

РОСТИСЛАВ ЕВГЕНЬЕВИЧ АЛЕКСЕЕВ — кораблестроитель, создатель судов на подводных крыльях, экранопланов и экранолетов. Лауреат Ленинской (1962) и Сталинской премии второй степени (1951). Член ВКП(б) с 1950 года.

Родился 18 декабря 1916 года в городе Новозыбков Черниговской губернии (ныне Брянской области), в семье учительницы и агронома.

В 1935 году поступил в Горьковский индустриальный институт имени Жданова на кораблестроительный факультет. После его окончания был направлен на завод «Красное Сормово», где с 1941 по 1943 год работал в должности контрольного мастера выпуска танков.

В 1942 году руководил работами по созданию боевых катеров на подводных крыльях. Катера Алексева не успели принять участия в боевых действиях, но созданные им модели убеждали в возможности успешной реализации идеи.

Впервые судно на подводных крыльях «Ракета» было показано мировой общественности в Москве на Международном фестивале молодежи и студентов. Спроектированные Р.Е. Алексеевым суда на подводных крыльях открыли новое направление в мировом скоростном судостроении. В 1961 году десять сотрудников во главе с Алексеевым получают Ленинскую премию за создание этого нового транспортного средства.

В 1962 году в ЦКБ началась работа по созданию экраноплана КМ для ВМФ, а в 1964 году — над проектом экраноплана Т-1 для воздушно-десантных войск. 3 ноября 1979 года первый в мире десантный корабль-экрanoплан «Орленок» был принят как боевая единица в состав ВМФ. Он получил штатный номер МДЭ-160 (малый десантный экраноплан). Всего было построено 5 экранопланов данного типа, им были присвоены флотские обозначения, и все они считались кораблями.

Р.Е. Алексеев лично руководил проведением испытаний экранопланов, сам пилотировал созданные им образцы экранопланов. При испытании модели нового пассажирского экранолета Ростислав Алексеев надорвался при спуске аппарата на воду, и после двух операций скончался 9 февраля 1980 года.

2 февраля 2007 года постановлением Правительства Нижегородской области его имя было присвоено Нижегородскому государственному техническому университету. Также его именем названы судно на подводных крыльях и площадь в Нижнем Новгороде. В центре Сормова Р.Е. Алексееву установлен памятник.

Р.Е. Алексеев первым сумел «приручить» экранный эффект. Экранопланы, разработанные его КБ, поражали своими летными характеристиками и вызывали недоверие и опасение у западных политиков и военных. До сих пор ни одному конструкторскому бюро в мире не удалось достичь таких высоких результатов в области экранопланостроения. Многие страны занимались разработкой экранопланов, но только СССР сумел построить действующий образец, испытать его и принять на вооружение.

Идеи Р.Е. Алексева продолжают свое развитие. Генеральный директор ЦКБ им. Алексева Сергей Платонов заявил, что после 2015 г. в России начнется серийное производство экранопланов. Хочется верить, что проекты выдающегося конструктора Р.Е. Алексева найдут свое применение в возрождающейся России.

Серия значков и магнитов «Между небом и водой. Экранопланы: вчера, сегодня, завтра»

Разработан ООО «Т-Медиа»

