, но не учение его прежде всего привлекало, а парусный спорт, весьма развитый в Горьком.

В апреле, с началом ледохода, Ростислав с крутого волжского Откоса впервые увидел «живую» воду Оки и Волги, сбросивших ледяной панцирь. Необозримая водная стихия, открывшаяся с высокого берега Волги, захватывала воображение. Куда ни глянь – всюду вода, вода до самого горизонта, плавающего в зыбкой, белесой дымке. И где-то вдалеке торчал шпиль собора Александра Невского, как морской маяк. Казалось, что соединившиеся и переполненные водой Волга и Ока – это вовсе не реки, а море. «Есть-есть где развернуться», – вероятно, подумалось тогда Ростиславу.

К активным действиям побуждали и многочисленные лозунги типа: «Дадим сухопутным дорогам автомобили, водным путям – глиссеры!» и «Даёшь серийный выпуск советских глиссеров». И другие, им подобные. Амбициозный Ростислав (в Горьком он твёрдо решил, что имя ему Слава и никаких Ростиков) решает построить быстроходную моторку, похожую на глиссер. Годом спустя она готова, но найти мощный и лёгкий мотор Славе не удалось. Тогда он ставит на неё парус и начинает на этой «плоскодонке» тренироваться, приобретая опыт вождения парусников. Отец, видя его усилия, всячески помогает и поддерживает сына. Наконец, отец говорит: «Хватит на корытах плавать, надо построить хорошую яхту, с тем чтобы быть лучшим яхтсменом города». Отец для Ростислава, несомненно, был непререкаемым авторитетом.

После безапелляционного совета отца Ростислав решил сделать настоящую гоночную яхту. Он писал: «Я задумал построить яхту-швертбот, сильно перегруженную парусами, чтобы на ней обойти появившиеся в Горьком новые яхты». Им сконструирована и построена собственными руками первая яхта «Пират».

Ростислав характеризовал её так: «2-я яхта построена в 1936 г. “Пират” 1936 г. S=32 метра кв., H мачты 11 метров, Гик = 2 метра, ширина – 1,75 м., высота борта 0,25, длина 5,5 метра, шверт фанерный, паруса жёсткие с латами из бамбука». Он очень хорошо отзывался о ней: «“Чёрный пират” получился ладной яхточкой, устойчиво лежал на курсе, поворот оверштаг выполнял отлично. В ряды горьковских яхтсменов я вошёл не как новичок, а полноправным яхтсменом. Он дал мне прекрасную школу по проектированию и выступлениям на спортивной арене».

На этом «Пирате» Ростислав в неофициальном зачёте занял первое место на Горьковских отборочных соревнованиях в 1937 году и был включён в сборную города для участия в 1-й Поволжской регате в Куйбышеве (Самаре). Но с поверхностью парусов в 32 квадратных метра «Пират» не подходил ни под один класс согласно классификации 1936 года. Выступать на нём в серьёзных соревнованиях было нельзя. У класса Р-30, понятное дело, площадь должна быть не более 30 м2. Самолюбивый Ростислав болезненно переживал свой промах: не досмотрел классификационные правила, работал, работал, а выступать на своём многострадальном детище нельзя. Но это был серьёзный урок Ростиславу – надо быть более осмотрительным и не переступать красной черты. Ему стало понятно, что успех не приходит сам собой и сразу. Мало-помалу у него формировался собственный конструкторский принцип: «Изучить, проанализировать и внести своё».

Накануне регаты Горьковский областной комитет по делам физкультуры и спорта 31 августа 1937 г. наделяет рулевого первого разряда ДСО «Динамо» Ростислава Алексеева правом управления парусным судном. Парусная секция этого комитета для выступления в Куйбышеве (сентябрь 1937 г.) предоставила Ростиславу швертбот Р-20 (S парусов 20 м2), построенный на частной верфи братьев Рябовых. В конструкцию швертбота «Шквал» (так он его назвал) Ростислав внёс (сколько успел) изменения как в парусное вооружение, так и в такелаж сообразно своему опыту и новинкам, почерпнутым из технической литературы.

Новички (рулевой Ростислав Алексеев и матрос Всеволод Сибиряков) в Куйбышеве (Самаре) добились несомненного успеха (второе место в общем зачёте). Эта, можно считать, победа вселила в Ростислава уверенность в собственных силах и правильности выбранных модификаций, но отнюдь не вскружила голову. Он научился не только покорять воду, но и проходить через медные трубы.

Покорение водной стихии под парусами оказалось непростым делом. Сам по себе парусный спорт – это не прогулка с девушкой на вёсельной лодке в погожий день. Яхтам нужен ветер, а он бывает непредсказуем. Возвращался как-то поздним вечером, да в ноябре, Ростислав со своим другом Леонидом Поповым с тренировки на «Пирате» домой (1937 г.).   
Опыта ещё было маловато, и от неожиданно налетевшего резкого штормового порыва яхта совершила оверкиль (опрокидывание через нос вверх килем). Яхтсмены оказались в ледяной воде. Беспросветная темень, холод, тугие мрачные волны над головами. Хорошо, что успели они уцепиться за шверт. Кричи не кричи, никто не услышит: ветер заталкивает слова назад в горло, да и река-то в это время года пуста и безлюдна. Это путешествие могло бы стать последним в их жизни, но, на счастье, рядом оказался на шлюпке бакенщик, зажигавший огни в бакенах. Он их спас.

Тем не менее ледяная купель не прошла для Ростислава бесследно. Воспаление лёгких и частичный паралич лицевого нерва, и он подумывал взять академический отпуск, но всё обошлось. Годом спустя Ростислав напишет маслом на холсте картину (1850×1300) «Шторм».

Этот печальный случай также нашёл отражение и в рисунке. На нём торчащая корма яхты с вцепившимся в борт Ростиславом и надпись: «“Пират” через нос, ночь, ноябрь 1937 г. Снег! Вьюга!»

