

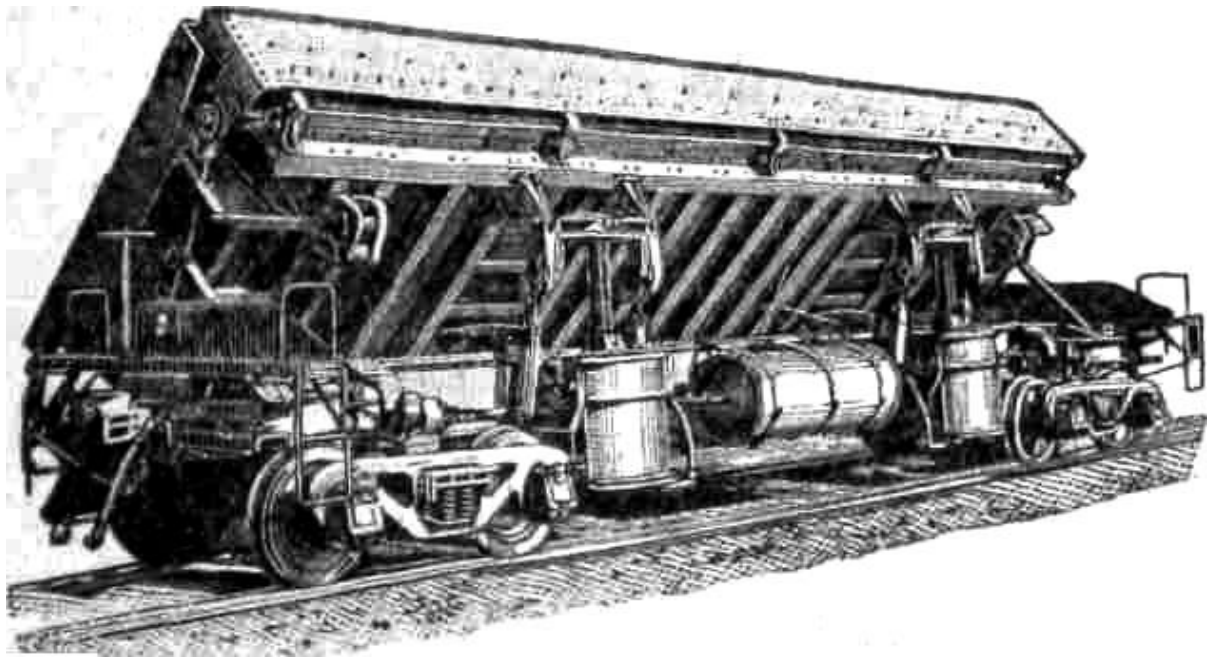
## Исторический календарь завода "Красное Сормово". Памятные даты декабря



**90 лет назад в декабре 1927 года состоялся XV съезд ВКП(б), который утвердил директивы по составлению первого пятилетнего плана развития народного хозяйства в СССР.**

Пятилетним планом было предусмотрено резкое увеличение выпуска всех видов промышленной продукции. «Красному Сормову» предписывалось выпускать 105 морских и речных судов за пятилетний период. Значительный рост судостроения увеличивал потребность в дизелях, судовых котлах и механизмах. Большое внимание уделялось также паровозостроению.

Первые месяцы показали, что сормовичи полны решимости выполнить намеченные планы. На заводе стало развиваться рационализаторское движение. Уже в первый год пятилетки новаторы вынесли около 100 изобретений с условной годовой экономией в 197 957 рублей. К концу пятилетки насчитывалось 43 группы, объединявшие 1397 изобретателей. В период первой пятилетки массовым движением становятся соцсоревнования, зачинателями которых выступили комсомольцы судостроительного цеха. Первую ударную бригаду, продемонстрировавшую невероятные результаты по числу просверливаемых отверстий, возглавил Е.И. Малов. Уже к концу 1929 года в соревновании участвовало более 11 тысяч человек.



Большими темпами осваивался выпуск новых типов продукции: 50-тонные вагоны, более мощные паровозы, суда и двигатели, современные трамваи, большое количество товаров широкого потребления. Осенью 1930 год в пробный рейс отправляется новая самоходная железная баржа «Абхазия» грузоподъемностью 2150 т. В 1931 году паровозостроительный завод на кооперативных началах с Луганским и Коломенским заводами приступил к постройке двух сверхмощных опытных паровозов типа 1-5-1. В пятилетку завод освоил производство думпкаров, в этот же период на заводе ведется строительство первых подводных лодок.



Борьба за выполнение контрольных цифр 1931 года проходила под лозунгом овладения техникой. Это было одним из основных условий выполнения пятилетки. Поэтому в этот период на предприятии особое внимание уделялось повышению технической грамотности, открывались новые школы при цехах и пункты по ликвидации безграмотности по месту жительства, работали курсы, кружки, техническая библиотека.