© Дизайн А. Бардиян, 2012

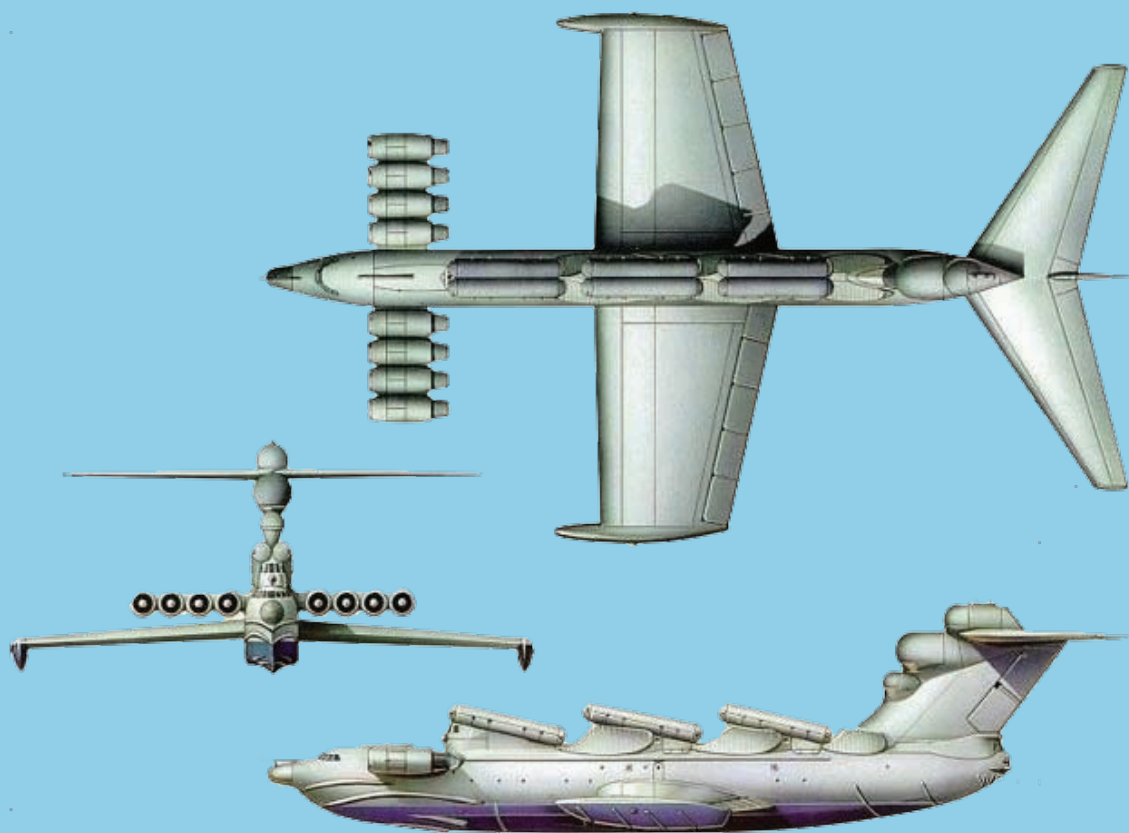
www.tanki-media.ru, bardiyana@tanki-media.ru

ООО «Т-Медиа»

11675, Россия, Москва,

ул. Т. Макаровой, 8, оф. 274

ЭКРАНОПЛАНЫ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА



МЕЖДУ НЕБОМ И ВОДОЙ

Серия значков и магнитов

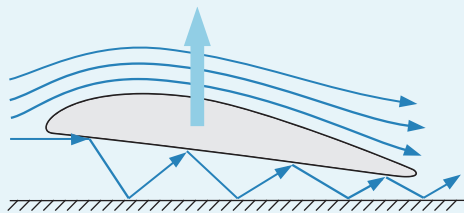
«Между небом и водой.»

Экранопланы: вчера, сегодня, завтра»

Не так давно в мировой печати промелькнуло сообщение: «Компания Boeing работает над проектом гигантского экраноплана. Летательный аппарат, названный «Ультра», будет иметь 152 м в длину, а размах крыльев составит 106 м».

Это сообщение не привлекло бы особого внимания. Мало ли над какими проектами работают авиационные фирмы... Но в этом деле есть одна тонкость, которая со временем подзабыта....

Экранный эффект — это та же воздушная подушка, только образуемая путем нагнетания воздуха не специальными устройствами, а динамически набегающим потоком воздуха. То есть «крыло» таких аппаратов создает подъемную силу не только за счет разреженного давления над верхней плоскостью (как у «нормальных» самолетов), но и за счет повышенного давления под нижней плоскостью, создать которое возможно только на очень небольших высотах (до 10 метров).



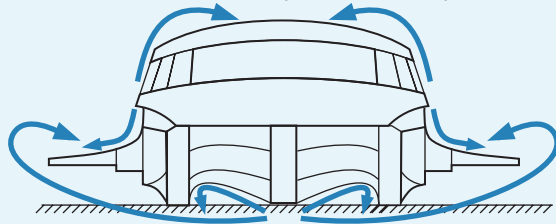
Экранный эффект на 20–30% увеличивает подъемную силу крыла летательного аппарата и снижает его сопротивления вблизи поверхности. Теоретически, с учетом многих других факторов, грузоподъемность машины, скользящей над водой, может быть на 40% больше!

С экранным эффектом – эффектом изменения несущих свойств воздушного крыла на малых высотах – впервые столкнулись авиаторы в 20-х годах XX века на взлетно-посадочных режимах полета самолетов. В ряде случаев проявление экранного эффекта оборачивалось авариями и катастрофами.

В 1964 году по постановлению правительства СССР под руководством Ростислава Евгеньевича Алексеева были начаты работы по созданию экранопланов для

ВМФ, и спустя два года экраноплан КМ-1, получивший у зарубежных спецслужб название «Каспийский Монстр» массой 550 тонн был построен и спущен на воду. Экраноплан успешно прошел государственные испытания, после чего эксплуатировался до 1980 года, обеспечивая решения различных задач проектирования экранопланов. До появления самолета Ан-225 «Мрия» это был самый тяжелый летательный аппарат в мире.

Экранопланы выгодно отличаются от обычных кораблей тем, что способны развивать скорость до 460



км/ч, а их перемещение практически не ограничено – моря, реки, болотистая местность, снега, льды и даже суша способны служить для создания «экрана». Кроме того, в отличие от самолетов, экранопланы более живучи, экономичны и практически незаметны для радиолокационных средств обнаружения противника, а также невосприимчивы к противокорабельным минам.

Наступившая в стране перестройка сделала невозможным дальнейшие разработки и постройки экранопланов. После гибели СССР конструкторское бюро Алексеева подверглось разгрому.

В настоящее время разработки в области экранопланостроения в России ведутся частными компаниями на собственные средства. В 2000 году ОКБ «Сухого» представило экранолет С-90, способный перевозить до 4,5 тонн грузов на высоте от 0,5 до 4000 метров. Дальность полета аппарата составляет около трех тысяч километров. «Арктическая торгово-транспортная компания» занимается выпуском пассажирских пятиместных экранопланов Aquaglide-5, а московское НПК «Трэк» производит экранопланы «Иволга». Последние уже принимаются на службу в МЧС. В самом ЦКБ «Алексеева» сегодня выпускаются экранопланы «Волга-2», «Ракета-2» и «Стриж».м



1. Экраноплан КМ-1 («Каспийский монстр»)



2. Транспортно-десантный экраноплан А-90 «Орленок»



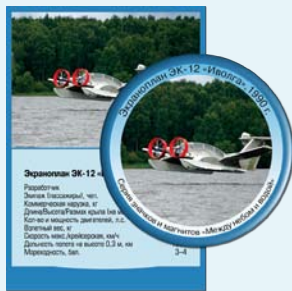
3. Экраноплан-ракетоносец «Лунь»



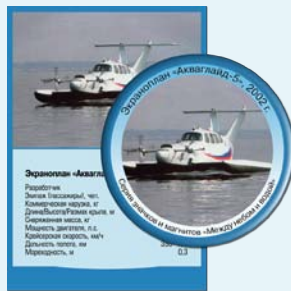
4. Экраноплан ВВА-14



5. Учебно-тренировочный экраноплан «Стриж»



6. Экраноплан ЭК-12 «Иволга»



7. Экраноплан «Акваглайд-5»



8. Экспериментальный спасательный катер-амфибия ЭСКА-1



9. Экраноплан «Акваглайд-30»



10. Морской пассажирский газотурбоход «Ракета-2»



11. Грузопассажирский экраноплан «Икар» («Речное такси»)



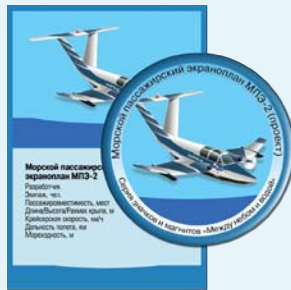
12. Экраноплан «Волга-2»



13. Экраноплан-амфибия С-90-200, (проект)



14. Поисково-спасательный экраноплан «Спасатель», (проект)



15. Морской пассажирский экраноплан МП2-2 (проект)



16. Морской пассажирский экраноплан МП2-3 (проект)



17. Морской пассажирский экраноплан МП2-10 (проект)



18. Экраноплан «Касатка-5», 2005 г.