

12. Сольцевич В. Оперативно помогать путейцам в снегоборьбе // Большевистский транспорт. 1952. 16 декабря.
13. Шептяков Н. Александр Игнатьев: лесовод по призванию // Вечерний Котлас. 2014. 11 апреля.
14. Шептяков Н.В. «Зеленый щит» путей: дистанция лесозащитных насаждений // Магистраль – моя судьба. Котлас, 2012.
15. Шептяков Н.В. История снегоборьбы на железнодорожном транспорте // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России. Вып.3. Котлас, 2008.
16. Шептяков Н.В. Лесоводы-железнодорожники Н.С.Русановский и Ф.И.Ятченко // Двинская земля. Вып.5. Котлас, 2007.
17. Ятченко Ф. Двухдекадник озеленения на Печорской // Большевистский транспорт. 1952. 13 мая.
18. Ятченко Ф. Защитные лесонасаждения в тундре // Гудок. 1954. 1 июля.
19. Ятченко Ф. Защитные лесонасаждения в тундре // Печорская магистраль. 1954. 10 июля.
20. Ятченко Ф. Лесопосадки и озеленение на Печорской // Большевистский транспорт. 1952. 9 сентября.

Вирячева, Светлана Геннадьевна. Алексеевские "Ракеты" в Котласе / С. Г. Вирячева. - Текст : непосредственный // Проблемы развития транспортной инфраструктуры северных территорий : материалы 2 всероссийской научно-практической конференции, 22-23 апреля 2016 года. - Санкт-Петербург : Издательство ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, 2017. - Вып. 2. - С. 219-228.

*Вирячева С.Г.*

## АЛЕКСЕЕВСКИЕ «РАКЕТЫ» В КОТЛАСЕ

18 декабря 2016 года – примечательная дата в истории. В этот день исполняется 100 лет со дня рождения великого конструктора, создателя судов на подводных крыльях и экранопланов – Ростислава Евгеньевича Алексеева. В 2017 году исполнится 60 лет со времени создания его коллективом первого теплохода типа «Ракета». В связи с этими двумя датами правомерным является обращение как к личности Р.Е.Алексеева, так и к странице истории котласского пассажирского флота, связанной с эксплуатацией «Ракет».

Р.Е.Алексеев – разработчик множества оригинальных идей, оказавших принципиально важное влияние на развитие мирового скоростного флота. Он заложил научно-технические основы создания судов на подводных крыльях и на динамической воздушной подушке, стал организатором целой отрасли скоростного судостроения. Уже тот факт, что в библиотеке Конгресса США в портретной галерее выдающихся деятелей мира помещён портрет Р.Е.Алексеева, многое говорит о масштабе этой личности и значимости его изобретений.

Ростислав Евгеньевич с 1933 года жил и творил в Нижнем Новгороде. С юности занимался конструированием яхт. «Много десятилетий спустя, когда Алексеев уже стал знаменитым, он неоднократно говорил, что опыт работы с яхтами сыграл основную роль в создании судов на подводных крыльях» [4, с.29]. В 1935 году Р.Е.Алексеев поступил на кораблестроительный факультет Горьковского индустриального института, по-прежнему занимаясь проектированием и строительством яхт. По чертежам Р.Е.Алексеева яхты строились до 1950-х годов. Среди яхтсменов он получил прозвище «Адмирал».

Началом создания судов на подводных крыльях можно считать защиту Р.Е.Алексеевым 1 октября 1941 года дипломного проекта «Глиссер на подводных крыльях». Комиссия определила, что проект имеет характер научно-исследовательской работы, а в отдельных разделах приближается к уровню кандидатской диссертации. Вместе с дипломом Ростислав Алексеев получил направление на завод «Красное Сормово».

10 октября 1941 года Алексеев направил рапорт и проект глиссера на подводных крыльях народному комиссару военно-морского флота Н.Г.Кузнецову. Ответ на рапорт был отрицательным – «предлагаемая схема глиссера на подводных крыльях является неприемлемой» [1]. Тем не менее в военные годы, когда Сормовский завод выпускал танки «Т-34», с разрешения руководства Алексеев параллельно продолжал заниматься разработкой проекта нового судна.

В конце 1942 года инициативная группа Алексеева закончила разработку проекта катера «А-4» на двух мало погруженных подводных крыльях. Получив новые результаты на различных поисковых моделях, Алексеев доложил руководству завода об итогах и планах на ближайшую перспективу. В результате ему с 1943 года разрешают полностью в рабочее время заниматься катером «А-4», а его группу переводят в отдел главного конструктора завода.

На базе этой группы в структуре отдела организовали «Гидродинамическую лабораторию» («Гидролабораторию»). 1 января 1943 года Р.Е.Алексеева назначили её руководителем, поручив довести проект катера «А-4» до завершения. Поэтому официальным началом работ по судам на подводных крыльях на заводе «Красное Сормово» считается 1943 год.

В октябре 1943 года в заводской гавани был спущен на воду первый катер на подводных крыльях «А-4». Проведя осенью 1943 года испытания катера, Алексеев пришёл к выводу: «Испытания катера "А-4" показали хорошую мореходность данной схемы и впервые проявили возможность использования влияния поверхности воды на подъёмную силу крыла при приближении к поверхности воды». Так зародилась идея конструкции саморегулирующих подъёмную силу мало погруженных подводных крыльев, принципиально отличающихся от всех существующих конструкций крыльев: родился «эффект Алексеева».

Увидев результат, руководство завода выделило для гидролаборатории новое помещение. Пришли новые люди, поверившие в идею Р.Е.Алексеева, и начался процесс создания проектов будущих судов на подводных крыльях. Были проведены обширные теоретические и экспериментальные исследования, результаты которых первоначально применялись при создании торпедных катеров на подводных крыльях. За эту работу группе ведущих конструкторов, в том числе Р.Е.Алексееву, в 1951 году была присуждена Сталинская премия.

В 1952 году на основе коллектива, сплочённого Р.Е.Алексеевым, на заводе «Красное Сормово» создаётся филиал одного из Ленинградских конструкторских бюро (ЦКБ-19). Алексеев был назначен Главным конструктором филиала. В 1956 году под его руководством, на основе успешно проведённых комплексных исследований и модельных испытаний, был разработан проект и построен первый речной теплоход на подводных крыльях на 66 пассажиров – «Ракета».

«Обладая высокими гидродинамическими качествами..., теплоход имел хорошие характеристики устойчивости движения, управляемости и маневренности, отвечающие требованиям, предъявляемым к пассажирским судам. В проекте удачно решены вопросы архитектуры, конструкции корпуса, обитаемости, компоновки силовой установки и другие, что способствовало успешному внедрению этого теплохода в народное хозяйство» [4, с.30].

Первая «Ракета» была спущена на воду 8 мая 1957 года. 26 июля она отправилась в Москву, на Международный фестиваль молодёжи. На борту находились, кроме команды, конструкторы и рабочие, принимавшие самое активное участие в проектировании и строительстве крылатого судна. «Ракета» открывала парад судов на Москве-реке. Тысячи москвичей и гостей фестиваля увидели необычный корабль. «Ракета» мчалась вдоль гранитных берегов, усеянных народом, стремительно подныривала под мосты, эффектно прошла мимо Кремля. Появление «Ракеты» – белоснежного, похожего на самолёт судна, встречалось восторженно. На крылатой «Ракете» в те дни совершили поездку руководители партии и правительства. Новинка получила высокую оценку.

После прибытия «Ракеты» из Москвы Волжское пароходство объявило о регулярных рейсах теплохода на линии «Горький – Казань». Первый рейс состоялся 25 августа 1957 года. Каждый новый рейс убеждал и конструкторов, и пассажиров в необходимости таких судов. В 1958 году было образовано Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях (ЦКБ по СПК), а Р.Е.Алексеев назначен Главным конструктором.

За опытной «Ракетой» в течение 1957-1966 годов были спроектированы и построены на производственной базе ЦКБ по СПК, заводе «Красное Сормово», Зеленодольском и Феодосийском судостроительных заводах, Потийском и Гомельском судостроительно-судоремонтных заводах головные и серийные суда на подводных крыльях: «Ракета», «Ракета М» (мелкосидящая), шестиместные катера на подводных крыльях «Волга», речные теплоходы «Метеор» и «Спутник», морские теплоходы «Комета» и «Вихрь», мелкосидящие речные теплоходы «Чайка» и «Беларусь», газотурбоход «Буревестник». Таким образом, был создан скоростной флот России. Наибольшее распространение получили «Ракета», «Метеор» и «Комета». Большое число судов этих типов было продано за границу. В 1962 г. конструкторам ЦКБ по СПК во главе с Р.Е.Алексеевым за создание судов на подводных крыльях присуждена Ленинская премия.

Все «Ракеты», кроме первых образцов, строились в Феодосии на судостроительном заводе «Море». Последние «Ракеты» были построены в 1976 году. По серийности этот теплоход превосходил другие суда на подводных крыльях. «Ракеты» перевозили пассажиров на многих судоходных реках страны. На крупных реках их число доходило до нескольких десятков.

Крылатый флот Алексеева эксплуатировался и на Северной Двине. Образованная от слияния двух рек – Сухоны и Юга, Северная Двина имеет длину 744 км и судоходна во время навигации на всём своём протяжении. Навигация длится 180 – 185 суток. Судоходство по Северодвинскому бассейну обеспечивало и обеспечивает Северное речное пароходство (СРП), расположенное в Архангельске. Пассажирский и грузовой флот пароходства был приписан к раз-

ным структурам, в том числе находившимся в центре Северо-Двинского речного бассейна – в Котласе. Здесь обслуживалось больше всего пассажирских судов, в том числе скоростных.

История скоростного пассажирского флота на Северной Двине началась в 1961 году. 24 июня 1961 года капитан А.Герасимов привёл в Архангельск с Чёрного моря первый теплоход типа «Ракета» – «Ракету-19». Уже в июле «Ракета-19» приступила к перевозке пассажиров на линии «Архангельск – Новодвинск». Рейс занимал всего 25 минут, что позволило речникам успешно конкурировать с другими видами транспорта. В 1964 году в состав пассажирского флота пароходства передаются ещё два теплохода типа «Ракета». За одну навигацию «Ракеты» перевозили до 200 тысяч пассажиров со скоростью в 4 раза большей, чем паровые суда [3, с.179-180].

В середине 1960-х годов осваиваются новые формы хозяйствования. Следует подчеркнуть экономический эффект использования судов на подводных крыльях. «В навигацию 1965 года 359 судов СРП работали в условиях полного хозрасчёта. Только 200 теплоходов добились положительных финансовых результатов, в том числе теплоходы типа "Ракета". В 1967 году "Ракеты" принесли в среднем прибыль по 30 000 рублей в расчёте на каждое судно (в те годы это равнялось стоимости 6 автомашин "Волга")» [3, с.185].

В целом 1960-е годы были в истории речного флота временем модернизации. Дымящие паровички уступили место мощным теплоходам и в Северном речном пароходстве. Основная часть пассажирских перевозок стала осуществляться быстроходными судами с высоким уровнем комфорта.

Больше всего пассажирских судов СРП обслуживалось расположенным в Котласе Лимендским судоремонтно-судостроительным заводом, основанным ещё в 1915 году. Благодаря выгодному географическому положению завод стал крупным судостроительным и судоремонтным центром. До 1996 года он входил в состав Северного речного пароходства, а в настоящее время именуется ООО «Лимендская судостроительная компания». Водными путями завод связан с Архангельском, через Белое море и Беломоро-Балтийский канал – с Балтийским морем, через реку Сухона – с водными путями Волжского и Северо-Западного бассейнов.

В Котлас первую «Ракету-122 М» в 1966 году привели из Вологды капитан Н.Н.Поршнев и механик Э.Ю.Ример (экипаж дублёров состоял из капитанов В.А.Кашина, Г.С.Коренбаева, механиков Б.А.Борового, Л.В.Шалагинова). С прибытием второй «Ракеты-138 М» (капитан К.М.Мамонтов) организована скоростная пассажирская линия по маршруту «Котлас – Архангельск». Вниз по течению рейс протяжённостью 619 км совершался с остановками по пристаням в течение 11,5 часов, обратный путь занимал 12 часов. С появлением ещё двух «Ракет» созданы линии по маршрутам «Котлас – Верхняя Тойма» и «Котлас – Двинской Березник». Пассажиры полюбили эти суда за скорость, комфорт, невысокую стоимость проезда и наличие буфета.

Архангельские «Ракеты» отличались от котласских (с индексом М) только осадкой. Котласские суда назывались мелкосидящими: по свидетельству капитана «Ракеты», почётного работника речного флота Адольфа Алексеевича Ба-

раева, это способствовало движению по рекам с ограниченными глубинами, но на кривых участках глубокосидящие «Ракеты» были более устойчивы.

Скоростные суда были абсолютно новым видом флота. Работа на них требовала особого внимания, навыков. В секунду такое судно пролетает около 17 метров, а снижение скорости движения неминуемо приводит к изменению осадки около 1 метра. Для работы на этих судах, чаще всего в начале их эксплуатации, подбирались проверенные кадры пассажирского флота с большим стажем. Первоначально не внедрялось совмещение профессий, то есть капитаном и механиком были разные люди. Капитан управлял рулем, а механик – двигательной установкой, хотя органы управления находились рядом. Механик одновременно исполнял обязанности моториста-рулевого.

Вот как говорит о своей профессиональной подготовке А.А.Бараев: «После окончания 10 класса, в 1958 году, поступил в Великоустюгское речное училище и попал в так называемый "золотой" набор – впервые в Великом Устюге и Горьком на базе 10 классов (до этого на базе 7 классов) обучали 3,5 года будущих судоводителей и судомехаников. На выходе специалисты получали диплом второго штурмана и второго помощника механика. Золотым набор назвал министр речного флота Зосима Алексеевич Шашков (кстати, уроженец Котласского района). За время обучения курсанты проходили две практики в штатной должности рулевого-моториста, а после окончания училища были очень востребованы на судах речного транспорта».

Первые экипажи работали без стажировки, пригоняли «Ракеты» и разбирались на практике с особенностями нового судна. В 1968 году ввели обязательную стажировку (от одного до двух месяцев), так как случались ошибки: смятие привального бруса, посадка на мель. Адольф Алексеевич отмечает: «В те годы движению сильно мешал молевой лес, топлива едва хватало, чтобы дойти до бункеровочной станции. Впоследствии последняя проблема была решена за счёт наращивания топливных цистерн. Для правки шестилопастного винта, который был изготовлен из латуни, и для чистки водозабора (его забивало древесными отходами и мусором от молевого леса) часто приходилось подниматься на слип» [2, с.2].

Тем не менее, теплоходы типа «Ракета» были надёжны в работе и прослужили на пассажирских линиях Котласа 26 лет. В таблице 1 представлена работа котласских «Ракет»: с 1968 по 1986 годы – три «Ракеты», в 1988-1990 годах – четыре «Ракеты», 1991 год – одна «Ракета». С 1992 года теплоходы типа «Ракета» на котласских линиях не работают.

По данным архива филиала «Котласский порт» ОАО «Северное речное пароходство», всего на обслуживании и в эксплуатации в Котласе было пять «Ракет»: «Ракета-122 М», «Ракета-137 М», «Ракета-138 М», «Ракета-155 М», «Ракета-156 М» [6]. Именно филиал «Котласский порт» на основании приказа ОАО СРП от 16.11.2012 г. №198 обеспечивает хранение архивной документации бывшего структурного подразделения ОАО СРП «Лимендский судостроительно-судоремонтный завод» за период с 1928 по 1995 годы. Данные о приписке судов уточнялись нами по приказам Северного речного пароходства, а факт осуществления пассажирских перевозок устанавливался с использованием су-

довых журналов заработной платы (форма утверждена Министерством речного флота и содержит штатно-кредитный лист, именной список и другие разделы). В случае, когда судовой журнал по какой-либо причине отсутствовал, проверку работы экипажа уточняли по расчётным ведомостям. Таким же образом была получена информация по составу экипажей «Ракет». К сожалению, не удалось найти эксплуатационных отчётов, чтобы посчитать пассажирооборот теплоходов «Ракета» за период их эксплуатации.

**Таблица 1**

**Обслуживание и эксплуатация теплоходов типа «Ракета» в г. Котласе**

<b>Год приписки (эксплуатации)</b>	<b>«Ракеты»</b>
1966	Ракета-122 М
1967	Ракета-122 М, Ракета-138 М
1968-1975	Ракета-122 М, Ракета-138 М, Ракета-155 М
1976-1986	Ракета-122 М, Ракета-155 М, Ракета-137 М
1987	Ракета-122 М, Ракета-155 М (Ракета-137 М приписана, но перевозки пассажиров не осуществляла)
1988-1990	Ракета-122 М, Ракета-155 М, Ракета-137 М, Ракета-156 М
1991	Ракета-122 М (осуществляла перевозки, другие находились на ответственном хранении)

С капитаном первой котласской «Ракеты-122 М» Н.Н.Поршневым удалось пообщаться летом 2016 года. От Николая Николаевича мы узнали об основных этапах его биографии и особенностях эксплуатации судов типа «Ракета». Он относится к капитанам с наибольшим стажем «ракетчика»: 122-я, несколько лет на 138-й, затем 155-я. С «Ракет» ушёл на плотовод. Несмотря на солидный возраст (83 года), Николай Николаевич отлично помнит многие детали тех далёких лет и является прекрасным собеседником. Понимаешь, что управлять «Ракетой» доверяли лучшим [7].

Н.Н.Поршнева родился 1 января 1933 года в Приозёрном районе Северного края (д. Подгорье Троицкого сельсовета). После окончания семилетки учился на рулевого в ремесленном училище №4 города Архангельска. Первую практику проходил в Лименде, сюда же был распределён после училища. Служил в армии, учился в Ленинградском речном училище, работал на двухпалубном пассажирском теплоходе «Олекма». С него и перешёл на «Ракету-122 М». Этот теплоход первоначально использовали на маршруте «Котлас – Коряжма» (по реке Вычегде). Выполняли по 7 рейсов, практически круглые сутки, часто впотьмах. Со спадом воды стало совсем сложно, так как мелкосидящая «Ракета» хорошо шла на прямолинейном участке, а его на этой линии не было. Тогда и пустили её в рейс на Архангельск. Проблемами маршрута были большая протяжённость и засорённость молевым лесом на участке от устья Ваги до Карговины (места сплотки молевого леса). Капитаны очень боялись наскочить на бревно, ведь при выходе на крыло мёртвая зона составляла до 70 метров.

В 1967 году в список экипажа судна входили: капитан В.А.Кашин, механик Л.В.Шалагинов, капитаны-дублёры Г.С.Коренбаев и А.И.Паничев, механики-дублёры И.Л.Лавринович и Б.С.Логтасов. Таким образом, дублёры предыдущей навигации смогли успешно возглавить экипаж «Ракеты-122 М» в следующем навигационном периоде. В 1976 году экипаж «Ракеты-122 М» составляли капитан В.П.Корякин, механик И.Л.Лавринович, капитаны-дублёры Н.В.Поляшов и В.А.Непогодьев, механики-дублёры Б.А.Боровой и Д.В.Антипин. На протяжении последних лет экипаж был достаточно стабильный, он же и завершил перевозки теплоходами типа «Ракета» в Котласе. Последними котласскими «ракетчиками» были: капитан – сменный механик В.С.Харитонов, механик – сменный капитан А.Н.Вологин, 1-й штурман – 1-й помощник механика В.В.Чертков. «Ракета-122 М» проработала на котласских водных линиях дольше других «Ракет» – 26 лет.

«Ракету-138» пригнали с Чёрного моря. Состав экипажа первого года эксплуатации в Котласе: капитан В.М.Мамонтов, механик Э.Ю.Ример, капитаны-дублёры А.А.Бараев и Н.Н.Поршнев; механики-дублёры А.Н.Болтинский и Н.М.Деменник. Этот состав сложился на более длительный срок. Капитаны утверждают, что по сравнению с «Ракетой-122» 138-я была более удобной для управления, и в 1976 году её передали в Архангельск.

«Ракету-155 М» пригнали в 1968 году. Это судно перевозило пассажиров в Котласе двадцать три года. «Ракету-137» в 1976 году перегнали из Рязани, где она эксплуатировалась несколько лет. Экипаж судов неоднократно менялся, нами выявлено несколько составов. Последняя из «Ракет», поступивших в Котлас – 156-я. По приказам о приписке «Ракета-156 М» должна была осуществлять перевозки с 1986 года, однако по расчётным ведомостям мы установили начало её работы в Котласе – июль 1988 года. Перевозки пассажиров «Ракетой-156 М» осуществлялись также в 1989-1990 годах. По словам «ракетчиков», у неё обнаружился дефект, и судно было отправлено на ремонт в Архангельск.

Нам удалось пообщаться ещё с одним из живущих ныне представителей плеяды котласских «ракетчиков» – Александром Григорьевичем Шахматовым. Александр Григорьевич родился 5 ноября 1944 года в д. Мыс Оричевского района Кировской области. Окончив семилетку, поступил в Велико-Устюгское речное училище, по окончании которого с категорией «механик-судоводитель» направлен в Лименду. В 1966 году Александр Григорьевич начал путь речника в должности 3-го штурмана на двухпалубном теплоходе проекта 305 «Олекма». Навигацию 1967 года отходил в должности 2-го штурмана на том же теплоходе, 1968 года – 1-м штурманом на однотипном двухпалубнике «Пинега», позже – на судне того же проекта «Индибирка». Оттуда перевели на «Зарю-81», а с неё на «Ракету-137 М». Две навигации ходил капитаном-дублёром, затем капитаном вплоть до списания этого теплохода. В последующие годы работал на судне на подводных крыльях «Полесье». Сравнивая «Ракету» и «Полесье», Александр Григорьевич отметил, что «Полесьем» легче было управлять (рычаг), «Ракетой» – труднее (штурвал). Для пассажиров же комфортнее «Ракета» – есть прогулочная палуба и работает буфет.

«Полесье» поступало на смену «Ракетам». Это уже белорусские суда, но в основе их разработки лежат технические идеи и решения Р.Е.Алексеева и его ЦКБ. Новые теплоходы доставляли из Гомеля железнодорожным транспортом. Первое «Полесье» в январе 1987 года сопровождали капитан Н.Г.Моськин и механик А.Н.Нюхин. А.Н.Нюхин, делясь впечатлениями о своей работе, подчеркнул, что, по сравнению с «Ракетами», эти теплоходы отличались большей скоростью и не так боялись встречи с брёвнами благодаря стреловидным крыльям. Впоследствии в Котлас прибыло ещё пять таких судов. Они совершали рейсы на Сыктывкар и Архангельск.

По словам Леонида Ивановича Швецова, капитана «Полесья-3», из Котласа выполнялись рейсы: Котлас – Сыктывкар (через день), Котлас – Верхняя Тойма (2 раза в день), Котлас – Архангельск (каждый день). Когда река мелела, теплоходы 305-го проекта доставляли пассажиров от Архангельска до Двинского Березника, а потом три «Полесья» – до Котласа. О «Ракетах» вспоминает, что они всегда были забиты пассажирами. Люди просились взять их сверх нормы, но это было невозможно. Ситуация со скоростным пассажирским транспортом в 1984 и 1991 годах в Северном речном пароходстве, обслуживающем Северо-Двинскую водную систему, представлена в таблице 2.

**Таблица 2**

**Приписка судов скоростного пассажирского флота Северного речного пароходства**

Структуры Северного речного пароходства	Количество теплоходов, ед.							
	«Ракета»		«Заря»		«Полесье»		«Зарница»	
	1984	1991	1984	1991	1984	1991	1984	1991
Лимендский судостроительно-судоремонтный завод (г. Котлас)	3 (122, 137, 155)	2 (122, 155)	11	10	0	4 (1, 2, 3, 16)	1 (11)	0
Архангельская РЭБ (Архангельский порт)	0	1 (227)	8	4	0	1 (13)	0	0
Вычегодская РЭБ (Сыктывкарский порт)	0	0	7	2	0	0	0	0
Архангельское РУ (до 1991 г.)	4 (66, 138, 156, 227)	–	0	–	0	–	0	–
Онежское РУ	0	0	2	4	0	0	0	0
Мезенское РУ	0	0	2	2	0	0	2	0

Данные таблицы 2 говорят о ведущей роли Лимендского судостроительно-судоремонтного завода в обслуживании скоростного пассажирского флота СРП и о востребованности пассажирами скоростного речного транспорта в 1970-80-е годы. Теплоходы «Ракета» осуществляли пассажирские перевозки только в Котласе и Архангельске, причём две «Ракеты» были «переходящими» – «Ракета-138» и «Ракета-156» были приписаны то к Архангельску, то к Котласу (Лимендскому заводу). Представим сравнительную характеристику котласских «ракет» по комплексу данных (таблица 3).

## Комплексная характеристика котласских «Ракет»

Наименование «ракеты»	Номер проекта	Мощность, л. с.	Количество пассаж. мест	Год постройки	Время эксплуатации в Котласе
Ракета-122 М	340ме	900	50	1965	26 лет
Ракета-138 М	340ме	900	50	1966	9 лет
Ракета-155 М	340ме	900	50	1967	23 года
Ракета-137 М	340ме	900	50	1966	14 лет
Ракета-156 М	340ме	900	50	1967	3 года

Скоростные теплоходы «Ракета» помнят теперь только люди среднего и пожилого возраста. Пассажирские перевозки по Северной Двине сейчас не осуществляются, действуют только паромные переправы. Подрастающее поколение может увидеть пассажирские суда на просторах немногих других рек нашей страны. К сожалению, не сделано попыток сохранить как памятник хотя бы одно из судов на подводных крыльях типа «Ракета», очень изящное и гармоничное. В стране на 2016 год сохранились единичные экземпляры из 402 построенных «Ракет» (29 «Ракет» изначально строились на экспорт). В завершившуюся навигацию на ходу оставались «Ракета-18» (р. Обь), «Ракета-258» и «Ракета-259» (р. Лена), «Ракета-244» и «Ракета-185» (р. Москва). Можно восстановить «Ракету-228» (р. Кама). Единичные экземпляры «Ракет» ещё не распилены на металл, но практически уже не подлежат восстановлению.

С деятельностью ЦКБ по СПК также связано имя нашего земляка Виталия Алексеевича Дементьева. Личность котласского учёного, его биография и деятельность являются краеведческой частью «алексеевской» тематики вообще и экранопланной тематики в частности. Виталий Алексеевич не только был в числе ближайших соратников Р.Е.Алексеева, но и успешно продолжил реализацию алексеевских идей, руководя постройкой экраноплана «Волга-2», который являлся прототипом экранопланов гражданского направления.

Виталий Алексеевич продвигал идею строительства пассажирских экранопланов типа «Пинега» и «Двина» на Лимендском заводе. Об этом он неоднократно говорил на уровне администрации области, на научных конференциях, писал директору завода Б.В.Вьюхину. Была продумана программа производства новых судов: В.А.Дементьев договорился о бесплатном обучении котласских инженеров в Нижнем Новгороде, готов был лично возглавить этот сложный процесс, безвозмездно передал на завод техническую документацию. В письмах Б.В.Вьюхину он пророчески говорил о том, что спасение завода – в освоении новой продукции, обучении кадров, в противном случае с обрушением флота завод останется ни с чем. Так и случилось впоследствии.

Не найдя понимания в Архангельске и Котласе, Виталий Алексеевич планировал поехать в Петрозаводск, так как правительство Карелии проявило интерес к строительству экранопланов, но 19 сентября 2011 года скоропостижно скончался. Часть его архива сохранилась на котласской земле благодаря усилиям брата, Владимира Алексеевича Дементьева. Хочется надеяться, что будет собран и издан достаточно полный материал о нашем пока ещё малоизвестном

земляке. Таким образом, скоростной пассажирский флот в Котласе через «Ракеты» связал наш город и с личностью мирового масштаба – Р.Е.Алексеевым, и с выдающимся инженером-конструктором В.А.Дементьевым.

#### **Источники и литература**

1. Алексеева Т.Р. Крылья Алексеева. Н.Новгород, 2000. 44 с.
2. Бараев А.А. Вернутся ли «Ракеты» на Двину? // Двинская правда. 2007. 21 августа. С.2.
3. Голубые дороги Поморья: 150-летняя история Северного речного пароходства. 2-е изд., испр. и доп. Архангельск, 2008. 268 с.
4. Дементьев В.А. Анализ методологии Р.Е.Алексеева // Ростислав Алексеев: Полет в будущее. Воспоминания соратников и современников главного конструктора. Н.Новгород, 2000. С.29-39.
5. Качур П.И. Ростислав Алексеев: Конструктор крылатых кораблей. СПб., 2006. 294 с.
6. Информаторы Бараев А.А., Нюхин А.Н., Поршневу Н.Н., Шахматов А.Г., Швецов Л.И., г. Котлас, 2016 год.
7. Архив филиала «Котласский порт» ОАО «Северное речное пароходство».

*Мацук А.М.*

#### **РЕГИОНАЛЬНЫЕ СТАТИСТИЧЕСКИЕ СБОРНИКИ 1957 и 1960 гг. О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРЕ РОССИИ**

Статистические сборники – один из наиболее используемых источников по самым разным аспектам социально-экономической истории послевоенного Советского Союза, в том числе регионов Европейского Севера России. Этот источник использовался исследователями истории различных регионов Севера: Архангельской, Вологодской и Мурманской областей, Карельской АССР и Коми АССР<sup>1</sup>. Во многих работах затрагивался вопрос использования транспорта для развития различных отраслей народного хозяйства. В обобщающих работах по истории регионов Европейского Севера приводились данные о развитии разных видов транспорта, которые также брались из статистических сборников. Однако пока не было предпринято попытки сравнить информационную емкость статистических сборников как в региональном, так и во временном разрезе для выяснения следующего вопроса: какие аспекты истории транспорта 1920-х – 1980-х годов можно изучить, опираясь на этот источник. В представленной статье мы сделаем попытку ответить на поставленный вопрос.

Статистические сборники в регионах Европейского Севера, как, вероятно, и во всей стране, стали регулярно издаваться со второй половины 1950-х годов. К 40-летию Октябрьской революции, в 1957 году, были опубликованы первые такого рода статистические сборники в Архангельской и Мурманской областях, Карельской АССР и Коми АССР. В 1960 году такой же сборник составлен по Вологодской области. Со второй половины 1950-х годов до конца советского периода в регионах Европейского Севера было выпущено более 30 статистиче-