В начале 1938 года Ростислав организовал парусную секцию при спортклубе Горьковского индустриального института (ГИИ) добровольного спортивного общества (ДСО) «Судостроитель». О себе Ростислав Алексеев писал: «С 1938 по 1940 год был тренером по парусному спорту. В институте выполнял общественную работу: к праздникам вёл художественное оформление, был членом правления спортклуба.   
В 1939–1940 годах был председателем Горьковской городской парусной секции…»

Отборочные соревнования ко 2-й Поволжской регате тоже не прошли гладко. Матрос Игорь Селиванов вспоминал: ««Мы уже подходили к финишу и шли впереди всех яхт. Шли с большим креном. Слава с усилием держал шкот паруса, а ногами упирался в противоположный борт. В этот момент разогнулась скоба на гике (ракса), и Слава, потеряв равновесие, свалился за борт, но не выпустил из рук шкота. Раздался дружный смех с яхт, идущих сзади, а мы с Виктором (Подольским. – *М. Ч*.),   
обернувшись, не увидели своего капитана. Через несколько секунд сзади из воды вынырнула фигура, и мы узнали в ней своего Славку!   
С трудом вытащили мы его на борт и продолжили гонку, но время было потеряно – мы пришли вторыми».

Вода, весной её ещё зовут «большой», в конце апреля в Волге – ледяная. Обычно к 15–17 апреля только-только сходит с рек ледовый панцирь. Очень хорошо, что Ростислав не выпустил шкот из рук, иначе сильным весенним течением его могло унести очень далеко. И не факт, что смогли бы быстро найти Ростислава и спасти. К счастью, «купание» в воде с температурой около нуля градусов было кратковременным и не усилило последствия ноябрьской «купели» 1937 года. Так что парусный спорт – это не только романтика плавания под парусами с ветром в корму и солнцем в зените, воспетая десятками авторов, но и тяжкий труд как по созданию яхты, так и по управлению ею. И такие «мелочи», как неоднократные купания в ледяной воде и с осложнениями, не могли отвратить его от цели быть во всём первым.

В этом же году Ростислава ждал ещё больший успех, если не сказать триумф – победа на 2-й Поволжской регате, проходившей в Горьком 16–19 июля. Награду за победу ему вручал сам Валерий Чкалов, Герой Советского Союза и кумир всей советской молодёжи.

В 1936 году его отец, Евгений Кузьмич Алексеев, защитил в Горьком докторскую диссертацию. В 1937 году Высшую с/х школу закрывают по самой простой причине: председателей всех имеющихся в области колхозов обучили, и надобность в школе пропала (она возобновляла работу дважды, но после войны). Профессор Алексеев переходит на работу во Всесоюзный сельскохозяйственный институт заочного образования (ВСХИЗО). Опытная база и административный корпус находились в Подмосковье (Балашиха). Двадцатилетний Ростислав Алексеев остаётся один, но у него есть верные друзья и, самое главное, сильный характер, закалённый в Нижнем Тагиле, и золотые руки, способные создавать яхты, хорошо рисовать и чертить.

И тем зарабатывать на пропитание и строительство яхт. Так, в 1938 году после разгрома японцев у озера Хасан в Приморском крае Ростислав по заказу расписал маслом сцену в одном дворцов культуры и заработал 400 рублей за три дня. Замечу, что на тот период средняя зарплата квалифицированного рабочего или служащего составляла 200–240 рублей в месяц.

И ещё раз надо подчеркнуть силу характера Ростислава. Его матрос Игорь Селиванов отмечал: «Металлические детали изготавливались в мастерских института или где-то самим Алексеевым, или благодаря его пробивной настойчивости и упорству». Позднее Владимир Моисеев, проработавший с Алексеевым 16 лет, отмечал: «Всю свою жизнь он, как и его отец, стремился к творчеству, стремился всегда и во всём быть первым. Массу людей, десятки крупных организаций вовлёк он в круговорот своих интересов и фантазий». Юрий Чернигин (20 лет совместной работы) отзывался так: «…его авантюрный характер не допускал отлагательств».

Заслуги Алексеева как гонщика и конструктора стали известны на Всесоюзном уровне. Его в 1939 году избирают председателем жюри Всесоюзного конкурса по проектированию речных швертботов классов Р-20, Р-30, Р-45. Одновременно он был участником и победителем этого конкурса, и по его чертежам начали строить швертботы для Москвы и Ленинграда. Ростислав ежегодно, начиная с 1938 года, побеждал на Поволжских регатах (в 1942 и 1943 годах они не проводились) по 1948 год. Занимал после войны призовые места на чемпионатах РСФСР и СССР до 1954 года, а в 1946 году 29-летнему Ростиславу Алексееву присвоили звание «Мастер спорта СССР».

Эти заметные достижения послужили исходным моментом для избрания Алексеева председателем Горьковской городской парусной секции, которым он был до 1940 года, до момента отъезда в Академию военно-морского флота. В разные годы на воду были спущены многие яхты конструкции Р. Алексеева в городе Горьком. Годы 1939–1940 – класс Р-20 («Стриж», «Мираж»), класс Р-30 – «Ребус», «Ветер», «Родина», класс Р-45 – «Фортуна». В 1941–1945 годах, класс Р-20 – «Дельфин», класс Р-30 – «Русалка», «Ласточка», класс Р-45 – «Сармат». Всего по чертежам Р. Алексеева построено с 1938 по 1953 год 18 швертботов класса Р-20 и Р-30.

Для повышения скорости построенных им яхт Ростислав использовал десятки усовершенствований: менял формы корпуса, парусного вооружения, способы окраски и даже полировки, чтобы уменьшить сопротивление воды. Эта проблема стала поистине ide fixe 23-летнего целеустремлённого и умного студента. Он, походивший под парусом сотни часов, видел, как при большой скорости яхты или глиссера нос судна поднимается вверх, и оно буквально летит над поверхностью воды. И чем больше поднят корпус над водой, тем меньше сопротивление воды и тем больше скорость. Рассуждая от обратного, Ростиславу пришла мысль: «А что если сразу поставить лодку (яхту, корабль, катер) над водой? На что поставить?»

«Крылья Родины» – один из самых распространённых слоганов СССР. Ну конечно же, на крылья надо поставить катер. Крылья помогают самолёту парить в воздухе, должны помочь они лететь и кораблю.   
У пластины, расположенной под углом к набегающему потоку воды, возникают гидродинамические силы, подобные подъемной силе авиационного крыла, движущегося в воздухе. Эти силы позволят поднять над водой корпус судна, существенно уменьшив тем самым сопротивление движению, а значит, даст возможность резко повысить скорость хода.

Уже в солидном возрасте Ростислав Алексеев освоил все технические виды спорта, которыми занимались молодые его подчинённые. Он не хотел от них отставать. Главный конструктор умел всё: мастерски спускаться с гор, управлять парусом на доске (виндсерфинг), гонять на водных лыжах, в том числе и на одной, летать на дельтаплане и на управляемых парашютах, нырять с аквалангом, управлять спортивными самолётами и, главное, своими мощными экранопланами.

Любовь к спорту стала одним из главных критериев отбора сотрудников для совместной работы. Первыми помощниками и сподвижниками при создании новой техники стали друзья-яхтсмены: Леонид Попов, Николай Зайцев, Константин Рябов. Такой подход к созданию коллектива единомышленников никогда не подводил Алексеева. Этот факт вовсе неудивителен, ибо спортсмены не понаслышке знакомы с такими качествами, как порядочность, смелость, взаимовыручка, верность данному слову, выносливость и способность переносить физические нагрузки и всяческие неудобства. В спорте, как на фронте, эти качества ценятся прежде всего.

Дыхание приближающейся войны становилось всё ощутимее.   
В СССР для строительства военных кораблей не хватало инженерных кадров. В целях ускоренного решения этой проблемы Военно-морскую академию (ВМА) в Ленинграде стали пополнять уже готовыми инженерами – выпускниками гражданских кораблестроительных факультетов. Ростиславу в числе четырнадцати его товарищей по курсу предложили стать военными кораблестроителями. Он долго колебался: ведь с парусным спортом и с идеями создания судов на подводных крыльях, которые уже захватили сознание, приходилось расстаться. Однако коллективное начало в ту пору было многократно важнее и сильнее личного. Да и комсомол (в институте Ростислав вступил в ВЛКСМ) сказал, точнее, приказал, а комсомолец ответил – есть!

Военная муштра пришлась не по душе вольнолюбивому Ростиславу. Требования в ВМА к знаниям, особенно к точным наукам, были значительно выше, нежели в ГИИ. В зимнюю сессию он в числе семи горьковчан заваливает экзамен по высшей математике. Пересдача тоже окончилась неудачей. Смелый и решительный Ростислав, чтобы не попасть на флот мичманом, пишет рапорт на имя заместителя главкома ВМФ Л.М. Галлера с просьбой вернуться в Горький и защитить дипломный проект на тему создания торпедного катера на подводных крыльях. Приказом Народного комиссариата ВМФ от 24 марта 1941 г. за № 0422 он отчислен из академии «по неуспеваемости», но ему разрешено вернуться в альма-матер. В ГИИ Ростислав сдал несколько пропущенных экзаменов и приступил к разработке дипломного проекта «Глиссер на подводных крыльях», который с блеском защитил   
1 октября 1941 года. 20 октября Ростислав Алексеев приступил к работе в цехе № 5 завода «Красное Сормово» в должности мастера отдела технического контроля (ОТК) по приёмке танков Т-34.

**4**

В 1971 году в интервью журналу «Октябрь» Ростислав Алексеев рассказывал:

Время было тяжёлое. Нередкими были налёты на Горький фашистских бомбовозов. Питались в основном «Шукрутом», что переводилось так: «широкое употребление капусты работниками умственного труда».

В один из дней (а это было в начале 1942 года) меня, мастера ОТК по качеству танков, вызывают к главному конструктору завода В.В. Крылову.

– Слышал, – говорит главный конструктор, – у вас перед войной был оригинальный проект судна на подводных крыльях. Расскажите о нём поподробнее.

Изумился я и подумал: да время ли о дипломном проекте вспоминать? Не шутит ли Главный, расспрашивая меня о никому ещё неизвестных перспективах судов на подводных крыльях? Нет, главный конструктор завода не шутил, когда и партком повёл речь о том, что дирекция завода и партком считают необходимым, чтобы инженер Алексеев взялся за разработку проекта нового судна.   
В словах главного конструктора завода была в тот час великая уверенность в победе, он видел перспективу, он как бы от имени всего коллектива заявил мне: мы доверяем тебе, работай для будущего, а мы возьмём твою сегодняшнюю ношу на свои плечи! Нужно ли говорить о том, как я был окрылён этим доверием? <…>

Главный конструктор завода Крылов В.В. и директор завода Е.Э. Рубинчик приняли решение разрешить мне три часа в день (в свободное от основной работы в ОТК время) работать над созданием корабля на подводных крыльях. С этого трудного времени началась моя борьба за создание крылатого флота будущего.

Прежде всего Алексеев нашёл себе верного помощника. Комиссованного с фронта своего бывшего матроса Леонида Попова он позвал к себе на работу и уговорил начальство, чтобы Попова приняли на завод. За основу создания первого отечественного действующего катера на подводных они взяли дипломный проект Ростислава. Сделали модель, прогнали десятки раз в опытовом бассейне завода, показали результаты главному конструктору. Модельный этап в процессе общего конструирования и проектирования имеет весьма важное значение. Кроме натурных испытаний для проверки гидродинамических характеристик модель прежде всего нужна для демонстрации начальству сделанного. Начальство мало разбираясь в тонкостях (им, кстати, это и не нужно, главное – схватить главное), очень любит поговорку: «Лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать (прочитать)». А далее по визуальному впечатлению приказывать.

Доложили директору завода «Красное Сормово» Рубинчику, и тот дал указание главному инженеру Кузьмину подготовить приказ о строительстве самоходной модели А-4. Приказ вышел 17 февраля 1943 года. В нём расписывались все необходимые аспекты для воплощения: количество рабочих, обеспечение инструментом и материалами, привлечение конструкторского отдела в случае необходимости. Авторский надзор за строительством возложили на Алексеева, для чего начальник   
ОТК Юферева должна освобождать ежедневно Ростислава на два часа от основной работы. И уже через два месяца главный конструктор   
В.В. Крылов, которому Ростислав полюбился и как человек, и как конструктор, добивается у директора перевода Ростислава Алексеева на постоянную работу в конструкторский отдел в качестве рядового инженера. Так началось восхождение Ростислава Алексеева от рядового инженера до главного конструктора ЦКБ по СПК (Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях).

Опираясь на личный опыт строительства швертботов, Ростислав стремился к созданию своего обособленного участка со своими помощниками, лично ему знакомыми. Так, вскоре в его группе, помимо слесаря Александра Некоркина и Леонида Попова, появились приглашённые им после окончания Индустриального института Николай Зайцев и Иван Ерлыкин, а затем и яхтсмен Константин Рябов. И работа закипела.

Осенью 1943 года катер А-4 был испытан. Директор Рубинчик и главный инженер были весьма и весьма довольны. Это прежде всего выразилось в совершенно секретном письме от 12.09.43 г. на имя руководителей трёх наркоматов: танкового (Малышев В.А.), военно-морского (адмирал Н.Г. Кузнецов) и судостроительного (Носенко И.И.).   
В заголовке отмечалось «По вопросу: нового типа корабля на подводных крыльях» и далее: «Заводом № 112 летом 1943 года был построен и испытан 2-местный катер водоизмещением около тонны, представляющий собой (масштабную) модель корабля по совершенно новой гидродинамической схеме – движения на подводных крыльях.

Наркомы предложили (говоря упрощенным языком) сделать торпедный катер на подводных крыльях. Вообще-то производство торпедных катеров тема для завода «Красное Сормово» не новая (перед войной делали). Но с крыльями? В результате многочисленных согласований и утверждений, зачастую просто волокитных со стороны московских чинуш, модельные испытания С-1 в начале 1945 года прекратили и тему закрыли. Так что движение в новом, неизведанном деле не всегда идёт по восходящей, а с остановками и топтанием на одном месте.

В основу катеров А-4 и С-1 был заложен принцип глубокопогружённых крыльев, как в зарубежных аналогах. Алексеев же решает использовать малопогружённые крылья и готовит новую модель катера, теперь А-5. Летом 1945 года Ростислав Алексеев завершил испытания нескольких моделей катера А-5 и выполнил рабочие чертежи наилучшего варианта, чтобы развернуть серийную постройку.

Судьба по большому счёту, перефразируя А.С. Пушкина, Славу хранила. Но и ей хочется порой взбрыкнуть и показать свой характер. Случилось непредвиденное. В конце лета 1945 года руководство завода готовилось к совещанию у Сталина, призванному утвердить послевоенную судостроительную программу. В её состав входило и строительство судов на подводных крыльях. При наличии танковых заводов на Урале не имело смысла производить их на испокон веку судостроительном заводе, каковым являлся «Красное Сормово». Директор Е.Э. Рубинчик корабелом не был и представлять идеи завода поручил главному инженеру Григорию Ивановичу Кузьмину и главному конструктору Владимиру Владимировичу Крылову. Они решают лететь на совещание на самолёте Ли-2 и погибают вместе с большинством участников в авиакатастрофе в районе города Вязники. Единомышленников среди руководства завода у Ростислава не стало.

Катер спущен на воду, но ВМФ он не нужен, да и руководство завода согласилось с военными моряками и решило сделать из А-5 гражданский разъездной катер для начальства. Приятно же мчаться по воде со скоростью, близкой к 100 км/час.

Но на то он и Алексеев («Адмирал», так звали его яхтсмены), чтобы не опускать руки и бросить вызов обстоятельствам. Характер победителя в спорте он переносит на пользу общего дела. Чтобы привлечь высокое начальство на испытания А-5, он на нём с Поповым мчится в Москву и катает с ветерком кого-то из высоких морских чинов. Начальник даёт высочайшее согласие участвовать в комиссии. С 16 по 26 сентября 1946 года катер А-5 был всесторонне испытан на Волге в Горьком с составлением хорошего акта и важными для Алексеева выводами. Главный из них таков: «Созданный новой, оригинальной конструкции катер А-5 является первым в СССР судном на подводных крыльях, давшим положительные результаты и могущим найти практическое применение в боевом и в гражданском транспортном флоте».

Однако вместо задания на разработку новой конструкции торпедного катера Алексееву поручили приспособить подводные крылья к уже готовому торпедному катеру проекта 123бис, серийно производимому судостроительным заводом в Тюмени.

Ему в декабре 1948 года исполнилось лишь всего 32 года. Он пишет: «Заводские и государственные испытания А-7 полностью доказали преимущества малопогруженных подводных крыльев перед всеми известными схемами». Имеются в виду зарубежные схемы подводных крыльев. После государственных испытаний на Чёрном море руководство завода «Красное Сормово» вышло с инициативой о выдвижении на Сталинскую премию коллектива конструкторов, создавших технологию модернизации с помощью подводных крыльев серийных торпедных катеров. Будем откровенны: первая попытка выдвижения оказалась неудачной. Прошение затерялось в длинных бюрократических коридорах, в том числе и Министерства транспортного машиностроения (МТМ).

Следующее задание военных моряков было таково: поставить на крылья два торпедных катера Феодосийского завода с новым дизельным мотором М-50. Катера Феодосийского завода с заводскими номерами № 417 и № 418 (заводские номера А-10 и А-11) были доставлены по железной дороге на завод «Красное Сормово» в октябре 1949 года, и тут же закипела работа. Алексеев почти не появлялся дома. Жене он сказал примерно следующее (по воспоминаниям родных): «На меня сейчас не рассчитывай! Работа, работа, работа!» Как бы ни был Алексеев доволен заказом от ВМФ, но считал, что приделывать крылья к существующему днищу торпедного катера – это некоторого рода нонсенс, потому что днище и крылья должны составлять единое целое и проектироваться и изготовляться на одном заводе.

Алексееву удалось довести свою мысль до Министерства транспортного машиностроения, которое подготовило и подписало постановление правительства СССР от апреля 1951 года об организации научно-исследовательской гидродинамической лаборатории (НИГЛ) завода «Красное Сормово». Начальником НИГЛ назначен Ростислав Алексеев, которому вменялось проведение исследований, проектирование, постройка и отработка опытных боевых торпедных катеров на подводных крыльях. В октябре 1951 года он вместе с группой своих верных соратников удостоен Сталинской (Государственной)   
премии. В денежной форме Ростиславу Алексееву причиталось 22222 рубля.

В марте 1953 года умирает И.В. Сталин и началась новая эпоха в организации и управления военной промышленности. К концу весны этого года завод «Красное Сормово» переводят из Министерства транспортного машиностроения, поддерживающего Р.Е. Алексеева, в Министерство судостроительной промышленности, ревностно, мягко говоря, относившееся к успехам начальника НИГЛ.

Добившись разработки полного цикла создания опытных торпедных катеров на подводных крыльях, Алексеев вольно или невольно наступил на хвост Ленинградскому ЦКБ-19, занимавшемуся катерными разработками. Тема А-1-20 по самостоятельному созданию на заводе «Красное Сормово» торпедного катера на подводных крыльях стала тормозиться, а финансирование с начала 1954 года не выделялось. Раздосадованный Алексеев пишет 10 сентября 1954 года докладную личную записку в ЦК КПСС. Эта жалоба привела к ещё большему осложнению в работе. Как водится, записку передают в Совмин, заместитель председателя которого В.А. Малышев передаёт её в Минсудпром. В недрах его готовится совсем уж разрушительный для НИГЛ и лично для Алексеева распоряжение о присоединении НИГЛ в качестве филиала к Ленинградскому ЦКБ-19, выводя филиал из подчинения заводу «Красное Сормово». Жалоба обошлась Алексееву и его товарищам боком.

С этим переводом закончился первый взлёт Ростислава Алексеева и его коллектива и началась тёмная полоса. Три первых месяца 1955 года конструкторам не выплачивалась зарплата – редчайший случай для советского периода. Многие сотрудники уволились, и конструкторов осталось 30 человек, рабочих (им зарплату платили) – 67. К счастью, этот период был недлителен. Как бы плохо ни было продумано расформирование союзных министерств с образованием совнархозов, но Алексееву оно помогло. Через три года распоряжением Горьковского совнархоза Филиал ЦКБ-19 переименован в ЦКБ по судам на подводных крыльях при заводе «Красное Сормово». Возвращению под родную «крышу» коллектив обязан Алексееву и его новому триумфу, связанному с разработкой и строительством первого в СССР пассажирского судна на подводных крыльях «Ракета» в 1957 году.

**5**

Стараясь избежать навязанной «опеки» Ленинградского ЦКБ-19, занимавшегося торпедными катерами, и перейти на гражданскую тему применения подводных крыльев, Алексеев с 1955 года неоднократно подавал в 5-й главк Минсудпрома предложения по проектированию и постройке 60-местного пассажирского теплохода на подводных крыльях. Однако предложения отклонялись и в план НИОКР не включались по причине секретности, ибо подводные крылья устанавливались только на торпедных катерах. При этом надо признать, что пассажирские суда на подводных крыльях Ганса фон Шертеля уже бороздили по озёрам Швейцарии.

Тогда Ростислав Алексеев решается идти по ранее проторенному пути: показать свою последнюю наработку (буксировочный катер Б-1) первым лицам государства. История умалчивает, как ему это удалось, но факт остаётся фактом: он прокатил с ветерком первого зама предсовмина СССР Лазаря Кагановича и министра внешней торговли Анастаса Микояна, который в начале 20-х годов руководил Нижегородской областью. Эта прогулка сыграла решающую роль в снятии грифа секретности с разработок по гражданским судам на подводных крыльях. Алексееву же за подобный волюнтаристский шаг министр судостроительной промышленности Иван Носенко объявил строгий выговор. Чтобы ускорить движение к цели, Алексеев идёт на ещё один нестандартный ход. Он уговаривает директора «Красного Сормова» Н.Н. Смелякова собрать партком завода по вопросу создания пассажирского теплохода на подводных крыльях. Партком 31 октября 1955 года рекомендует руководству завода построить первое гражданское судно на подводных крыльях. Своё решение партком направляет в ЦК КПСС, отмахнуться от него было уже невозможно. На последующем совещании в Совете Министров 5-му главку Минсудпрома было дано указание включать в планы горьковского филиала ЦКБ-19 разработку проекта будущей «Ракеты». Предприимчивости Алексеева можно только удивляться – кроме всего прочего, он взял на себя обязательство продемонстрировать «Ракету» на 6-м Всемирном фестивале молодёжи и студентов в Москве в 1957 году.

Как бы ни было избито это выражение, но 56–67-е годы – это звёздный час Ростислава Евгеньевича Алексеева, конструктора и удачливого человека. Ведь, как ни говори, но многие таланты засыхают, так сказать, на корню, если им изменяет фортуна и нет влиятельных сторонников и покровителей.

Надо ли говорить, как трудна и ответственна была эта работа со взятыми смелыми обязательствами. Алексеев сам как прирождённый и опытный художник и чертёжник разрабатывает дизайн «Ракеты», приняв за основу самолётный тип. Создание быстроходного пассажирского речного лайнера было невозможно без наличия соответствующего двигателя. И в этом Алексееву повезло: к 1956 году дизельный двигатель М-50, который испытывался на торпедных катерах в 1949–1951 гг., был наконец-то доведён до ума. Всю зиму был аврал, ближе к весне корпус, двигатель, движитель были установлены, но внутренняя отделка ещё не завершена. 8 мая первый теплоход на подводных крыльях «Ракета» был спущен на воду и начались его испытания, а 26 июля теплоход с передовиками производства вышел из сормовского затона в Москву и за 14 часов прибыл в речной порт Химки.

Три недели «Ракета» радовала и удивляла своим присутствием гостей и хозяев фестиваля. На ней побывали десятки делегаций из разных стран, а также секретари ЦК КПСС М. Суслов и А. Аристов, которые записали в Книге почётных гостей: «Замечательный теплоход! “Ракета” будет особенно полезна на больших реках, таких как Волга, Енисей, Амур, Лена, где такой теплоход будет конкурировать с авиацией. Желаем конструктору товарищу Алексееву успехов в этом деле». Серийно «Ракета» изготовлялась на Феодосийском судостроительном заводе. Общее число составило 400, из них 32 – на экспорт.

На гребне этого успеха удалось избавиться от приставки «филиал». Решением Совета народного хозяйства Горьковского экономического района от 24 декабря 1957 года филиал ЦКБ-19 передан вместе с опытной и производственной базой в состав завода «Красное Сормово». Теперь Ростислав Алексеев стал главным конструктором Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях (ЦКБ по СПК) завода «Красное Сормово». Отныне его стали звать «Главным». Численность персонала увеличили на 150 человек, в том числе   
50 конструкторов.

«Ракета» стала первой в серии теплоходов на подводных крыльях, каждый из последующих всё более и более совершенствовался как по техническим и эксплуатационным составляющим, так и по вопросам безопасности и комфортности для пассажиров. В 1959 году построен «Метеор» и далее «Комета», «Спутник», «Вихрь», «Чайка», «Беларусь», «Буревестник». Скорость движения неуклонно повышалась от 60 км/час у «Ракеты» до 97 км/час у «Чайки». Легко перечислить созданные конструкторским гением Р.Е. Алексеева суда на подводных крыльях, но за каждым поименованным стояли свои конструкторы, возникали трудности, мужественно преодолённые.

Звезда Алексеева стояла в зените. Газеты СССР от «Красного сормовича» до центрального органа КПСС «Правды» захлёбывались в восторге от его крылатых судов. В 1958 году Ростислав Алексеев в составе большой делегации был на Всемирной выставке в Брюсселе, на которой демонстрировались его «Ракета» и прогулочный катер на подводных крыльях «Волга». Каждое судно получило по Большой золотой медали международного жюри. Как опытный рисовальщик и человек с высокоразвитым художественным вкусом Алексеев легко и качественно овладел искусством фотографирования ещё с 1938 года. Он оставил после себя сотни замечательных снимков как технического характера, так и бытового.

Летом 1960 года министр речного флота РСФСР Зосима Шашков (верный сторонник Алексеева) организовал в Химках выставку достижений речного судостроения, приурочив её к пленуму ЦК КПСС. Для участников пленума З. Шашков предусмотрел осмотр судов и прежде всего «Метеора» и «Ракеты». Тогдашний главный партиец и премьер-министр союзного правительства Никита Хрущёв остался очень доволен прогулкой на «Метеоре» и конструктором Алексеевым. Тогда-то и состоялась их личная беседа. На ней поднимался вопрос создания экранопланов (ЭП), поэтому в постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от сентября 1960 года был включён секретный пункт № 12 о проектировании и создании двух кораблей специального назначения (экранопланов). Во время беседы подобревший Хрущёв, как сказочная щука, благосклонно обязался выполнить любое желание Алексеева. Ростислав кроме конструкторских талантов обладал и политическим чутьём. Он лишь скромно попросил у Хрущёва разрешения два раза в год звонить напрямую ему, первому лицу в государстве. Хрущёв, смеясь, сообщил номер своего прямого телефона. Кроме всего, ЦКБ по СПК было отнесено к первой категории проектно-конструкторских организаций, благодаря чему зарплата сотрудников повысилась в среднем на 30%. В июле этого же года началось строительство испытательной базы (ИС-2) на Горьковском водохранилище недалеко от районного центра Горьковской области Чкаловска. Первая ИС-1 действовала на берегу теплого (охладительного) озера Балахнинской ГРЭС.

Итак, с конца 1960 года началась в атмосфере полной секретности эра экранопланов (ЭП) – термин придуман Алексеевым и прижился во всем мире. Ю.П. Чернигин, один из первой группы создателей ЭП, вспоминал, что Главный неожиданно приказал назавтра явиться с личными вещами и чертёжными принадлежностями. Всех привезли на ИС-1 в Балахне и проводили в одну из комнат модельно-инженерного корпуса. Далее дословно: «Мы увидели 2-ярусные койки, занавешенные плотной тканью окна, ящики, полочки, тумбочки – словом, всё необходимое для быта. И тут стало ясно, что работа предстоит долгая и не самая лёгкая… Нас закрыли на большой замок и изолировали от внешнего мира. В подобных условиях в годы ГУЛАГа работали так называемые “шарашки” – коллективы репрессированных учёных и конструкторов. Задание Алексеев дал нам непростое: разработать эскизный проект первого экраноплана. Срок – один месяц». Первая самоходная модель (СМ-1) 21 июля 1961 года, за рулём которой был Алексеев, вышла на экранный полёт. Этот день – день рождения отечественных ЭП.

Главной чертой уникального характера Ростислава Алексеева, безусловно, была смелость, бесстрашие. О ледяных купаниях яхтсмена Алексеева уже упоминалось. Надо бы поосторожнее, но нет. Первые два военных года работы на «Красном Сормово» Ростислав ездил из нагорной части Горького на велосипеде, к которому он приделал лодочный мотор. Однажды, задумавшись, Ростислав наехал на скорости на тротуарный бордюр Окского (Канавинского) моста. Машинально он выжал ручку скорости, от перегрева радиатор не выдержал и разорвался, ошпарив лицо Ростиславу. Эту аварию он изобразил в карандашном рисунке. Надпись под ним гласит: «20 метров по воздуху, 3 дня слепоты –   
плата за новую конструкцию мотовелосипеда с лодочным мотором, правда после 2-летней эксплуатации. 1943 год. Взорвался водяной радиатор».

На трамваях до завода добраться трудно (15 км), и Ростислав записывается в мотосекцию. В пользование и для тренировок (связи со спортивным руководством города сохранились крепкие) он получает мотоцикл «Харлей Дэвидсон», поставляемый СССР по ленд-лизу.   
И в 1944 году новая авария. На скорости 140 км/час Ростислав не справился с управлением (вовремя не сбросил газ) и, чтобы не врезаться в грузовик, который «догнал», вынужден был свернуть на обочину и промчаться через трамвайные пути и колдобины. Надпись на рисунке такова: «Мы живы! Скорость 140. Помешала машина. Полёт через канавы и колеи /против 92 завода, война 44 г./ Харлей устоял. Не сброшен газ!»

Обычный человек после таких невзгод зарёкся бы повторять подобное, но не таков Ростислав. Душа у него была крылатая. Вот и в первом полёте на СМ-1 он должен быть впереди всех – за штурвалом неизведанного судна.

**6**

Патронаж Хрущёва давал реальную отдачу. Летом 1962 года   
(23 июня) ЦКБ по СПК переехало в новое, специально для него построенное здание прямо на берегу Волги. В устье реки Троца, впадающей в Горьковское водохранилище, к 1967 году построена ИС-2 – уникальный научно-исследовательский центр и полигон для испытаний ЭП с опытовым бассейном, аэродинамической трубой, позволяющей имитировать экранный эффект. В апреле 1962 года Ростиславу Алексееву присвоена учёная степень доктора технических наук (без защиты диссертации, протокол № 13 МНТ № 000400от 27.04.62). Так появилось новое имя «Доктор» к первым двум «Адмирал» и «Главный». Буквально через месяц он в группе своих верных соратников удостоен Ленинской премии за создание судов на подводных крыльях. Смешно сказать, но сумма вознаграждения на руки составляла 2500 рублей – автомобиль «Волгу» не купишь. Но по просьбе заместителя министра оборонной промышленности Д.Ф. Устинова Горьковский автозавод подарил ему «Чайку» под предлогом испытаний экранопланов.

Они для Алексеева стали главной целью конструкторской мысли. Друг за другом появлялись самоходные модели СМ-1 (1961), СМ-2 (1962), СМ-3 (1962), СМ-4 (1963), СМ-5 (1963), СМ-2П7 (1964), СМ-8 (1967), УТ-1 (1967). В ноябре 1961 года ИС-2 посетила высокопоставленная делегация в составе Д.Ф. Устинова и С.Г. Горшкова, главнокомандующего морским флотом СССР. Их прокатили на СМ-1, и гости остались весьма довольны новой разработкой Ростислава Алексеева. В мае 1962 года в целях поддержки главного конструктора Устинов организовал показ в Подмосковье СМ-2 Хрущёву. Экраноплан не был готов полностью – не успели установить второй двигатель, но тем не менее Алексеев решился его продемонстрировать в деле. И не прогадал. Недаром говорят, кто не рискует, тот не знает побед («не пьёт шампанского»). Болеслав Зобнин позже вспоминал такой диалог, услышанный на испытаниях. Один из генералов сказал Хрущёву:

– Никита Сергеевич, а модель полностью на экран не выходит!

– Раз Алексеев взялся за это дело, значит, выйдет!

Комментарии тут излишни.

Все эта «линейка» (термин Алексеева) самоходных моделей (СМ) рассматривались им как промежуточная для отработки эксплуатационных возможностей будущих крупных экранопланов, в частности корабля-макета (КМ) массой более 500 тонн. Именно такие гиганты, считал Алексеев, целесообразны с многих точек зрения. В этом его поддерживали заказчики – командование ВМФ и лично Д.Ф. Устинов, бывший тогда секретарём ЦК КПСС, курировавшим военно-промышленный комплекс. Они видели в таких экранопланах «убийц» авианосцев, которыми были сильны США. Было выпущено постановление ЦК КПСС и Совмина, выделены средства, и 25 апреля 1963 года в опытном производстве ЦКБ по СПК (позже завод «Волга») заложили гигантский экраноплан КМ (корабль-макет).

Американцы называли его «Каспийским монстром», они узнали о нём не только из снимков со спутника, как принято считать. Ещё в 1956 году разведка США неким образом прознала о новаторских разработках Алексеева и попытались разузнать, что к чему. В апреле 1956 года охрана завода «Красное Сормово» задержала военно-морского атташе Канады Филипса, пытавшегося проникнуть в затон, где находились субмарины и крылатые корабли. Были и другие инциденты, что вынудило правительство СССР принять в августе 1959 года постановление о закрытие города для иностранцев, но и эти меры не помогали. В июне 1966 года КМ был спущен на воду сормовского затона, и в тот же день, по рассказам очевидцев, «Голос Америки» сообщил, что в Сормове спущен корабль с новым принципом движения.

Для транспортировки его на море у КМ демонтировали крылья и кормовой стабилизатор и в таком виде перебазировали в плавучий док города Каспийск (завод «Дагдизель»), где создали испытательную станцию ИС-3. Затем была создана четвёртая база ИС-4 на острове Чечень в Каспийском море. Там же и приступили к окончательному монтажу и испытаниям. КМ – один из самых крупных и тяжёлых летательных аппаратов в мире, а для экранопланов его вес (550 т) никем не превзойдён до сих пор. Дли-  
на корпуса – 92,4 м, размах крыльев – 37,8, максимальная высота – 22 м.

Темп работы был изматывающий: строительство КМ, испытания СМ-2П7 и СМ-5, проектирование новых ЭП и постепенно у подчинённых Алексеева, который проявлял настойчивость и бескомпромиссность, стало назревать недовольство. Ему такой темп был привычен ещё со студенческих лет, но пришло новое поколение, воспитанное в условиях отмены диктатуры пролетариата и распространения идей потребления и прав человека. Появились недоброжелатели. Ростислав Алексеев, разрываясь между ИС-1, ИС-2, ИС-3, испытаниями и конт-  
ролем строительства новых ЭП, не замечал, что внутри коллектива назревал конфликт. Или делал вид, что не видит, что это не главное и всё разрешится само собой.

Такие крупные дела никогда не обходятся без накладок и аварий. Первой стало крушение экраноплана СМ-1-бис (бис – значит второй) 3 февраля 1963 года. В.И. Шадрин, будучи пилотом, вспоминал, что машина оторвалась от экрана, взмыла на 50 метров вверх, а потом рухнула на воду, вся развалившись. Он и пассажиры остались целы. Потом на ИС-2 в ангаре, где стоял СМ-2, случился пожар, нанесший СМ значительный урон. СМ-5, представлявший собой в восемь раз уменьшенную копию КМ, поначалу управлялся Алексеевым, а потом профессио-  
нальным лётчиком В. Печеновым. Но в тот роковой день, 24 августа 1964 года, их за штурвалом СМ-5 не было, и он разбился. Погибли два пилота. Решением Волго-Вятского совета народного хозяйства (ВВСНХ) были запрещены не только полёты, но и вообще работы по экранопланам. В апреле 1965 года Алексеев образовал ЛИО (лётно-испытательный отряд), понимая, что ЭП – это не судно, а скорее самолёт.

Самое же главное случилось в октябре 1964 года, когда Никиту Хрущёва сняли со всех постов и Алексеев потерял в его лице своего могущественного покровителя. В 1965 году совнархозы были упразднены, и восстановлены министерства. Завод «Красное Сормово», а значит, и ЦКБ по СПК вошли в состав Минсудпрома, который возглавил явный недоброжелатель Алексеева и противник экранопланов Б.Е. Бутома.

Известен случай, когда на одном из совещаний по поводу одного из ЭП, Бутома задал Алексееву вопрос:

– Вы хотите сказать, что эта штука летает выше телеграфного столба?

– Да, Борис Евстафьевич!

– Тем, что летает выше телеграфного столба, судпром не занимается, –   
с металлом в голосе возразил министр.

В день 50-летнего юбилея Ростислава Алексеева в горьковском Доме учёных состоялось его чествование. Люди собрались со всего Союза. Все ждали представления юбиляра к высокой государственной награде, но… От Минсудпрома был лишь представитель 2-го главка, который казённым языком зачитал казённый текст Почётной грамоты. И всё!

Ясно стало, что над головой Алексеева сгустились тучи. Ко всему прочему 3 декабря 1967 года умер его верный друг и заместитель Николай Зайцев. Алексеев выбрал сомнительный вариант: он обратился в Минсудпром с просьбой найти ему главного инженера. Просить врага о помощи? А ведь под рукой у него были другие надёжные конструкторы-друзья: Ерлыкин, Зобнин, Шапкин – яхтсмены и классные инженеры, да и А.И. Маскалик, работавший с Алексеевым с 1954 года, созрел до должности главного инженера. В министерстве поняли ситуацию правильно если они понизят Алексеева, то «бунта на корабле» не будет. Минсудпром увеличил оклад Алексееву на 120 рублей, но снял его с должности начальника – главного конструктора ЦКБ по СПК. Мало этого, он разделил его на три группы: КБ «А», назначив его руководителем   
И.И. Ерлыкина, КБ «Б» – начальник Р.Е. Алексеев и самостоятельный завод «Волга». Иван Ерлыкин стал заниматься речными и морскими судами на подводных крыльях, а Алексееву отдали экранопланы.   
А над ними всеми назначили «варяга» В.В. Иконникова из Горьковского ЦКБ-51.

Дальше – больше, в 1972 году последовало новое понижение. Запись в трудовой книжке гласит: «Назначен главным конструктором проекта СМ-6 – Главным конструктором 2-й степени (приказ МСП СССР   
№ 32 от 30/3-72)». Фортуна отвернулась от Ростислава Алексеева. Летом 1975 года при испытаниях десантного экраноплана «Орлёнок» с членами межведомственной комиссии на борту отказали кормовые двигатели, и в результате разбалансировки хвост оторвался. И только благодаря самообладанию и знаниям Алексеев лично довёл «Орлёнок» до берега. Последствия этого крушения (хотя «Доктор» спас 50 человек) были ещё более разрушительны для его карьеры. Второго октября 1975 года Алексеев «переведён главным конструктором 2-й степени – главным конструктором темы – начальником отдела» (запись в трудовой книжке), то есть ему доверили лишь быть главным конструктором темы – восстановления «Орлёнка». Алексеев значительно переработал проект и применил гидролыжи.

Третьего ноября 1979 года первый боевой экраноплан был принят в состав ВМФ СССР. Экраноплан «Орленок» двигался на высоте до   
2 метров над поверхностью воды. Для уменьшения разбега на нём под крыло поддували газовые струи носовых двигателей, которые отключались в полете, и машина двигалась на кормовом маршевом двигателе. При необходимости аппарат имел возможность уходить с экрана и лететь подобно самолету на высоте до 6000 м. Обладая взлетной массой 140 тонн, экраноплан «Орленок» с батальоном десанта и двумя БТР на борту развивал скорость 420 км/час и за один час пересекал Каспийское море.

**7**

Первое поколение создавалось по «самолётной схеме» – все   
СМ-1–8, КМ, «Орлёнок», «Лунь». Алексеев нашёл новую нишу, теперь его модели, которые он резал и клеил, отвечали принципу «летающее крыло». Владимир Моисеев вспоминал: «…произошёл прорыв фантазии в новые конкретные формы. Р. Е. стал резать модели типа “летающее крыло”. Моделек, проектов было много. Шёл широкий поиск. Это было какое-то буйство фантастических летающих форм! Теперь, когда его отлучили от текущих проектов, можно было позволить себе больше фантазии. Может быть, над землёй дули такие ветры. Именно в это время где-то рождались “Стелс”, “Вояджер” и самолёт с обратной стреловидностью крыла. <…> Алексеев ходил по ЦКБ, приоткрывал коробку и давал заглянуть туда людям. Сам он смотрел им в глаза, пытался определить, будут они с ним работать или нет. Если при этом он ещё счастливо улыбался (в такие-то чёрные дни), то многие были почти уверены, что он свихнулся, и старались улизнуть   
под любым предлогом. …Меня от таких сцен просто прошибали слёзы».

Молодые конструкторы поддержали его. Отдел Алексеева расширился до 150 человек. Он постоянно жил на ИС-2, и вместе с ним почти все его сотрудники.

Моисеев как участник этого возрождения далее вспоминал: «Его кабинет превратился в мастерскую и полигон. Здесь рождалось новое ЦКБ... На длиннющем рабочем столе действовала миниатюрная катапульта. Модельки выстреливала тоненькая авиамодельная резинка. Толпились люди, которые просто не могли отсюда уйти.

Начальство или закрывало на происходящую вакханалию глаза, или тайно помогало. Скорей всего, оно было просто загипнотизировано этим возрождением из пепла. Похоже элементарная совесть тихо шепнула каждому – по газону не ходить!»

Постепенно его модельки превратились во вполне осязаемую самоходную полуторатонную модель СМ-9. При её транспортировке по льду устья Троцы 11 января 1980 года Ростиславу Алексееву пришлось принять на себя чрезмерную нагрузку. Спайка (её позже обнаружили во время операции) на одной из кишок разошлась, и содержимое попало в полость живота. Начался перитонит (воспаление брюшины), вовремя не обнаруженный. Запущенный гнойный перитонит и сейчас-то лечится с трудом, а 40 лет назад тем более. Спасти великого конструктора самые известные хирурги Горького не смогли.

После операции, не приходя в сознание, 9 февраля 1980 года Ростислав Евгеньевич Алексеев скончался.

Его сподвижник и товарищ по работе в ЦКБ по СПК Ю.А. Балинов сочинил стихи на его смерть. Вот отрывок:

Незауряден в частностях и в целом,

Он вечно был идеями томим.

Незаменимого помянем делом

И завершим намеченное им.