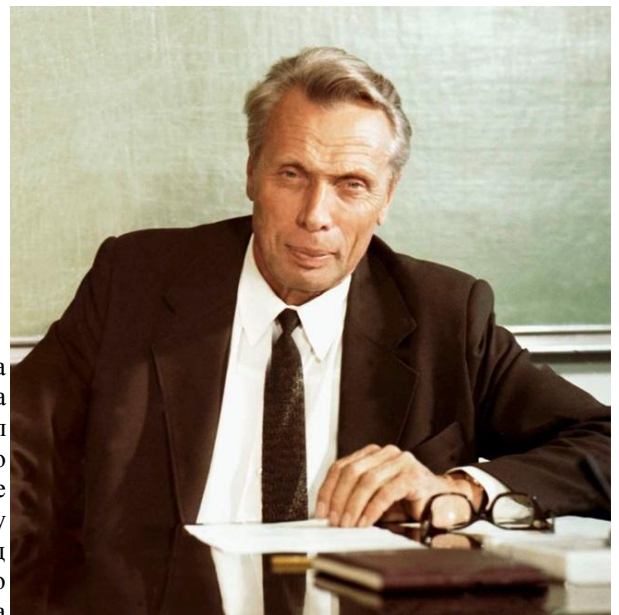
Непрерывно увеличивалась и производственная программа – положение с кадрами становилось все более острым. Для решения этой проблемы завод отправлял в высшие учебные заведения и на рабфаки сотни своих рабочих. В Сормово были открыты индустриально-педагогический институт и вечернее отделение механико-машиностроительного института. Большой популярностью у рабочих пользовалась Промышленная академия.

В 1931 году завод для 413 заказчиков выпускал три типа паровозов, четыре типа дизелей, 18 типов паровых машин, четыре типа вагонов и много другой продукции. Завод обеспечивал многие отрасли народного хозяйства. Так, «Красное Сормово» оставалось крупнейшим поставщиком бурового инструмента и оборудования для нефтяной промышленности страны.

Первая пятилетка была выполнена за 4 года. Она прошла при возрастающем участии рабочих в решении производственных задач. К концу первой пятилетки на заводе насчитывалось 117 ударных бригад. А успехи по выполнению первого пятилетнего плана позволили смотреть в следующую пятилетку с еще большим оптимизмом и уделить больше внимания развитию судостроения.

**29 декабря 1947 года - 70 лет назад в составе конструкторского отдела завода на правах сектора организована гидравлическая лаборатория во главе с Р.Е. Алексеевым.**

Командование ВМС в 1947 году решило продолжить работы на заводе «Красное Сормово» по установке подводных крыльев новой схемы на готовый серийный малый торпедный катер вместо предложенного Ростиславом Алексеевым направления работы по созданию нового торпедного катера с подводными крыльями. Это позволяло увеличить скорость хода с 52 до 61 узла и улучшить другие тактико-технические данные парка торпедных катеров проекта 123бис.



Сроки выполнения работ по переоборудованию катера А-7 были установлены приказом Министра Транспортного машиностроения жесткие - 3 квартал 1947 года. Группа конструкторов конструкторского отдела под руководством Алексеева начала модельные исследования подводных крыльев и разработку проектной документации. Для их продолжения завод вышел с предложением в Министерство Транспортного машиностроения по финансированию строительства



опытового бассейна. Министерство инициативу поддержало и в распоряжение гидравлической лаборатории был передан четвертый пролет танкового опытного цеха завода для строительства там опытового бассейна. Работа по проектированию шла трудно. Сам катер пришел на завод из Тюмени только к концу лета 1947 года, и был установлен в одном из цехов завода. К этому времени основные рабочие чертежи установки подводных крыльев гидролабораторией были

выполнены и катер был спущен на воду с опозданием сроков.

К весне 1948 года подводные крылья изготовлены и смонтированы на катере. Произведены необходимые подкрепления под установку крыльев и необходимые доработки систем катера. 28 сентября 1948 года катер А-7 был предъявлен на Государственные испытания.

Для испытаний на море и сдачи торпедного катера с завода «Красное Сормово» выехали во главе с главным конструктором переоборудования катера А-7 Р. Е. Алексеевым, назначенным от завода ответственным сдатчиком, бригада конструкторов гидролаборатории СКБ (специальное конструкторское бюро, так был переименован в 1948 году конструкторский отдел завода, что повышало его статус) и бригада рабочих опытного танкового цеха.

Так был поставлен на подводные крылья и сдан Военно-Морским Силам первый боевой торпедный катер в стране.

Работы по дооборудованию ряда торпедных катеров «Гидролаборатория» проводила с 1947 по 1955 годы. В 1951 году за разработку схемы малопогружных, саморегулирующих подъемную силу крыльев и внедрение их на торпедных катерах Р.Е.Алексееву, Л.С.Попову, Н.А.Зайцеву и И.И. Ерлыкину была присуждена Сталинская премия.

Правда, дальнейшая работа показала, что целесообразнее было бы все же разрабатывать новый катер с подводными крыльями. В итоге по ряду причин переоборудование парка катеров ВМС под установку подводных крыльев не состоялось. Тем не менее, это была первая настоящая работа Алексеева с боевыми катерами.

В 1952 году «Гидролаборатория» была переименована в Научно-исследовательскую гидродинамическую лабораторию (НИГЛ). Одновременно завод приступил к созданию пассажирских судов на подводных крыльях.

В 1955 году на базе НИГЛ был создан филиал Ленинградского ЦКБ-19, главным конструктором которого был назначен Р.Е. Алексеев. А в 1958 году на его базе было создано ЦКБ по судам на подводных крыльях.

**Источники:** музей истории завода «Красное Сормово», книга «Красное Сормово: завод и люди», сайт ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева.