



**БАЙБАКОВ  
ОЛЕКСАНДР БОРИСОВИЧ  
(1907-1976)**

**Воронов С. О.**  
**Д. т. н., проф., зав. каф. НТУУ "КПІ"**

## **О. Б. БАЙБАКОВ – ВИДАТНИЙ КОНСТРУКТОР-КОРАБЕЛ**



*Експозиція, присвячена О. Б. Байбакову, яка була відкрита в Державному політехнічному музеї у дні проведення наукових читань*

Вітаю вас від імені багатотисячного колективу Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут".

Сьогоднішні наукові читання присвячуються Олександрові Борисовичу Байбакову, видатному інженеру-кораблебудівнику, лауреату Державних премій СРСР і України.

Олександр Борисович є яскравим представником великих інженерів, зусиллями яких розвивався й розвивається технічний прогрес людства.

Під керівництвом О. Б. Байбакова було побудовано 3454 судна різного призначення: рибальського, науково-дослідного, пасажирського, вантажного самохідного й несамохідного, допоміжного й технічного флоту, бойових кораблів, а рибальські судна забезпечували близько 35% вилову рибпромисловими організаціями колишнього СРСР.

Судна, розроблені під керівництвом О. Б. Байбакова будувалися на 25 суднобудівних заводах України, Росії, Литви, а рибпромислові судна брали участь у багатотисячних експедиціях на просторах морів і океанів практично всієї земної кулі.

Велику увагу Олександр Борисович приділяв науково-технічному прогресу в суднобудуванні в частині створення комплектувального устаткування, застосування нових матеріалів, прогресивних технологічних рішень. Його активна робота з багатьма науково-дослідними інститутами дозволяла приймати рішення, що і тепер забезпечують конкурентоспроможність споруджуваних судів на світовому ринку.

Необхідно особливо відзначити ентузіазм Олександра Борисовича й керованого ним колективу у відбудові народного господарства СРСР і України в перші післявоєнні роки, коли відроджувався річковий флот України.

Олександр Борисович був вихованцем нашого університету.

Багаторічний досвід роботи Київського політехнічного інституту, його добрі традиції свідчать, що саме таку підготовку конструкторів для нашої держави можуть забезпечити наші вчені, професори та викладачі, у т. ч. у тісній співпраці з виробниками. Від імені всіх організаторів читань бажаю вам, шановні учасники й гості, плідної роботи й творчих успіхів.



# КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

м. Київ

---

12.09-07

## УЧАСТНИКАМ

торжественного собрания посвященного  
100-летию со дня рождения

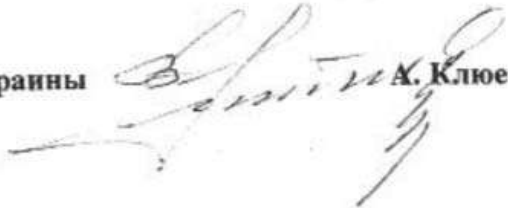
**БАЙБАКОВА**  
Александра Борисовича.

Сегодня 12 сентября нынешнего года отмечается 100-летие со дня рождения известного украинского кораблестроителя, Лауреата Государственных премий СССР и Украины Александра Борисовича Байбакова.

Творческий путь Александра Борисовича способствовал укреплению авторитета Украины как морского государства на международной арене, восстановлению поколения судостроителей и развитию отечественного судостроения.

Кабинет Министров Украины считает данную дату значительным событием для Украины, а также для семьи и родственников Александра Борисовича, его учеников, сподвижников и желает им дальнейших успехов.

Вице-премьер-министр Украины

  
А. Клюев

**Чвѣртко Ю. В.**  
**Бывший главный инженер ЦКБ "Шхуна"**

## **ТВОРЧЕСКИЙ И ЖИЗНЕННЫЙ ПУТЬ АЛЕКСАНДРА БОРИСОВИЧА БАЙБАКОВА**

Исполнилось 100 лет со дня рождения Александра Борисовича Байбакова, выдающегося инженера-кораблестроителя, главного конструктора и начальника Центрального конструкторского бюро "Ленинская кузница". Он является ярким представителем великих инженеров, усилиями которых развивался и развивается технический прогресс человечества.

Александр Борисович оставил по себе память не только как практический деятель в области проектирования различных судов и механизмов, но и как прекрасный организатор высококлассного конструкторского бюро.

Александр Борисович родился 7 сентября 1907 года в г. Сквире Киевской области в семье юриста. Трудовой путь начал с 1924 года после окончания Киевской электропрофшколы. Сначала работал на разных временных работах, а в 1925 году поступил на киевский завод "Большевик" чертежником.

В 1928 году перешел на киевский завод "Ленинская кузница" на должность конструктора. С этим заводом и его конструкторским бюро, которое впоследствии выделилось в самостоятельную организацию, была связана в дальнейшем вся его жизнь.

В это время велось строительство Днепроградской ГЭС, с введением в действие которой решалась проблема непрерывного судоходства по всему Днепру. Судоходство на Днепре становилось важной транспортной магистралью Украины. Для "Большого Днепра" нужен был мощный речной флот взамен незначительного количества сильно изношенных судов, которые уцелели от дореволюционного флота.

Высший совет народного хозяйства УССР своим решением от 22 июня 1928 года новое речное судостроение для Днепроградского бассейна сосредоточил на заводе "Ленинская кузница". Была утверждена программа речного судостроения на 1928-1931 годы, которая предусматривала строительство и сдачу в экс-

плуатацию буксирных пароходов и барж общим количеством в 59 единиц. Проектирование судов в соответствии с программой должен был выполнять завод "Ленинская кузница".

Для обеспечения проектирования и технического обслуживания строительства и сдачи судов на заводе в 1928 году было создано судомеханическое конструкторское бюро (КБ). В это бюро и пошел работать Александр Борисович. Работал конструктором, старшим конструктором, начальником сектора, а с 1935 года стал начальником конструкторского бюро.

В 1931 году окончил второе вечернее отделение Киевского индустриального института. Получил квалификацию инженера-механика. В 1936 году был назначен на должность главного инженера судовой верфи. С 1938 года



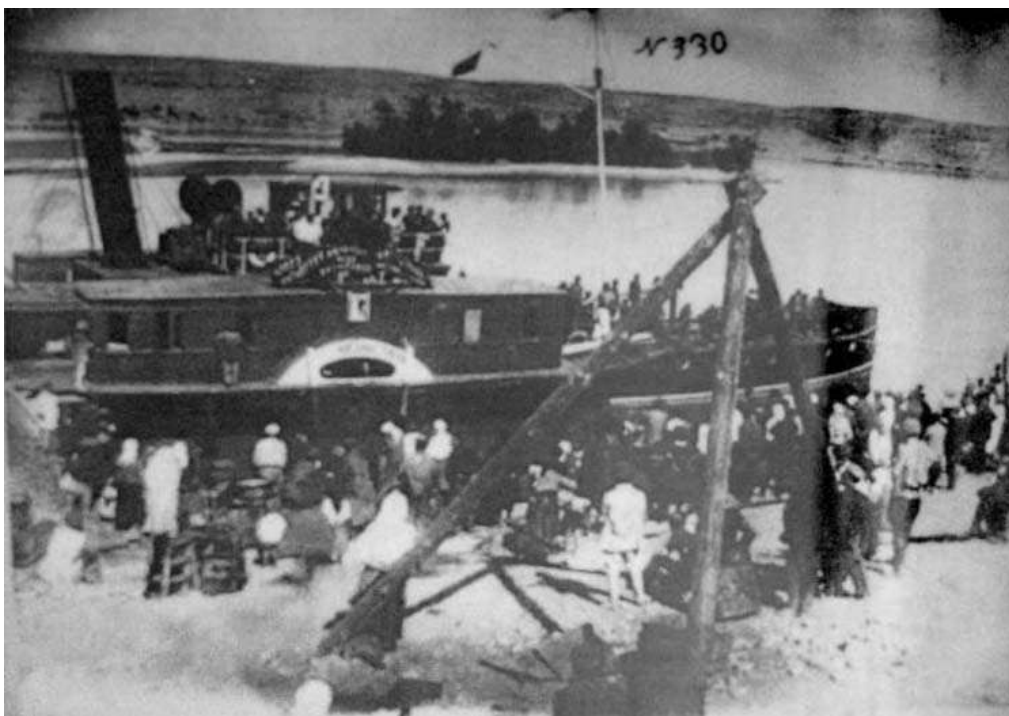
*О. Б. Байбаков – студент вищих технічних курсів  
ОМБТУ*

Александр Борисович — главный конструктор завода.

С 1928 по 1941 год вначале при непосредственном участии Александра Борисовича, а затем под его руководством в конструкторском бюро были спроектированы и построены баржи, колесные буксиры, грузопассажирские

Отечественной войне в составе Днепровской, Азовской, Дунайской военных флотилий.

Один из них, монитор "Железняков", участвовал в боевых действиях 1941-1945 гг. За это время он прошел более 40 тыс. км. Весь экипаж корабля трижды награждался правительственными наградами. В 1967 году мони-



*Митинг на честь першого виходу у рейс першого пароплаву заводу "Ленінська кузня" "10-річчя Казахстану". Фото 1930 р.*

и пассажирские колесные пароходы, грузовые теплоходы, плавмастерские, а также военные корабли — минные заградители и мониторы.

Кроме проектов судов, конструкторское бюро разрабатывало проекты паровых машин, паровых котлов и других механизмов для судов. Александр Борисович являлся главным конструктором ряда этих проектов (буксирных и грузопассажирских речных колесных пароходов, минного заградителя, речных мониторов). С 1928 по 1941 год было разработано 37 проектов, по которым построено 435 судов.

Суда строили в основном в Украине, на заводе "Ленинская кузница", а также на других заводах СССР. Они предназначались в основном для Днепровского бассейна, а также для р. Лены, Печоры, Северной Двины, Дуная, Амударьи, Волги, Амура и др.

Суда военных флотилий — мониторы — также строили на заводе "Ленинская кузница". Они успешно участвовали в Великой

тор навечно установлен в парке завода "Ленинская кузница". Это был корабль длиной 50 м, водоизмещением 286 т, имел скорость хода 18 км/час и два дизеля по 140 л. с. Вооружение состояло из башни главного калибра 2х100 мм, зенитного 4х47 мм и 2х37 мм, 5-ти пулеметов. Команда — 75 человек. Построен корабль был в 1937 году.

Разрабатываемые проекты судов имели высокий технический уровень. Так, например, впервые в стране и одними из первых в мире, корпуса стали проектироваться цельносварными.

Когда началась Великая Отечественная война, правительством было принято решение об эвакуации завода "Ленинская кузница" в г. Зеленодольск Татарской АССР с размещением на судостроительном заводе им. Горького. Эвакуация началась сразу же после начала войны, в июне 1941 года.

Председателем комиссии по эвакуации завода был назначен А. Б. Байбаков. Тут проявились в полной мере его выдающиеся организаторские способности.

К середине июля завод практически был эвакуирован. Было вывезено 5185 человек (в том числе 1682 работающих на заводе), 6025 тонн оборудования и имущества, водой отправлено 10 кораблей.

В Зеленодольске коллектив завода "Ленинская кузница" пополнил штат завода им. Горького. Александр Борисович в августе 1941 года был назначен главным конструктором завода им. Горького. В сентябре 1943 года его назначили главным инженером этого завода.

В период войны завод им. Горького выпускал боеприпасы, строил бронекатера, ремонтировал боевые корабли Волжской военной флотилии.

В апреле 1945 года Александр Борисович вернулся на завод "Ленинская кузница" и был назначен начальником и главным конструктором специального конструкторского бюро завода. Необходимо было возродить речной флот Украины, который был уничтожен в период войны. Александр Борисович возглавил работу по проектированию необходимых судов.

В короткое время были разработаны проекты буксирных судов, паромов и понтонов, плавучих мастерских и плавучих электростанций. С 1945 по 1953 год было разработано 32 проекта, по которым построено более 1000 судов. Суда строились на многих заводах СССР и за границей (для СССР), и поступали в эксплуатацию на Днепровский бассейн и другие водные артерии страны.

Следует упомянуть некоторые из этих проектов.

Проект речного буксирного парохода мощностью 400 л. с.

— в отличие от предвоенной практики проектирования, когда каждый проект разрабатывался для одного заказчика и определенного бассейна, — удовлетворял требованиям всех своих будущих заказчиков и пяти основным речным бассейнам Советского Союза. Буксир мог использовать различные виды топлива.

Конструкция и технология сборки и сварки корпуса обеспечивали крупносерийную постройку. На нем были применены стандартные механизмы и изделия, унифицированные с механизмами других судов. Это обеспечивало

снижение стоимости судна и его дальнейших эксплуатационных расходов.

Головной буксирный пароход был построен на заводе "Ленинская кузница" и сдан в эксплуатацию в 1947 году. Буксир получил высокую оценку приемной комиссии, а в последствии и эксплуатационников.

Это был первый в Советском Союзе стандартный речной колесный пароход, пригодный для крупносерийной постройки и был включен в Государственный план развития и восстановления народного хозяйства СССР для крупносерийной постройки на ряде заводов СССР. Всего было построено 145 судов, из которых 75 строились в Венгрии для СССР. Александру Борисовичу Байбакову — руководителю разработки этого проекта — и группе работников завода "Ленинская кузница" в 1948 году была присуждена Государственная премия.

Следует отметить также проект речного колесного двухъярусного пассажирского парохода мощностью 450 л. с. Головное судно этого проекта было сдано в эксплуатацию в 1951 году. Это был первый в СССР послевоенный пассажирский пароход. Судно было рассчитано на 350 пассажиров и 30 т грузов. Скорость парохода составляла 20 км/час. Это было на 2,5 км/час больше, чем у довоенных такой же мощности. Это высокое качество для пассажирских теплоходов было достигнуто за счет более современных обводов корпуса и улучшенной конструкции гребных колес.

Пассажирские пароходы этого проекта успешно эксплуатировались длительное время в разных речных бассейнах СССР и Украины. Всего было построено 80 таких пароходов.

К 1953 году задача восстановления речного флота Украины была решена.

В те годы страна остро нуждалась в продовольствии. Решению этой задачи в значительной степени должна была помочь организация крупномасштабного промысла рыбы в морях и океанах. Правительство приняло решение создать морской и океанический рыболовный флот.

К этому времени специальное конструкторское бюро завода "Ленинская кузница", благодаря организаторским способностям Александра Борисовича и его выдающемуся инженерному таланту, по научному потенциалу, организации работ и высокому техническому уровню разрабатываемых проектов было одним из лучших в СССР.



*Колісний буксирний пароход "Київ"*

В 1953 году СКБ было поручено проектирование средних морских рыболовных траулеров. Это было совершенно новое направление для киевских конструкторов.

По ряду направлений рыбопромыслового судостроения специалисты в СКБ совершенно отсутствовали. Срочно нужно было осваивать технику рыболовства и технологию обработки рыбы, новую холодильную технику, организовать специальные подразделения по разработке проектов по этим направлениям. Александр Борисович блестяще с этим справился.

В ноябре 1954 года первый траулер проекта 391 был построен на заводе "Ленинская кузница" и сдан заказчику. Это было судно неограниченного района плавания с ледовыми подкреплениями корпуса, могущее вести лов рыбы в северных морях. Длина судна составляла 39 м, водоизмещение — 432 т, мощность дизеля — 300 л. с, экипаж — 25 человек. Всего в течение 1954-1956 годов было построено 40 таких судов.

Проектирование морских рыбопромысловых судов стало главной специализацией СКБ на последующие годы. Впоследствии конструкторское бюро было утверждено базовой организацией СССР по проектированию малых и средних рыбопромысловых судов.

Разработанные проекты рыболовных судов находились на высоком технологическом уровне. Широко применялись унификация обводов корпусов, оборудования, механизмов и мате-

риалов. Это позволяло значительно снижать трудовые затраты при постройке, а также эксплуатационные расходы.

Так, например, разработанный в 1961 году проект 502 среднего рыболовного морозильного траулера по предложению Александра Борисовича предусматривал возможность его работы во всех морских бассейнах СССР и океанических зонах, для этого выполнялись необходимые модернизации.

В отличие от ранее строящихся средних рефрижераторных траулеров, траулер проекта 502 являлся автономным морозильным судном, которое могло работать в Северной Атлантике и ее морях, и доставлять свежемороженую и охлажденную малосоленую рыбу в порты базирования, а в отдаленных районах промысла работать совместно с плавбазами.

В проекте был предусмотрен ряд мероприятий, направленных на повышение его технико-экономических показателей, безопасности плавания и мореходных качеств, повышение качества выпускаемой продукции, улучшение условий труда и быта экипажа.

Это выгодно отличало СРТМ-502 от действовавших в то время средних рыболовных траулеров зарубежной и отечественной постройки, что позволило ему стать в дальнейшем базовой моделью при создании средних рыболовных судов, а прекрасные мореходные качества позволили применить обводы его



*СРТ "Горностай", пр. 391, 1954 рік*

корпуса при создании новых рыболовных и научно-исследовательских судов.

Траулер СРТМ-502 имел длину 54 м, водоизмещение около 1000 т, мощность главного двигателя — 800 л. с. Были выполнены модификации этого проекта: 502Р, 502М и 502Г. Конструктивные решения позволили организовать крупносерийное строительство этих судов на 4-х заводах (Киев, Ярославль, Волгоград и Хабаровск) и построено их было более 300. Суда эксплуатировались в промысловых районах морей СССР, а также Атлантического, Тихого и Индийского океанов.

В 1966 году было завершено проектирование, и в 1967 году был построен первый отечественный средний рыболовный морозильный траулер с кормовым тралением проекта 502Э (до этого траулеры проекта 502 и их модификации выполняли траление по бортовой схеме). Применение кормового траления значительно повышало эффективность судна. Судно имело длину 55 м, водоизмещение 1100 т, мощность главного двигателя 800 л. с.

Дальнейшие модификации судов этого проекта велись в направлении повышения промысловой производительности, повышения качества выпускаемой продукции, улучшения условий труда экипажа, повышения безопасности мореплавания и т. д.

За создание средних морозильных траулеров с кормовым тралением проекта 502ЭМ (модернизированный проект 502Э) в 1976 году Александру Борисовичу и группе конструкторов ЦКБ и работникам завода "Ленинская кузница" была присвоена Государственная премия Украины. Эти суда строили на заводе "Ленинская кузница" в течение почти 25 лет. Их было построено более 250 единиц.

Такое длительное строительство и спрос на эти суда рыбопромысловых организаций был возможен только при высоком техническом уровне проектных разработок и высококачественном изготовлении. Спроектированные в 1976 году средние рыболовные траулер-сейнеры проекта 503 работали в составе экспедиций, включавших плавбазы и производственные рефрижераторы в различных районах Тихого, Индийского и Атлантического океанов. Они выпускали охлажденную рыбу в инвентарных ящиках, пересыпанную льдом.

Были спроектированы и построены суда для лова рыбы в Азово-Черноморском бассейне, тунцеловные суда для работы у западных берегов Африки, креветколовы для работы в Красном море и многие другие.

Под руководством Александра Борисовича и при его непосредственном участии был спроектирован среднетоннажный морской



*СРТ "Бологое", пр. 395*

рыболовный флот СССР, который обеспечивал вылов до 30% всей морской рыбы.

Важным направлением деятельности Александра Борисовича было проектирование озерно-речных земснарядов. Первый земснаряд проекта 570 был спроектирован в 1953 году, построен и сдан в эксплуатацию в 1954 году. Это был первый в СССР многоковшовый самоходный дизель-электрический земснаряд с центральным управлением и глубиной черпания 8 м. Он предназначался для дноуглубительных работ на легких и тяжелых грунтах внутренних водных бассейнов. Команда жила на придаваемой земснаряду брандвахте. Производительность по добыче песка составляла 250 м<sup>3</sup>/час. Построено таких земснарядов было 25 единиц, из них 2 — для Турции и Вьетнама.

В 1960 году был построен более совершенный земснаряд проекта 589. Он был также самоходный, глубина черпания увеличена до 10 м, производительность — 275 м<sup>3</sup>/час (по песку), команда размещена была уже на судне. Таких судов было построено 46. Они поставлялись в основные водные бассейны СССР, а также в Болгарию, Венгрию, Индонезию, Вьетнам, Финляндию.

С 1967 года начали строиться самоходные многоковшовые земснаряды по проекту 1499, который был разработан в 1966 году. Для всех

земснарядов конструкторское бюро проектировало все механизмы, выполняющие добычу грунта. Вскоре конструкторское бюро, руководимое А. Б. Байбаковым, стало ведущей организацией в СССР по многоковшовым земснарядам. Всего под руководством Александра Борисовича было разработано 11 проектов земснарядов, по которым построено около 100 судов. Строились они на заводе "Ленинская кузница".

Александр Борисович Байбаков внес большой вклад также и в проектирование и строительство научно-исследовательских судов (НИС). Первое НИС было спроектировано в 1959 году для лимнологических исследований озера Байкал. Изготовлено оно было на заводе "Ленинская кузница" и в разобранном виде доставлено на озеро Байкал, где и было собрано и сдано заказчику. Судно имело длину 43,6 м, водоизмещение 540 т, мощность главного дизеля 400 л. с.

В 1960 году было начато проектирование первого среднетоннажного судна для проведения морской сейсмологической разведки нефти и газа (без вспомогательных плавсредств). Первое судно было сдано в 1962 году. В этом проекте был внедрен ряд уникальных инженерных решений, предложенных Александром Борисовичем. На заводе "Ленинская кузница" построили 3 таких судна,

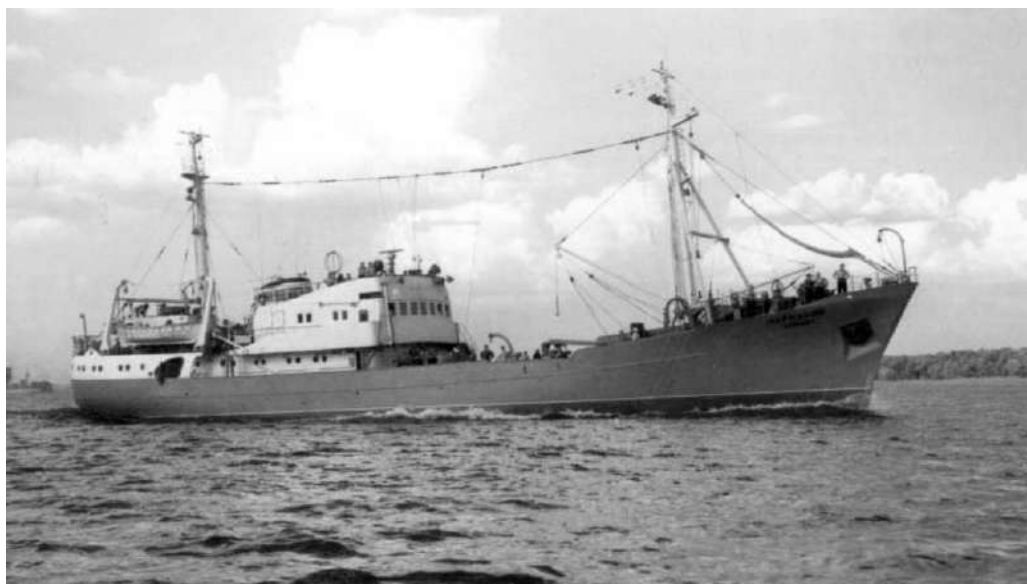
в том числе и для Арабской Республики Египет.

Разрабатывались и строились проекты НИС также и для рыболовно-поисковых работ, для получения и обработки метеорологических данных, исследования магнитного и гравитационного поля Земли, исследования физических и химических свойств воды, флоры и фауны морей и океанов, проведения морских инженерно-геологических исследований и выполнения многих других работ по изучению морей и океанов.

В дальнейшем по проектам конструкторского бюро А. Б. Байбакова был построен весь среднетоннажный научно-исследовательский флот СССР. При проектировании НИС большое внимание уделялось унификации ряда конструкций и механизмов со строящимися на заводах средними рыболовными судами, где размещалось строительство корпусов, главных

ширения проектной деятельности по основным направлениям, закрепленными за ЦКБ, улучшения технического обслуживания строящихся на многих заводах судов.

Александр Борисович уделял большое внимание научному обеспечению проектных разработок. Так, работы по совершенствованию обводов корпуса и двигателей велись совместно с ЦНИИ им. ак. Крылова и Институтом гидромеханики АН Украины. Киевский политехнический институт участвовал в разработке новых конструкций механизмов и оборудования, исследовании прочности некоторых конструкций. Институт электросварки им. О. Б. Патона помогал создавать первые цельносварные корпуса судов, внедрять автоматическую и полуавтоматическую сварку в конструкции корпуса и механизмов. Институт строительной механики АН Украины исследовал вопросы прочности чугунных валов судо-



*СРТМ "Меркурий", пр. 502*

двигателей и др. механизмов. Это позволяло выполнять в кратчайшие сроки проектирование и постройку, уменьшать стоимость. Среднетоннажные НИС строили на заводах в Киеве, Волгограде, Хабаровске, Ярославле.

В 1957 году Александр Борисович добился в вышестоящих организациях преобразования специального конструкторского бюро завода в центральное конструкторское бюро завода, а в 1967 — выделения ЦКБ из состава завода в самостоятельное Центральное конструкторское бюро "Ленинская кузница". Это давало самостоятельность, что было важно для рас-

вых паровых машин, помогал внедрять новые методики расчетов прочности. Совместно с Институтом черной металлургии АН Украины велись работы по внедрению чугунных коленчатых валов паровых машин. Работы по научному обеспечению проектных разработок велись также с ЦНИИ технологии судостроения, ЦНИИ металлургии и сварки, ЦНИИ дизелестроения, ЦНИИ навигации и связи, Николаевским кораблестроительным институтом, ЦНИИ унификации и стандартизации и многими другими научными организациями страны.



*Пасажирський парохід "Н. В. Гоголь", пр. 737*

Под руководством и при непосредственном участии Александра Борисовича Байбакова за период его трудовой деятельности было разработано более 100 проектов судов различного назначения, а также большое количество проектов судовых механизмов. Было построено более 500 судов на 18 заводах бывшего СССР и Украины, а также за границей.

Александр Борисович обеспечивал разработку любого проекта на высоком техническом уровне, и в очень сжатые по тем временам сроки. Практически все разработанные рабочие проекты судов были построены и не остались невостребованными "на полке". Всякое дело, за которое он брался, умел доводить до успешного конца. Этому способствовало его редкое умение подбирать себе сотрудников, своим примером внушать им ревностное отношение к делу, а обаянием своей личности — и любовь к делу.

Одним из главных достижений Александра Борисовича является воспитание поколений квалифицированных специалистов — носителей научно-технического потенциала по проектированию судов. Он любил молодежь, верил в ее неисчерпанный творческий потенциал. Помогал молодым специалистам найти свое место в работе, смело назначал их на руководящие посты в ЦКБ. В результате было подготовлено плеяда главных конструкторов

проектов, начальников отделов — крупнейших специалистов-проектантов в судостроительной отрасли.

17 учеников Александра Борисовича стали лауреатами различных государственных премий.

Придя в конструкторское бюро киевского завода "Ленинская кузница", он превратил его в мощную, известную во многих странах мира проектную организацию, в стенах которой рождались современные проекты судов различного назначения.

Обладая неисчерпаемой энергией и работоспособностью, изумительным инженерным талантом, необычными организаторскими способностями, Александр Борисович Байбаков сделал неоценимый вклад для становления конструкторского бюро и создания украинской школы проектирования речных судов, морских рыболовных судов, землечерпательных, средних НИС.

Его деятельность была многосторонней и разнообразной. Несмотря на титанический труд, который он нес на себе, он успевал уделять внимание литературе, истории, искусству, общественной деятельности и т. д.

Это был человек необыкновенный по своим душевным качествам, снискавшими ему всеобщее глубокое уважение и любовь. Вот некоторые примеры.



*Монитор «Железняков» на вечной стоянке (Киев)*

К нему всегда можно быть войти в кабинет без доклада секретаря, даже если там уже кто-то был. Александр Борисович, ведя беседу с находящимся у него посетителем, сразу обращал на вас внимание и жестом руки указывал на свободный стул. При ближайшей паузе в разговоре с посетителем он выяснял, по какому вопросу вы пришли, и сразу давал ответ или назначал время, когда прийти, чтобы обсудить вопрос. В то время телефонная связь в ЦКБ была плохая, и прямо позвонить ему по телефону многие не могли.

Конструкторское бюро вело обширную переписку со многими организациями и предприятиями, и большинство писем уходило с подписью Александра Борисовича. Он внимательно читал все написанное в проекте письма, и при необходимости собственноручно между написанных строк вносил необходимые исправления, вызывал автора и говорил: "Я в проект вашего письма внес некоторые исправления, если вы с ними согласны, то печатайте, и будем отправлять". Он уважал мнение каждого работника.

Его доброжелательное и уважительное отношение к людям во всем проявлялось неизменно само собой, оно было в самой его

натуре. Примеров этого можно привести еще много.

Своей работой в области проектирования и строительства судов Александр Борисович составил себе имя выдающегося корабельного инженера и заслужил того, чтобы выдающимся деятелем истории и общественности.

За большие заслуги в развитии отечественного судостроения А. Б. Байбаков награжден тремя Орденами Трудового Красного Знамени и многими медалями, удостоен почетных званий Лауреата Государственной премии СССР и Лауреата Государственной премии Украины.

Имя его носит один из рыболовных траулеров проекта 502ЭМ, построенный в Киеве на заводе "Ленинская кузница".

На доме, где жил А. Б. Байбаков, установлена мемориальная доска.

На Рыбальском острове в Киеве, в парке у завода "Ленинская кузница", на пьедестале стоит монитор "Железняков", легендарный корабль ВОВ, спроектированный в конструкторском бюро, руководимым А. Б. Байбаковым.

Александр Борисович ушел из жизни в 1976 году и похоронен на Байковом кладбище в Киеве.

**Якшин М. О.**  
**Бывший начальник и главный конструктор ЦКБ "Шхуна"**

## **ПАМЯТИ А. Б. БАЙБАКОВА**

В 2007 году исполняется 100 лет со дня рождения широко известного конструктора-судостроителя Александра Борисовича Байбакова.

Вся его творческая жизнь была посвящена делу строительства судов.

Начав работать в конструкторском отделе завода "Ленинская кузница" в г. Киеве, А. Б. Байбаков вскоре стал главным конструктором, а затем и руководителем Центрального конструкторского бюро "Ленинская кузница".

В период Великой Отечественной войны работа по созданию судов и кораблей не прекращалась. Завод и конструкторское бюро были эвакуированы в г. Зеленодольск на Волге, где создавались речные бронекатера. Под руководством А. Б. Байбакова был спроектирован речной транспортный и пассажирский флот на Днестре, созданы отечественные речные мониторы, активно участвовавшие в боевых действиях.

Сразу же после освобождения Киева от фашистских захватчиков завод и ЦКБ вернулись в Киев, чтобы вновь создать речной флот Днестра. Были спроектированы и построены паровые буксиры, баржи, сухогрузы и пассажирские речные суда. В этот трудный период ЦКБ и завод создавали не только суда, но и практически все комплектующее оборудование, главные паровые машины, насосы, рулевые машины, брашпили и др.

В короткие сроки был полностью возрожден разрушенный речной флот Днестра. Часть буксиров, землечерпалок поставлялись на другие реки Союза и за границу.

За эту большую работу А. Б. Байбаков был удостоен звания Лауреата Государственной премии СССР.

В последующие годы перед руководством ЦКБ "Ленинская кузница" была поставлена задача проектирования средних и малых морских судов различного назначения. Главным из них было создание отечественного рыболовного флота среднего и малого назначения.

К строительству судов по проектам ЦКБ были привлечены 16 судостроительных заводов страны. Весь средний рыбопромысловый флот страны практически был построен по проектам ЦКБ "Ленинская кузница" под руководством А. Б. Байбакова.

Предложение строительства среднего морозильного траулера (СРТМ) родилось в г. Киеве, в ЦКБ "Ленинская кузница" и было осуществлено на заводе "Ленинская кузница".

При его проектировании были глубоко продуманы и обоснованы главные размерения, теоретический чертеж, архитектура и энергетика. Удачные основополагающие решения разрешили создать морское судно неограниченного района плавания, обеспечивающее хорошие мореходные качества, современные бытовые условия для команды численностью 25-30 человек и широкие возможности создавать на его базе суда самого различного назначения.

Вместе с тем, судно имело небольшие размерения (длина около 50 м), что позволяло строить его на судостроительных заводах, расположенных на крупных реках Союза (Днепр, Волга, Амур). Это очень важно, так как судостроительные заводы страны большей частью расположены на реках.

У истоков проектирования и строительства СРТМ стоял большой инженер-кораблестроитель Александр Борисович Байбаков.

ЦКБ "Ленинская кузница", которым длительное время руководил А. Б. Байбаков, создавало суда и других размерений и назначений: малые морские рыболовные суда, рыболовные суда больших размеров, речные и озерные землечерпалки и землесосы, научно-исследовательские суда, суда обеспечивающие речные переправы для автомобильного и железнодорожного транспорта, корабли ВМФ: мониторы, тральщики, пограничные. Но особо важное значение для народного хозяйства имели суда, созданные на базе среднего морозильного траулера.

# О ПРИСУЖДЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРЕМИЙ УКРАИНСКОЙ ССР В ОБЛАСТИ НАУКИ И ТЕХНИКИ 1976 ГОДА

Постановление Центрального Комитета Компартии Украины и Совета Министров Украинской ССР

Центральный Комитет Компартии Украины и Совет Министров Украинской ССР, рассмотрев представление Комитета по Государственным премиям Украинской ССР в области науки и техники при Совете Министров УССР, постановляют присудить государственные премии:

**Второго класса** — **Бондаренко Александру Сергеевичу**, главному инженеру управления, Якину Николаю Алексеевичу, начальнику — главному конструктору Центрального конструкторского бюро «Ленинская кузница», Борису Михайловичу, Сычеву [имя], от Григорьевичу, кандидату технических наук, заместителю главного технолога [имя]

тору Научно-исследовательского и конструкторского института периферийного оборудования, Омскому Юрию Михайловичу, заводу [имя] того же института [имя] Эдуарду [имя]

ского производственного объединения «Хлорвинил», [имя] Владимиру [имя]

**Третьего класса** — главному инженеру Александру Байбакову, за создание, организацию производства и эксплуатацию крупносерийного траулера-сейсмора 502 ЭМ.

Секретарь Центрального Комитета Компартии Украины **В. ЩЕРБИЦКИЙ**, Председатель Совета Министров Украинской ССР **А. ЛЯШКО**.

На базе размерений СРТМ, или с некоторыми изменениями, были спроектированы и построены суда:

- средние морозильные траулеры бортового тралення;
- средние морозильные траулеры кормового тралення;
- морозильные и рефрижераторные сейнеры;
- суда для лова сайры на электросвет;
- суда для лова кальмаров бортовыми ловушками на электросвет;
- суда для лова тунца ярусом;
- суда для дрифтерного лова;
- суда для улова крабов, креветок и других моллюсков донными и пелагическими ловушками.

В корпусе среднего морозильного траулера спроектированы и построены уникальные научно-исследовательские суда:

- суда для исследования и наблюдения погодных процессов в Мировом Океане;
- суда для биологических исследований для разных акваторий морей;
- единственное в мире научно-исследовательское судно "Вулканолог" для исследований вулканических процессов в море и предупреждения возможных цунами. Судно создавалось по заказу Камчатского института вулканологии;

— разработан проект и осуществлена постройка серии геофизических судов для поиска в морях и океанах запасов нефти и газа. Эксплуатация этих судов выявила ряд перспективных районов с запасами нефти, в том числе на шельфе острова Сахалин и на шельфе Вьетнама, где и в настоящее время ведется промышленная добыча.

Главным направлением деятельности ЦКБ "Ленинская кузница" было проектирование рыбопромысловых судов.

В ЦКБ были спроектированы и осуществлена постройка всех типов морских рыбодобывающих судов, суда малых размерений водоизмещением от 130 тонн (пр. 1338) до 2500 тонн (пр. 05025).

Были построены специализированные суда для лова определенных видов рыб, для определенных типов промысловых устройств и обработки рыбы, для эксплуатации как в разных морях, так и для определенного моря под конкретный вид рыб. Проектировались суда для Океана и для конкретных морей: Баренцового, Балтийского, ЧерноморскоАзовского бассейна, для морей и шельфовых зон Далекого Востока.

А. Б. Байбаковым в ЦКБ было создано подразделение, занимающееся изучением постоянно изменяющихся промысловых условий в морях, ведением учета качества работы судов, их промысловых результатов.

Исходя из этого вносились изменения в проекты судов или, с участием рыбохозяйственных организаций страны, разрабатывались технические задания на новые типы судов.

Промысловые возможности в море крайне непостоянны. Рыбы появляются и исчезают. Всем известна, например, сельдь иваси. Были года, когда в морях Дальнего Востока этой рыбы было очень много, но были года, когда ее совсем не было. Такое же положение с сельдью в Баренцевом море, постоянно меняется ситуация в море с треской, окунем, камбалой, сайрой, крабом, креветками и др.

Каждый из этих видов рыбы требует соответствующего судна, рыбодобывающих устройств, рыбоперерабатывающего оборудования для сохранения улова. Поэтому постройка судов отдельных проектов прекращалась, другие проходили модернизацию для новых видов лова.

За 1950-1995 годы в ЦКБ "Ленинская кузница" разработали и осуществили постройку нескольких десятков проектов рыбопромысловых судов.

Суда постоянно строились на 14-16 судостроительных заводах. В общей сложности, по проектам ЦКБ было построено более трех тысяч рыбопромысловых судов. Общий вылов рыбы и другой морской продукции ежегодно составлял более 30% общей добычи страны.

На основе корпуса среднего рыболовного траулера была спроектирована и построена большая серия транспортных рефрижераторов. Суда строились на Хабаровском заводе им. С. М. Кирова. Им был присвоен "Знак Качества". В проекте был предусмотрен высокий уровень автоматизации, обеспечивающий эксплуатацию без постоянной вахты в машинном отделении судна.



*Пассажирский пароход "Всеволод Вишневский", пр. 737*

Спроектированные и построенные речные и озерные многочерпаковые земснаряды и землесосы успешно эксплуатируются на реках России, Украины и за границей. Они успешно работают на добыче гравия и песка, для поддержания фарватеров на реках Днепр, Волга, Енисей, Лена и др.

И в настоящее время, в районе Киева эксплуатируется и обеспечивает фарватер для судоходства землечерпалка. Она носит имя главного конструктора проекта "Евгений Колодочка", одного из воспитанных А. Б. Байбаковым главных конструкторов.

Все рыбопромысловые суда, на случай войны, имели дополнительное оборонное значение: становились тральщиками для поиска и уничтожения мин, прокладки фарватеров в минных полях, становились противолодочными кораблями и др. Для этого на судах было предусмотрено все необходимое для переоборудования в короткий срок по новому назначению.

В ЦКБ "Ленинская кузница" много проектировали судов специального назначения, потребности в которых возникали в ряде случаев неожиданно.

В 70-80 годах в мире получила широкое распространение добыча нефти на море. Много буровых установок было построено англичанами, норвежцами в Северном море. Неожиданно одна из буровых установок, после нескольких лет эксплуатации, перевернулась. Для специалистов всего мира это стало неожиданностью. Ученые установили, что для того, чтобы этого не происходило, буровую установку необходимо ставить, изучив грунт под морем на глубину до 200 метров, поскольку под верхней твердой площадкой могут быть подвижные слои грунта.

В СССР в это время также приступили к освоению добычи нефти в море. Буровые установки с использованием техники и специалистов страны устанавливались на шельфе Вьетнама. Возникла задача построить в короткий срок суда, способные выполнять бурильные работы и проводить исследования грунта на глубину 200 метров при глубине моря 200 метров.

Коллектив ЦКБ "Ленинская кузница" под руководством А. Б. Байбакова оказался способным выполнить эту задачу. Через год со стапелей Ярославского судостроительного завода ушло в море буровое судно. Головное

судно было отправлено во Вьетнам для проведения бурильных работ. При проектировании был использован корпус среднего рыболовного сейнер-траулера. При создании его, на судне были решены многие технические вопросы, созданы новые образцы оборудования. Всего было построено 4 судна, которые эксплуатировались в разных морях страны.

В 70-80-е годы ведущие страны мира лихорадочно приступили к созданию средств и техники добычи конкреций осенпей железо-марганцевых и других видов руд со дна океанов. Наука показала, что в ряде районов мирового океана имеются богатые россыпи конкреции, причем более перспективные, чем добываемые в земле. Они расположены на больших глубинах до 1000 метров. Советский Союз в срочном порядке также приступил к решению этой задачи.

Создание судна (базы) для подъема и обогащения таких руд было поручено одному из ЦКБ г. Ленинграда, создание средств сбора конкреций на дне — одному из КБ г. Днепропетровска. Изучался вопрос подъема конкреций с глубины до 1000 метров с помощью эрлифта. Днепропетровское КБ разрабо-



*Траулер "Морьяк", пр. 502 ЭМ*

тало и создало машину (трактор), которая автономно должна перемещаться, собирать и направлять руду к подъемнику. Возникла задача испытать машину в море. Весила она 10 тонн. Необходимо было создать корабль, механизмы спуска-подъема и управления машиной. Эта задача была решена в ЦКБ "Ленинская кузница" в самый короткий срок. Через год после постановки задачи на стапелях Волгоградского судостроительного завода было построено и ушло в Черное море на испытания судно, оборудованное устройствами спуска-подъема такой машины.

Конструкторами был решен ряд сложных задач, включая автоматизированную антикреповую систему и другие средства. При этом был использован корпус среднего сейнера-траулера, который серийно строился в г. Волгограде.

Для визуального наблюдения и проведения научных исследований в глубине моря СССР закупил ряд глубоководных самоходных обитаемых аппаратов типа "Тэтис". В мировой практике подобные аппараты эксплуатировались с крупногабаритных судов в несколько тысяч тонн водоизмещением. ЦКБ "Ленинская кузница" осуществило задачу эксплуатации подводных аппаратов типа "Тэтис" с судна, построенного на базе сейнер-траулера водоизмещением около 1200 тонн. При этом были решены многие задачи по установке спуско-подъемного устройства, системы управления и связи с аппаратом, внедрена противокреновая автоматизированная система.

Были спроектированы и построены ряд судов для выполнения конкретных научных задач ряда институтов страны и Министерства обороны. Так, по заданию Министерства обороны, были спроектированы и построены суда для изучения записей распространения звуков в море от проходящих судов, поиска средств снижения акустических характеристик кораблей и судов. Проекты под условным названием "Атолл" и "Коралл" были построены на Востоке страны и успешно эксплуатировались научно-исследовательскими институтами, выполняя важные задачи.

Был разработан проект и осуществлена постройка на Ярославском судостроительном заводе НИС для задач научных исследований института им. Вавилова. Были также созданы несколько судов для выполнения научных работ и отработки создаваемого оборудования для Киевского института "Гидроприбор". Разработан проект судна для Украинского института электродинамики.

Создание этих специальных судов сопровождалось проектированием уникальных спуско-подъемных устройств для оборудования, судовых систем связи, приборов гидравлических систем.

В ЦКБ "Ленинская кузница", создавая новые типы судов, постоянно занимались созданием нового комплектующего оборудования, т. к. для рыбопромысловых судов применяемое судовое оборудование в большей части опреде-

ляет качество судна, его производственные характеристики.

Создание комплектующего оборудования велось как путем разработки и обоснования характеристик с последующей выдачей технических заданий специализированным предприятиям, так и самостоятельно. Опыт проектирования судовых механизмов, включая создание главных силовых паровых машин и котлов, у конструкторов был с довоенных времен.

В первые послевоенные годы, когда производство судового оборудования еще не было налажено, ЦКБ под руководством А. Б. Байбакова, вместе с проектом судна разрабатывало практически все судовое оборудование, главные паровые машины, котлоагрегаты, рулевые машины, шпиглы, насосы.

В ЦКБ трудился коллектив талантливых конструкторов машиностроителей.

При строительстве средних морозильных траулеров естественно возник вопрос об установке на судне морозильных аппаратов.



*“Сорочинськ”, пр. 12503*

В стране такие аппараты не производились. Конструкторы ЦКБ, вместе с проектом судна, самостоятельно разработали и необходимые морозильные аппараты. Сначала устанавливались аппараты воздушного типа, а затем возникло предложение спроектировать более экономичные морозильные аппараты контактного типа. Коллектив конструкторов под руководством А. Б. Байбакова разработал и изготовил на заводе "Ленинская кузница" первые образцы. Так как на заводе не было соответствующих стендов для испытаний и отработки этих сложных машин, было принято смелое решение: установить их непосредственно на серийном корабле СРТМ и там провести испытания и отработку агрегатов, комплектующего обо-

рудования и механизмов — транспортеров, стеллажей и др.

Установка была произведена на 32-м серийном заказе. Испытание и отработка морозильных аппаратов не уложилась в сроки строительства серийного судна, что конструкторы и предполагали. Судно было сдано на 3 месяца позднее запланированного срока, и у начальника ЦКБ возникли определенные неприятности. Но главное было решено: морозильные аппараты были созданы и поставлены на серийное производство на заводе "Ленинская Кузница". Было изготовлено несколько сот аппаратов для комплектации разных рыбопромысловых судов, а также береговых заводов, где производилась заморозка рыбы, мяса, овощей, фруктов.

В 60-е года был заключен контракт на поставку в Сенегал 10 тунцеловных судов: 3 судна для удебного лова и 7 судов сейнерного лова. До этого подобные суда в СССР не строились и не эксплуатировались. Наблюдение за постройкой и приемка судов были поручены французской фирме. Три судна для удебного лова были успешно сданы в запланированный срок, хотя при их проектировании и постройке были решены новые для ЦКБ задачи: мокрая (в рассоле) заморозка тунца, лов с судов сардины и длительное ее сохранение в живом виде на судне и др. проблемы.

С судами сейнерного лова тунца возникли большие осложнения из-за плохой отработки технического задания. Когда первые суда были уже почти построены и подготовлены к спуску на воду, французские приемщики внесли кардинальные изменения в промысловую схему. По их требованиям 2-х-барабанную 5-тонную сейнерную лебедку необходимо было с судов снять и заменить на 3-х-барабанную гидравлическую лебедку, электрические грузовые и топелантные лебедки с судов снять и заменить на гидравлические, устанавливаемые не на палубе, а на грузовых стрелах и мачтах.

Так как подобного оборудования в стране не было, возникла угроза срыва международного контракта. Создание подобных механизмов специализированным предприятием потребовалось бы не менее 2 лет, а до сдачи судов по контракту оставалось всего полгода.

А. Б. Байбаков принял рискованное, вероятно сложное решение: спроектировать все механизмы самостоятельно. Он знал свой кол-



*“Днепрвский - 603”, пр. 1519*

лектив и его возможности в критических ситуациях, верил в его талант. Группа конструкторов ЦКБ, не считаясь со временем, взялась за решение этой сложной задачи. Был произведен выбор материалов, гидравлического оборудования, определена конструкция лебедок. Большую оперативность проявил завод "Ленинская кузница", его руководство, мастера, технологи. Опытные образцы механизмов, их детали в ряде случаев прямо с кулманов отправлялись в цеха, ставились на стенды, проводились испытания, отрабатывалась конструкция лебедок, окончательно выбирались конструкции механизмов и материалы. Конструкторы ЦКБ практически не выходили из цехов, участвуя во всех процессах изготовления деталей и механизмов.

А. Б. Байбаков лично принимал участие в решении возникающих проблем. В результате, через 4 месяца сейнерная 3-х-барабанная лебедка с тяговым усилием 5 тонн и скоростью выборки урезом 90 метров в минуту стояла на судне. 3-х-тонные грузовые лебедки стали на стрелах, а топенантные 2-хтонные лебедки — на мачтах судов. Суда были сданы в сроки по контракту.

В 80-е годы в стране было ликвидировано Министерство машиностроения обработки пищевой продукции из-за отставания машин, создаваемых им, от мирового уровня.

Правительство страны, с целью выхода на передовые позиции в создании этой техники, поручило освоить ее производство предприятиям оборонительных областей промышленности.

Министерству судостроительной промышленности было поручено разработку наиболее сложного и важного оборудования переработки пищевой промышленности: зерноуборочные комбайны, картофелеуборочные машины,

пекарские агрегаты и другое, в том числе, установки по переработке отходов мясной и рыбной продукции. А Министерство судостроительной промышленности создание этого оборудования поручило лучшим конструкторским коллективам, которые занимались проектированием атомных кораблей, энергетических установок, конструкторским бюро судового машиностроения.

Создание судовых рыбомучных установок было поручено ЦКБ "Ленинская кузница". Считалось, что с разработкой рыбомучных судовых заводов может справиться только наше ЦКБ.

Рыбомучные установки-заводы (РМУ) — это сложные комплексы переработки любой рыбной продукции в рыбную муку с отделением жира, непищевых отходов, с автоматизированной системой расфасовки. При этом не должно быть никаких выбросов в море, в том числе должны быть переработаны рыбные бульоны, то есть, РМУ должны быть экологически чистыми в полном объеме.

РМУ должны были производиться для разных типов судов, в зависимости от их размеров и предполагаемого объема рыбной продукции, — от 10 до 70 тонн в сутки по сырью. Такие установки в Союзе не производились и при строительстве больших рыболовных судов и рыбоперерабатывающих баз закупались за



*“Славутич”, пр. 15191*

границей. Поэтому задача, поставленная перед ЦКБ была признана как одна из самых сложных.

Проектированию и созданию пищевого оборудования правительство страны придавало большое значение. Ежемесячно приезжал в Министерство секретарь ЦК КПСС Е. Лигачев и заслушивал доклады главных конструкторов

ЦКБ о ходе работ и принятии необходимых решений. Главный конструктор ЦКБ "Ленинская кузница" неоднократно докладывал секретарю ЦК КПСС о ходе проектирования РМУ.

Вскоре проект РМУ производительностью 70 тонн в сутки был разработан и утвержден. Создан был целый ряд комплектующего оборудования: прессы, центрифуги, сушилки, мукомолки, выпарные установки, расфасовочные машины и др. Рабочие чертежи были разработаны и переданы для изготовления головного агрегата на Красноярский судостроительный завод. Завод приступил к изготовлению, однако великая страна рухнула и под своими обломками похоронила все наработки конструкторских организаций оборонных отраслей промышленности.

Строительство судна, в особенности рыбопромышленного, — сложный процесс, очень часто возникают непредвиденные задачи. В строительстве участвуют 500 и больше предприятий и организаций путем поставки материалов, механизмов и оборудования, и часто они не обеспечивают те характеристики и качества, которые были предусмотрены документацией. Конструкторы ЦКБ во всех случаях должны найти приемлемое решение.

Сдача головного заказа судна — важнейший этап для конструкторов и завода-строителя. Проверяется соответствие судна заданию, судостроительным нормам и Правилам, проверяются его мореходные качества, соответствие санитарным и противопожарным требованиям, проверяются его производственные характеристики по добыче, переработке и сохранению улова.

Этот этап проходит всегда трудно, напряженно, иногда драматично. Конструкторы используют весь свой творческий, технический и организаторский потенциал. Когда возникает драматическая ситуация, важно, как реагирует на это Главный конструктор ЦКБ, так как на его мнение во многом обращают внимание приемочная комиссия, представители заказчика, завода-строителя судна, Регистра, санитарной и пожарной инспекции, военной приемки.

При испытании головного НИС исследований погодных условий в океане "Валерьян Урываев", строящемся на Хабаровском заводе им. С. М. Кирова, на последнем его этапе приступили к испытанию безвахтенного обслужи-

вания энергетической установки. Оно заключалось в том, что в течение 12 часов судно идет полным ходом, при этом работают все механизмы по своему назначению, но в машинном отделении никого не должно быть. Устанавливается вахта перед входом в машинное отделение, чтобы никто не ходил. Этот режим обычно проводится в ночное время.

При испытании разрушилась валовая линия, судно потеряло ход и управляемость. В системе валопровода была установлена резино-кордовая муфта для ухода от резонансных колебаний. Муфта была экспериментальная, ее характеристики были нестабильные. Испытания крутильных колебаний на швартовных были выполнены некачественно.

На судне сложилась критическая обстановка. Оно потеряло ход, под килом в Японском море было несколько тысяч метров (о чем в особенности громко говорили представители



*Главный траулер проекту 503 "Альпинист"*

Регистра и Заказчика). На судне находилось около 45 человек, в основном не моряки. Представители Регистра и Заказчика потребовали от сдаточного капитана дать сигнал бедствия (SOS). Однако, главный инженер ЦКБ, присутствовавший на испытаниях, убедил сдаточного капитана не делать этого, т. к. верил, что присутствующие на судне конструкторы и сдаточные механики смогут в условиях качки (около 4 баллов) разобрать валовую линию и поставить запасную муфту, хотя эта работа по штату должна выполняться в порту.

В случае подачи сигнала SOS, конечно, прибыли бы спасатели из Японии, т. к. до Владивостока было значительно дальше. В этом случае, по международным Правилам, половина стоимости судна переходит в собственность спасателя.

На судне создалась драматическая ситуация, полный разлад в приемо-сдаточном коллективе, вплоть до угроз об обращении в суд.

Конструкторы ЦКБ, совместно с механиком завода, за 3 часа, в условиях качки, заменили муфту и судно средним ходом 30 декабря возвратилось в порт Владивосток на сдаточную базу.

Срок сдачи судна был сорван, Министерство о ситуации на судне было проинформировано и дало указание А. Б. Байбакову вылететь во Владивосток.

В приемо-сдаточном коллективе продолжался полный разлад, о каких-либо переговорах не могло быть и речи.

3 января Байбаков был во Владивостоке, о положении на базе он был проинформирован по пути. Александр Борисович, прибыв на судно, не стал его даже осматривать, а пришел в кают-компанию и просил собрать через 1 час приемочную комиссию, представителей заказчика, Регистра, завода и конструкторов.

Все пришли, ожидая взаимных упреков, объяснений, дискуссий. Байбаков сказал, что он прибыл по указанию Министерства и подготовил протокол, который и зачитал. В протоколе было записано: ЦКБ — разобраться в аварии, принять техническое решение; заводу — выполнить работу по решению ЦКБ и после этого продолжить испытания в море. Протокол сразу был напечатан и подписан. Ситуация психологически нормализовалась.

В это время в ЦКБ совместно с Дальневосточной лабораторией проводили повторные испытания крутильных колебаний. Через 3 дня были отработаны материалы испытаний, которые показали, что валовая линия с муфтой попадает в резонанс при номинальных оборотах двигателя. Решения ЦКБ были ясны. Через неделю главный конструктор проекта Л. И. Козлов вылетел в Москву для оформления решения заказчика и Минсудпрома о сдаче судна в эксплуатацию со сниженными оборотами вала. Судно теряло в скорости 0,8 узла. Такое решение было рас-

пространено и на второй заказ, т. к. валовая линия на него была уже изготовлена. Заказчик пошел на такое решение, поскольку эксплуатация судна в океане проходила в основном при сниженных скоростях и повышенная скорость судна была важна только в режиме перехода из порта к месту работы и обратно.

Через месяц на судне закончили все испытания, и приемочный акт был подписан.

Под руководством А. Б. Байбакова важные народнохозяйственные задачи решались коллективом ЦКБ на высоком техническом уровне. Он уважал и верил в свой коллектив и коллектив отвечал ему тем же.

Под руководством Главного Конструктора ЦКБ Байбакова выросла целая плеяда талантливых конструкторов судов и судовой техники.

Это, в первую очередь, главные конструкторы — Г. П. Дубский, Н. М. Олесов, В. А. Среда, Б. М. Сычов, Ю. В. Четвертко, Л. И. Козлов, В. П. Тахистов, А. И. Кучук, Е. В. Колодочка, Е. Л. Приймук, руководители специализированных подразделений ЦКБ: главный механик энергоустановок В. В. Гнездилов, главные энергетики — И. И. Бова, М. Л. Железняк, В. П. Шакуро, промысловики — С. М. Розман, В. М. Стрельцов, Ю. Г. Ровний; специалисты по ходкости судов — К. Н. Миронец, А. М. Якименко; специалисты по автоматизации судов и систем — С. Д. Ступак, Б. А. Киржнер; по рыбообработке и заморозке И. М. Шульгин, Ю. Ш. Плешкановский, Л. В. Шапошников; по судовым механизмам — Н. Д. Опанасенко, Н. О. Зайцев.

Александр Борисович Байбаков был большим конструктором и руководителем. Он глубоко понимал психологию людей, умел определить их склонности, способности, направить коллектив ЦКБ на решение поставленных задач.

Созданный коллектив конструкторов достойно работал, решая задачи проектирования судов и комплектующего оборудования и после ухода А. Б. Байбакова.

**Сычов Б. М.**  
**Бывший главный конструктор проектов ЦКБ "Шхуна"**

## **КОРАБЛИ И ЛЮДИ**

### **К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ЗАМЕЧАТЕЛЬНОГО УКРАИНСКОГО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ АЛЕКСАНДРА БОРИСОВИЧА БАЙБАКОВА**

Современное судостроение является сложнейшей отраслью народного хозяйства. Только страны, имеющие очень высокий интеллектуальный потенциал и развитую промышленность, могут иметь судостроение.

Украинское судостроение, в составе бывшего Министерства судостроительной промышленности Союза, представляло собой ряд мощнейших верфей и специализированных заводов, а также очень сильных проектных предприятий.

Творческий и научный уровень судостроительных конструкторских бюро Украины обеспечивал создание первоклассных гражданских судов и военных кораблей, в том числе уникальных, не имеющих аналогов в мире. Эти корабли и суда проектировались специалистами высочайшего класса, корабелями, как говорится, "от Бога".

Одним из таких наиболее ярких, выдающихся конструкторов был А. Б. Байбаков, 100-летие со дня рождения которого мы отмечаем в сентябре 2007 года.

Александр Борисович Байбаков практически создал, и многие годы возглавлял Центральное конструкторское судостроительное бюро — ЦКБ "Ленинская кузница" (в настоящее время ЦКБ "Шхуна"), в котором под его непосредственным руководством был разработан многочисленный ряд проектов речных и морских судов, судов научного и технического флота и военных кораблей.

В память об этом замечательном человеке одно из судов, построенных на киевском судостроительном заводе "Ленинская кузница", носит название "Конструктор Байбаков".

Это судно проекта 502ЭМ — рыболовного траулера с кормовым тралением.

Проект этого судна, в разработке которого Александр Борисович принимал непосредственное участие, начиная с появления самой

идеи создания принципиально новой конструкции судов подобного класса.

При всем разнообразии разрабатываемых проектов судов и кораблей, основной специализацией ЦКБ было проектирование, обеспечение строительства и эксплуатации всех типов среднетоннажных и малых рыболовных судов морского и океанического плавания. Среди этих судов особое место занимает среднее морозильное рыболовное судно-траулер-сейнер СРТМ проекта 502ЭМ. Создание судов этого проекта является ярким примером того, как оригинальные конструкторские идеи воплощаются в жизнь, несмотря на определенный риск и противодействие.

Рыболовное судно является сложнейшим инженерным сооружением. Трудно представить себе задачи и функции, которые должны решать и обеспечивать рыболовные суда, даже в сравнении с такими достаточно сложными специализированными судами, как, например, сухогрузы, наливные суда и др.

Имея сравнительно малые размеры, рыболовные суда, без каких-либо ограничений, должны эксплуатироваться во всех морях и океанах в любых погодных условиях. Работая в автономном или экспедиционном плавании, часто по несколько месяцев вдали от берега, рыболовное судно должно с помощью своей рыбопоисковой техники найти скопление рыбы или морепродуктов, обеспечить их вылов и подъем на борт судна, произвести технологическую обработку улова (сортировка, изготовление полуфабрикатов или филе и т. д.) с последующей заморозкой его в специальных морозильных аппаратах или изготовлением консервов, хранение готовой продукции в низкотемпературных трюмах с последующей доставкой ее на транспортные рефрижераторы или в порты. Причем работа в море часто производится в штормовых условиях, сопровождающихся обледенением в зимнее время.

Поэтому специальность рыбака считается одной из самых сложных и трудных на морском флоте, а, например, промысел краба в Беринговом море — самой опасной профессией в мире.

Когда в послевоенные годы остро встала задача обеспечения населения продуктами питания, а сельское хозяйство Союза оказалось разрушенным, было принято решение по созданию рыболовного флота, который смог бы обеспечить вылов рыбы и морепродуктов в Мировом океане. Эту задачу должны были решать рыбопромысловые суда всех классов, в том числе среднетоннажные, которые с пятидесятых годов прошлого столетия начали строить большими сериями на киевском судостроительном заводе "Ленинская кузница", а также на других заводах по проектам ЦКБ "Ленинская кузница".

Успешная работа флота рыбной промышленности позволила в кратчайшие сроки обеспечить поставку ценной продукции морского промысла. В это время в предприятиях общепита по всей стране был распространен так называемый "рыбный день".

Средние рыболовные суда проекта 502 обеспечивали вылов рыбы по так называемой бортовой схеме траления, когда выловленная тралами рыба по частям поднималась на судно с борта. Это достаточно трудоемкая и опасная операция. Сложности с подъемом трала с борта судна возникают даже при небольших волнениях моря, а в штормовую погоду лов рыбы вообще становится невозможным. На крупнотоннажных рыбопромысловых судах уже применялась кормовая схема траления, когда трал поднимался полностью на судно с кормы по специальному наклонному слипу на верхнюю палубу.

И хотя среднетоннажный флот с бортовым тралением в целом работал успешно и отзывы о судах были положительными, все же у рыбаков складывалось мнение о преимуществе кормового траления, применяемого на крупных рыболовных судах.

В ЦКБ возникла идея создания среднетоннажного судна с кормовым тралением, хотя в мировом рыбопромысловом флоте на то время таких судов не было.

Александр Борисович Байбаков как начальник-главный конструктор Центрального конструкторского бюро "Ленинская кузница" вышел в Министерство судостроительной

промышленности и Министерство рыбного хозяйства с предложением разрешить ЦКБ разработать принципиально новый проект среднетоннажного рыболовного траулера с кормовым тралением в первую очередь для поставки на экспорт.

Но эта идея не получила поддержки со стороны Министерства рыбного хозяйства. Более того, ряд специалистов Центрального института судостроения и институтов рыбного хозяйства высказали сомнение в части безопасности эксплуатации рыболовных судов небольших размеров с кормовым тралением в штормовую погоду из-за опасения попадания большой массы воды на палубу через наклонный слип с кормы судна. Техническое задание на проектирование судна получить не удалось.

Однако необходимость создания нового судна к этому времени осознали и на заводе "Ленинская кузница", который столкнулся с некоторыми трудностями с поставкой рыболовных судов с бортовым тралением проекта 502, в первую очередь на экспорт. ЦКБ совместно с заводом все же удалось получить разрешение в Министерстве судостроительной промышленности на "свой страх и риск", без включения в план и измерения годовой программы строительства серийных судов, и осуществить попытку построить это новое судно. Таким образом, за счет собственных средств (уже потом был выделены средства из госбюджета), без заказных ведомостей на поставку материалов и оборудования, вне потока строительства серийных судов, было построено фактически опытное среднее морозильное судно (рыболовное) с кормовым тралением, которому был присвоен индекс 502Э (имея в виду экспортный вариант). Первое судно проекта 502Э завод назвал "Железняков".

Полностью готовое судно было представлено Министерству рыбного хозяйства в 1967 году. По просьбе Министерства судостроительной промышленности Минрыбхоз все-таки назначил комиссию на ходовые и промысловые испытания нового судна. Проведенные испытания показали, что идеи, заложенные в проекте судна с кормовым тралением полностью осуществимы на среднетоннажном траулере.

В эти годы Министерство рыбного хозяйства начало внедрять на среднетоннажных судах с бортовым тралением так называемый

кошельковый лов. Этот высокопроизводительный вид промысла стайных пелагических рыб (сельдь, скумбрия, ставрида, мойва и др.) производится с помощью специального невода — сети размером до 1500х200 метров. Косяк рыбы на полном ходу судна обметывается неводом на циркуляции с последующей выборкой невода на кормовую палубу, после кошелькования нижней подборы сети и образования "кошелька" с рыбой.

Постановка сети производится с кормовой площадки, способной разметить кошелёк больших размеров и весом до 30 тонн. На судах бортового тралення, на которых кормовая палуба судна была свободной, дооборудование его для кошелькового лова в принципе не представляло больших трудностей. Так как Минрыбхоз не выдавал технического задания на проектирование судна проекта 502Э, то там посчитали возможным выставить к проекту требование по дооборудованию его кошельковой схемой. Ничего подобного в рыболовной практике не было, так как даже попытка совместить траловый лов по кормовой схеме, с использованием в кормовой части судна наклонный слип, с кошельковым ловом, требующем в корме большую горизонтальную площадку без каких-либо выступающих частей, казалась абсурдной. Выход из создавшегося положения был найден, когда специалисты ЦКБ предложили оригинальную идею применения специальной конструкции закрытия слипа с образованием кормовой площадки. Это позволило решить проблему совмещения на кормовом траулере кошельковой схемы. Таким образом, впервые в практике рыбопромыслового судостроения был разработан проект единственного в мире рыболовного траулера-сейнера с двумя самыми производительными видами лова.

Как отмечалось выше, первое судно проекта 502Э было построено на заводе "Ленинская кузница" в какой-то мере "нелегально", без включения в план и, самое главное, без согласованных заказных ведомостей. В связи с этим оборудование судна подбиралось из имеющегося на складах завода.

В дальнейшем, после испытаний первого судна "Железняков" и оформления совместного решения Минрыбхоза и Минсудпрома по приемке его в эксплуатацию, была запущена серия судов типа "Железный поток". На этих судах частично была произведена замена



*Рыболовный траулер с кормовым траленням  
"Конструктор Байбаков"*



*Модель пароходу "Тарас Шевченко".  
Экспонат Державного політехнічного музею*

основного оборудования, в том числе был установлен главный двигатель мощностью 1000 л. с. взамен двигателя 800 л. с.

На основании опыта промысловой работы первых серийных судов и по мере разработки и освоения специально спроектированного для этого проекта нового оборудования, была проведена модернизация судов и проект получил индекс 502ЭМ типа "Василий Яковенко".

По сравнению с судном "Железняков", на судах серии "Василий Яковенко" кроме увеличения мощности главного двигателя, была увеличена суммарная мощность судовой электростанции с 300 до 500 кВт, мощность автоматизированной производственной рефрижераторной установки, которая обеспечивает холодом морозильные аппараты, установлен льдогенератор чешуйчатого льда, судовое кондиционирование воздуха и рыбные трюмы, в которых можно хранить до 210 тонн рыбы при температуре  $-18^{\circ}\text{C}$ . Была также произведена замена на однополосное судовое радиообору-

дование, установлена новая рыбопоисковая аппаратура и т. п. Но самое главное, была полностью модернизирована кошельковая схема с установкой специальных неводовыборочных машин с соответствующими перепланировками надстройки и рубки. Это, в принципе, изменило общий вид судна.

Слабым местом проекта оставалось производственное морозильное отделение с морально устаревшими воздушными морозильными шкафами производительностью всего до 10 тонн рыбы в сутки. Но других морозилок не было. Единственным выходом из создавшегося положения была попытка самим разработать проект, специально для судна проекта 502Э, нового плиточного морозильного аппарата. Так как подобных аппаратов до этого времени не было, сразу получить необходимую конструкцию не удалось. Но, в конечном счете, плиточный морозильный аппарат АМП57 был создан. Установка этих аппаратов на судне позволила получить суточную производительность по заморозке рыбы до 18 тонн.

Таким образом, проект судна прошел несколько этапов внедрения совершенствовавших его модернизационных мероприятий и окончательно сложился в 1974-1975 гг.

В завершеном виде суда проекта 502ЭМ типа "Василий Яковенко" имеют следующие основные технические характеристики:

Длина наибольшая 54,8 м

Ширина 9,8 м

Водоизмещение полное 1150 т

Дедвейт 340 т

Валовая вместимость 850 рег.т

Объем грузовых рефрижераторных трюмов 414 куб. м

Автономность плавания 35 суток

Экипаж 29 чел.

Успешная эксплуатация судов этого проекта определила огромный интерес к ним со стороны рыбаков всех бассейнов. После демонстрации судна проекта 502ЭМ на международной выставке "Инрыбпром" началась поставка судов на экспорт. Заявки на строительство судов значительно превышали про-

изводственные возможности завода "Ленинская кузница".

С целью увеличения количества построенных судов на имеющихся площадях и без существенного увеличения числа рабочих, ЦКБ и завод вышли с предложением по организации серийного строительства судов проекта 502ЭМ поточнопозиционным методом на конвейерной линии, представляющей собой поезд из стапельных тележек. Поезд передвигался в крытом эллинге по рельсам в установленном ритме. Ритм передвижения конвейерной линии, т. е. время пребывания строящегося судна на позиции, определялся в строгом соответствии с программой выпуска судов.

Работа всех цехов и подразделений завода подчинялась требованию обеспечения своевременного, комплексного и качественного питания главной поточнопозиционной конвейерной линии в соответствии с установленным ритмом (15 дней). Благодаря этой уникальной для судостроения технологии, на заводе "Ленинская кузница" было построено более 400 судов проекта 502ЭМ. Это была самая большая серия среднетоннажных рыболовных судов, когда-либо построенных на одном заводе и вообще в судостроительной отрасли бывшего Союза.

Работа по созданию морских средних рыболовных морозильных траулеров-сейнеров типа "Василий Яковенко" проекта 502ЭМ, организации их крупносерийной постройки и внедрение в эксплуатацию в 1976 году была отмечена Государственной премией Украины в области науки и техники. Группе специалистов Центрального конструкторского бюро и завода "Ленинская кузница" — главному инженеру ЦКБ Якшину Николаю Алексеевичу, главному конструктору проекта 502ЭМ Сычеву Борису Михайловичу, директору завода Харченко Ивану Петровичу, главному инженеру завода Сопряжинскому Вадиму Михайловичу было присвоено звание лауреатов Государственной премии Украины.

Возглавил этот коллектив замечательный кораблестроитель Украины Александр Борисович Байбаков

**Мясников Ю. Г.**  
**Глава правления ОАО "ЦКБ "Шхуна"**  
**Романовский В. В.**  
**Начальник отдела маркетинга – главный конструктор**

## **СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СРЕДНЕТОННАЖНЫХ СУДОВ**

В предыдущих статьях мы имели возможность вкратце ознакомиться с летописью славных дел Центрального конструкторского бюро "Ленинская кузница" (с 1993 года – ЦКБ "Шхуна"). Основу этих достижений – наших наиболее успешных проектов, которые строились на всем пространстве бывшего СССР очень большими сериями, заложил Александр Борисович Байбаков, 100-летний юбилей со дня рождения которого мы сейчас отмечаем.

Современное состояние проектирования среднетоннажных судов, по моему мнению, необходимо рассматривать в разрезе тех изменений, которые произошли в Украине за последние 15 лет. Эти изменения внесли коррективы в организацию производственных процессов не только нашего ЦКБ, но и всех остальных производственных, в том числе научно-исследовательских и проектных организаций не только в Украине, но и в России и других странах СНГ. Мы очень быстро присоединились к мировому сообществу. Это "очень быстро" можно рассматривать не только как положительное достижение, но и как источник новых проблем.

Условия, в которых работало ЦКБ 15 лет назад, резко отличаются от сегодняшних условий. Как вы все прекрасно знаете, основная разница в том, что 15 лет назад государство в лице Министерства судостроительной промышленности СССР гарантировало загрузку работников ЦКБ и наша задача состояла в добросовестном и своевременном выполнении Государственного пятилетнего планового задания. Сегодня загрузка ЦКБ (поиск заказчика) есть делом коллектива, который, как говорится, "занимается этим бизнесом".

Государственная поддержка судостроительной промышленности в Украине существует с 2000 года в виде "Закона о поддержке судостроения", который, после отмены в 2005 году, продолжил так свои действия, но уже без распространения на проектные организации. Средства госбюджета на реализацию судо-

строительных программ государственных структур (постройку отдельных судов) начали появляться в ограниченных количествах только в последнее время.

ЦКБ "Ленинская кузница" занималось, в основном, проектированием и обслуживанием строительства средних и малых рыболовных судов. Суда эти строились более чем на 20 судостроительных заводах. Основные из них, с которыми взаимодействовало ЦКБ, находятся в России. Политика Российской Федерации в промышленном рыболовстве направлена, прежде всего, на гарантированное получение государственной доли от выловленной рыбы (налоги и пошлины). Реализуется эта политика продажей квот на вылов еще не пойманной рыбы. На практике такая политика не стимулирует проектирование и строительство новых рыболовных судов (это экономически не целесообразно). Период в несколько лет, когда можно было в России получить так называемую "техническую квоту" (бесплатное право вылова определенного количества рыбы) под построенное в России рыболовное судно закончилось. Несмотря на недовольство такой политикой в кругах рыбопромышленников и судостроителей в Российской Федерации, не следует ожидать в скором времени изменений в этом вопросе.

В Украине ситуация с промышленным рыболовством давно не регулируется государством. Попытки создания и реализации Государственной программы развития флота рыбной промышленности Украины, не смотря на ее утверждение в 2004 году, ничем до сих пор не закончились, так как для своей реализации эта программа, хоть и предусматривает внебюджетное финансирование, но требует несколько сот миллионов долларов США.

После всплеска активности Министерства обороны Украины и Государственного комитета по охране государственной границы Украины в период 1993-1996 гг. в части разработки ряда проектов боевых кораблей для

ВМС Украины и морских сил Госкомграницы (кстати, этот "всплеск активности" был инициирован нашим ЦКБ), "активность" Министерства обороны и Государственного комитета по охране государственной границы Украины в силу отсутствия финансовых средств пошла на убыль.



*"Тибия", пр. 1348*

Таким образом, в качестве потенциальных заказчиков для нашего ЦКБ (и не только нашего ЦКБ), остались коммерческие структуры. Задача свелась к тому, чтобы найти их и убедить в возможности реализации конкретного проекта судна. "Убедить" можно только показав, что проект судна дешевый, соответствует мировому уровню, а само судно экономически оправдано и его срок окупаемости не превосходит возможный срок кредитования строительства судна. Как правило, такие "убеждения" проходят в условиях проведения тендера. При проведении тендера, критерий один, притом слабо зависящий от самого проекта — стоимость строительства судна.

Сегодня, оставаясь базовой организацией Министерства промышленной политики Украины по рыболовным судам и судам технического флота, ЦКБ значительно расширило типовой ряд проектов судов. В тоже время мы сохранили лидирующие позиции по традиционным направлениям.

Наверное, в рамках этого обзора деятельности ЦКБ за последние 15 лет не целесообразно перечислять те несколько десятков проектов (как предконтрактных предложений, так и технических, технорабочих или рабочих проектов), которые были разработаны за этот период. В приложении приведены некоторые основные работы ЦКБ за этот период.

К основным особенностям работы ЦКБ в современных условиях следует отнести:

— основным вопросом, который определяет успех и возможность реализации проекта становится вопрос не поиска Заказчика, а поиск Инвестора (для Заказчика) или помощь Заказчику в поиске Инвестора. От решения этого вопроса во многом зависит успех будущего проекта;

— резко возросшее как количество разрабатываемых предконтрактных предложений, так и объем прорабатываемых в них вопросов. Причем предконтрактное предложение разрабатывает сам главный конструктор. Это его основа для работы с Инвесторами и Заказчиками;

— постоянно увеличивающийся объем документации, разрабатываемой с использованием персонального компьютера;

— сокращается традиционная номенклатура (для периода до 1992 г.) выпускаемой документации (нет технологии, надежности, ремонтпригодности, демонстрационных материалов, согласования и т.п.);

— практически отсутствует техническое обслуживание, т. к. заводы-строители за счет технического обслуживания снижают затраты на постройку судна. Возникающие технические вопросы заводы строители решают либо путем консультаций с ЦКБ, либо самостоятельно. Корректировка документации осуществляется заводами строителями самостоятельно;

— увеличивается объем проектных работ, выполняемый силами контрагентов или самими заводами строителями. Увеличиваются кооперативные связи ЦКБ при разработке проектной документации;

— становится ключевой роль информации при разработке проектной документации.



*У ЦКБ "Шхуна" були спроектовані судна для інших країн, зокрема для республіки Сенегал*



*Малый рыболовный бот пр. 13312 для Азовского моря*

Необходимо постоянно знать где, кто и что производит и сколько это стоит. Следствием этого является выход на мировой рынок судового комплектующего оборудования и постоянные контакты с его производителями, участие в международных тендерах и выставках.

И последнее, но не по важности, — необходима постоянная "демонстрация флага". О работе ЦКБ, достигнутых результатах и новых предложениях должны знать как можно больше потенциальных Заказчиков и Инвесторов.

Принцип, который был выработан в ЦКБ за эти годы — "Не стоять на месте, не плыть по течению, не плыть против течения — плыть куда следует".

#### ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ЦКБ "ШХУНА" ЗА ПЕРИОД 1992-2007 гг.

1992 г. — модернизация проекта 503 для лова тралом, донными ловушками, креветки — построено 1 судно;

1992 г. — разработка рабочей конструкторской документации (РКД) малого рыболовнокреветочного траулера проекта 13307. На сегодня в Перми построены 4 "корпуса";

1993 г. — разработка РКД малого рыболовного бота проекта 13033. По этому проекту в Сретенске для Камчатки построено 2 судна;

1993 г. — разработка РКД среднего морозильного траулера проекта 12800. В Киеве построено 1 судно;

1993 - 1994 гг. — разработка Программы развития судостроения Украины до 2000 года;

1994 г. — разработка РКД транспортных рефрижераторов грузоподъемностью 1100 и 700 тонн проектов 12951 и 12950, соответственно;

1994 - 1995 гг. — разработка аванпроектов сторожевого корабля и малого ракетного корабля проектов 58020 и 58030, соответственно;

1994 г. — разработка РКД на переоборудование проекта 1348. Переоборудовано 1 судно;

1994 г. — разработка РКД сухогрузного теплохода "река-море" проекта 50160;

1995 г. — разработка РКД малого добывающего судна проекта 13305;

1995 г. — разработка РКД на дооборудование НИС проекта 1846 ЛК. Дооборудовано 1 судно;

1996 г. — разработка РКД на рыболовно-поисковое судно проекта 12961 РП. В Петрозаводске построено 1 судно;

1996 г. — разработка РКД морозильного траулера проекта 50010. В Северодвинске построено 2 судна плюс на стапеле находятся еще 3 "корпуса";

1996 г. — разработан технический проект (ТП) малого патрульного судна проекта 58010;

1997 г. — разработка предконтрактного предложения на буксирспасатель проекта 12808;

1997 - 1998 гг. — участие в тендере ВМФ Египта на буксир - спасатель;

1998 г. — разработка предконтрактного предложения на патрульное судно для береговой охраны Индии;

1998 - 1999 гг. — участие в тендере береговой охраны Индии на патрульное судно;

1999 г. — разработка РКД на морозильный траулер проекта 50018 для строительства в Китае;

1997- 2001 гг. — разработка аванпроекта корабля противоминной обороны проекта 58080;

1999 г. — разработка предконтрактного предложения на морозильный траулер для открытого океана;

1999 г. — разработка предконтрактного предложения на морозильный траулер для СевероЗападного региона России;

1998 - 2000 гг. — разработка "Программы развития судостроения Украины";

2000 г. — разработка предконтрактного предложения на ракетный катер по заказу компании "УКРСПЕЦЭКСПОРТ";

2000 г — разработка РКД на модернизацию проекта 420 в морозильный траулер;

2000 г. — разработка документации на переоборудование пассажирского теплохода проекта 935. Переоборудовано 1 судно;

2000 г. — участие в тендере на малое рыболовное судно для Министерства сельского хозяйства Израиля;

2001 г. — разработана РКД для строительства рыбопоискового судна 05025РПМ. В Хабаровске спущено на воду 1 судно;



*Рейдовый буксир «Гонио» (пр. 50340)  
Батумского морского порта*

2001 г. — разработана РКД для строительства малого рыболовного судна проекта 13315. В Хабаровске построено 1 "корпус";

2001 г. — разработана РКД для дооборудования многочерпакового земснаряда. Дооборудовано 1 судно;

2001 г. — как головная организация Госпромполитики Украины по направлению рыбопромысловое судостроение выполнена экспертная оценка "Программы развития флота Госкомрыболовства Украины на период до 2005 года";

2001 г. — разработка предконтрактного предложения на морозильный траулер проекта 50017 для ОАО "Антарктика", г. Одесса

2002 г. — разработка РКД для строительства рейдового буксира проекта 50340 для Батумского морского порта, Грузия. Построено 1 судно;

2002 г. — разработка РКД на модернизацию морозильного траулера проекта 1307М;

2002 - 2003 гг. — участие в тендере на строительство железнодорожного парома для Махачкалинского морского порта, Россия;

2002 - 2004 гг. — разработка предконтрактного предложения на танкерхимовоз проекта 50165 для "ЮГРЕФТРАНСФЛОТА", Украина;

2002 г. — разработка РКД для строительства малого рыболовного бота для Азовского моря проекта 13312. В Азове построено 1 судно;

2003 г. — разработка предконтрактного предложения на большой гидрографический катер для "ГОСГИДРОГРАФИИ", Украина;

2003 г. — участие в тендере на буксир-снабженец для морских сил погранвойск России;

2003 г. — разработка предконтрактного предложения и участие в тендере на буксир для Одесского морского порта;

2003 - 2004 гг. — разработка предконтрактного предложения на ледокол для Мариупольского морского торгового порта, Украина;

2003 г. — участие в тендере на малое рыболовное судно для Чили;

2004 г. — разработка РКД на переоборудование теплохода проекта 14221 в моторную яхту;

2004 г. — разработка предконтрактного предложения на скоростные пассажирские паромы для Потийского судостроительного завода, Грузия;

2004 г. — разработка предконтрактного предложения на малое рыболовное судно для Каспийского моря;

2005 г. — разработка РКД для строительства баржи-бетоновоза. Турецкой компанией "DOGUSH" в Киеве построено 3 баржи;

2005 г. — разработка РКД на дооборудование крановой баржи. Турецкой компанией "DOGUSH" в Киеве дооборудована 1 баржа;

2005 г. — разработка предконтрактного предложения на универсальное гидрографическое лоцмейстерское судно для "ГОСГИДРОГРАФИИ", Украина;

2006 г. — разработка технической документации на переоборудование теплохода проекта 765;

2006 г. — разработка технического проекта универсального гидрографического лоцмейстерского судна для "ГОСГИДРОГРАФИИ", Украина. В Киеве построено 1 судно;

2006 г. — разработка предконтрактного предложения на плавучую топливозаправочную станцию;

2007 г. — разработана РКД для строительства плавучей топливозаправочной станции. В Киеве построено 2 "корпуса", достройка продолжается в Кременчуге;

2007 г. — разработка РКД для модернизации среднетоннажного морозильного траулера проекта 502ЭМ. Идет строительство судна.

**Гнездилов В. В.**  
**Бывший начальник отдела ЦКБ "Шхуна"**

## **К ИСТОРИИ СКБ-ЦКБ "ЛЕНИНСКАЯ КУЗНИЦА" ПЕРИОДА 1944-1976 ГОДОВ**

В 1944 году Днепр стал свободным для речных перевозок от Смоленска до Черного моря. Но на Днепре и Дону флота не было. Разрушенные оккупантами пассажирские пароходы "Ильич" и "Киров" были восстановлены заводом "Ленинская кузница" (в дальнейшем "ЛК"): первый еще в 1944 г., второй — в 1945г. Это были первые суда на Днепре после войны.

Речному флоту страны стали крайне необходимы самоходные суда. Но для этого необходимо было специальное оборудование, а его небыло.

Вот тогда и проявилось значение СКБ завода "ЛК" именно как судомеханического конструкторского бюро, а самого завода — как предприятия, способного не только сваривать и собирать корпуса судов, но и изготавливать для них оборудование.

В 1945 году СКБ руководил Г. Ф. Солдак, главным конструктором был А. Б. Байбаков, только что вернувшийся из Зеленодольска, куда он в 1941 г. был эвакуирован вместе с коллективом и оборудованием завода "ЛК" и где в годы войны работал главным конструктором завода им. Горького. Нужно заметить, что Министерство судостроительной промышленности долго задерживало А. Б. Байбакова в Зеленодольске, не отпускавая назад в Киев. Но за его возвращение в Киев хлопотал весь коллектив СКБ. Многие сделали для этого Г. М. Эпштейн.

В 1945 г. был разработан проект колесного буксирного парохода для крупносерийной постройки (длина 52,8/57,9 м, ширина корпуса 7,6 м (с колесами 16,5 м) и 17,5 м, высота борта 2,4 м, осадка 0,86 м).

Параллельно с разработкой проекта буксира шла разработка чертежей его оборудования.

Из Зеленодольска в СКБ вернулись конструктора, из армии, пришли вчерашние бойцы и командиры — коллектив СКБ восстанавливался. Среди них были: Г. Ф. Солдак,

А. Б. Байбаков, Н. Т. Кальпето, И. Л. Зайгермахер, М. М. Бойко, А. А. Катаев, К. Н. Кулешов, Лавров, В. И. Гавв, Г. М. Эпштейн, И. И. Могилевский, В. В. Пелагеша, Л. Ш. Полицкий, Н. А. Колесников, А. И. Козакевич, А. Д. Погорный, Н. Г. Шашкин, Г. М. Прицкер, Г. П. Дубский, Д. К. Остроуменко, А. О. Айзенберг, С. Н. Розман, А. Г. Грибов, И. П. Пашута, Л. В. Полонская, В. И. Мозаева, А. А. Шаловалова, П. И. Пирогов, А. А. Дымченко, Г. В. Федоров, И. А. Ющенко, Н. Е. Уколов, П. А. Либутин, Л. Л. Бойман, Я. И. Вольфсон, С. Н. Вассермин, Г. М. Пейсахин и молодой инженер-кораблестроитель А. В. Соколов. Они и составили в 1945 г. костяк послевоенного СКБ "ЛК".

Многие из них не имели в то время еще высшего образования, некоторые его так и не получили, но именно они в 1945 году за один год разработали проект и рабочие чертежи буксира с главной паровой машиной мощностью 400 л. с., модернизировали довоенную главную паровую машину мощностью 400 л. с. с клапанным парораспределением; симметричный водотрубный паровой котел с поверхностью нагрева 160 кв. м. и давлением пара 16 кг/см<sup>2</sup>, приспособленный для отопления как дровами, так и каменным углем, антрацитами и жидким топливом (в том числе мазутой); гребные колеса, внесенные в них усовершенствования. Разработали чертежи: парового конденсатора; конденсатного и питательного насосов котла с паровым приводом; пародинамо с мощностью 12 кВт постоянного тока с приводом от вертикальной двухцилиндровой паровой машины на 750 об/мин; палубного брашпеля и рулевой машины с паровым приводом; поршневого осушительного насоса с приводом от главной паровой машины; целого ряда запорной арматуры для воды и пара. Все эти изделия завод "ЛК" изготавливал самостоятельно, даже единственный электроприводной водопожарный насос К-9 по чертежам Кандалакшского насосного завода, приобретая только электродвигатель мощностью 5,5 кВт.

Изготовление всего этого оборудования шло параллельно с его разработкой. Времени на эксперименты и на обработку их результатов не было. И тем не менее тяговые усилия и экономические показатели нового парохода более чем на 20-25% превысили показатели лучших довоенных образцов подобных судов.

Первый новый послевоенный буксирный пароход "Академик Крылов" был сдан в эксплуатацию в марте 1947 года. На государственных испытаниях он превысил предусмотренные проектом показатели и был признан пригодным для крупносерийного строительства.

Конструкция парохода в процессе постройки непрерывно совершенствовались. В частности вносились усовершенствования в конструкции паровой машины и гребных колес.

Пароход "Киев", сданный в 1948 году, имел показатели на 14% превышающие показатели парохода "Академик Крылов", а сданный в том же году пароход "Рига" превысил их еще на 30%.

В 1947 году Министерствами речного флота и судостроительной промышленности было принято решение организовать постройку буксирных пароходов мощностью 400 л. с. по проекту и рабочим чертежам СКБ "ЛК" на других заводах для Сибирский рек. СКБ "ЛК" снабдил эти предприятия технической документацией, а завод "ЛК" поставлял им паровые машины, паровые котлы и вспомогательные механизмы.

В 1948 году работникам СКБ "ЛК" Солдаку, Байбакову, Зейгермахеру, Кальпету и главному инженеру завода "ЛК" Остафьеву за разработку проекта и освоение буксирных пароходов мощностью 400 л. с. были присвоены почетные звания Лауреатов Государственных премий СССР.

В 1949 году завод "ЛК" строил эти пароходы на плаву для Румынии и в разобранном виде для реки Лена.

Постройка буксирных пароходов мощностью 400 л. с. была организована по заказам Советского Союза также в Венгрии на Советском судостроительном заводе в Будапеште, куда СКБ "ЛК" отправило чертежи, а завод "ЛК" — оборудование.

Вот отрывок из личных воспоминаний бывшего студента Киевского судостроительного техникума, а в будущем в течении 60-80-х годов начальника механического отдела ЦКБ



*"Полигон", пр. 05031-603*

В. В. Гнездилова: "В сентябре 1952 года я со своим коллегой В. Токаревым проходили плавательную практику на буксирном пароходе мощностью 400 л. с. "Томск", построенном в 1951 году на судостроительном заводе в Будапеште. Практика длилась весь сентябрь и за это время "Томск" совершил с караваном барж 3 ходки от Киева до Днепропетровска и обратно.

Весной 1952 года я проходил производственную практику в литейном цехе завода "ЛК", но хорошо завод я еще не знал и не был знаком с конструкторами СКБ "ЛК". На "Томске" нас сразу поразило, что весь пароход и все что на нем было установлено, что заставляло его двигаться, тянуть состав, обеспечивать работу силовой установки и всего комплекса судна, было задумано, рассчитано, сконструировано, вычерчено коллективом одного небольшого по численности СКБ и это все оборудование изготовлено на одном заводе "ЛК".

Мы несли вахты наравне с экипажем попеременно у паровой машины или у парового котла и видели воочию какая адски тяжелая физическая работа была у кочегаров: вовремя нужно забросить в топку лопатой уголь при открытой дверце топки когда на тебя из нее пышет ужасный жар: не упустить момента шарожкой (кочергой длиной до 4 м) прошуровать уголь в топке, не забыть для лучшего горения увлажнить уголь паром, при этом сернистый "аромат" наполнял не только котельное отделение, но разносился на сотни метров вокруг парохода. Нужно было следить за давлением пара в котле и поддерживать его в требуемом диапазоне, следить за уровнем воды в верхнем коллекторе.

У главной паровой машины вахта была легче. Главное — вовремя обойти подшипники валопровода и машины и залить в них масло, а также выполнить команды капитана. А какие это были команды! "Дед, добавь ход на 2 зуба" или "Дед, убавь ход на 3 зуба" и т. д.

Ручной штурвал паровой машины представлял из себя зубчатый сектор в 60 градусов. Кулисный рычаг, воздействующий на паровые клапаны машины, имел ручку, которая фиксировалась в определенном положении на упомянутом зубчатом секторе. Переставляя вправо или влево рукоятку, машинист убавлял или добавлял количество пара, поступающего в цилиндры машины, казалось все это очень просто. Но для того, чтобы переставить эту рукоятку с зуба на зуб требовалось приложение немалых физических усилий. Первый раз, когда я нажал стопор и вывел рукоятку из зацепления, моя рука начала быстро метаться вместе с рукояткой, пока я не догадался отпустить стопор. Нужна была сноровка. Потом я это хорошо усвоил.

Во втором тысячелетии о паровой машине не вспоминают — теперь это уже анахронизм. Считается, что это примитивный механизм. Но нет! Я от мозга до костей энергетиктеплотехник, смело скажу, что система парораспределения паровой машины это сложнейшее устройство, требующее для своего воплощения больших теоретических знаний. А сама паровая машина! Это безотказная лошадка, надежная, практически безаварийная. Попало, например, бревно под плицы гребного вала (или гребного винта). Колесо (винт) остановится. И паровая машина остановится, а пар через предохранительный клапан выйдет в атмосферу и никакой аварии.



*"Голицино", пр. 05026*

Да, паровая машина уступила место турбинным и дизельным установкам в первую очередь из соображений компактности и более высокой экономичности. Но по надежности они ее не превзошли.

В особенности меня с коллегой на "Томске" удивило то, что коленчатый вал главной паровой машины был выполнен литым из ковкого чугуна, в то время как во всех учебниках писалось, что коленчатые валы должны быть только кованными, а для ДВС (двигатели внутреннего сгорания) это обязательное условие и поныне.

Действительно, в 1950 году в содружестве с Институтом металлургии АН УССР на заводе "ЛК" развернулись работы по освоению производства отливок из высокопрочного чугуна с глобулярным графитом. Важным результатом освоения производства отливок из высокопрочного чугуна явился переход с кованых коленчатых валов паровых машин мощностью 400 л. с. на литые чугунные, что значительно улучшило эксплуатационные качества валов и снизило их стоимость. Прочность литого чугунного вала неоднократно проверялась в тяжелых условиях ледового плавания. Разработка с внедрением чугунных коленчатых валов велась СКБ "ЛК".

Постройка буксирных пароходов мощностью 400 л. с. велась на заводе "ЛК" передовыми технологическими методами. Цельносварные корпуса пароходов строились, в основном, из полуобъемных и объемных секций, полностью изготавливающихся в цеху, в удобных условиях на поворотных кондукторах. На стапеле сваривались только соединительные швы. В СКБ с этой целью переработали конструкторскую документацию корпуса.

Речной транспорт СССР испытывал в 40-х годах большую нужду в буксирных пароходах, необходимых для работы в верховьях Днепра, Десны, Дона, Южного Буга, Волги, Оки, Камы т.е. на мелководных речных плесах.

Освоив серийную постройку буксирных пароходов мощностью 400 л. с. в СКБ "ЛК" в 1948 году приступили к разработке проекта буксирного парохода мощностью 200 л. с. (длина 43,8/48,3 м, ширина корпуса 7,0 м, ширина с колесами 15,3 м и 13,5 м, высота борта 2,25 м при осадке 0,68 м).

Для обеспечения постройки этих буксиров в СКБ "ЛК" спроектировали паровую клапанную двухцилиндровую машину мощностью

200 л. с. и паровой водотрубный вертикальный котел с поверхностью нагрева 85 кв. м.

Буксирные пароходы мощностью 200 л. с. на заводе "ЛК" начали строить с 1950 года, прекратив в 1951-ом строительство буксиров мощностью 400 л. с.

Буксирные пароходы мощностью 200 л. с. по проекту и рабочим чертежам СКБ "ЛК" строились и на других предприятиях страны, которые СК "ЛК" обеспечивал технической документацией, а завод "ЛК" — котлами, паровыми машинами и вспомогательными механизмами.

Построенные с 1947 по 1956 гг. в количестве многих сотен единиц как заводом "ЛК", так и другими предприятиями по технической документации СКБ "ЛК", стандартные буксирные колесные пароходы мощностью 400 л. с. и 200 л. с. в течение ряда лет являлись основным ядром крепкого флота СССР и сыграли важнейшую роль в обеспечении выполнения планов народно-хозяйственных перевозок в период восстановления послевоенного народного хозяйства.

Выпуск колесных паровых буксиров мощностью 200 л. с. на заводе "ЛК" был прекращен в 1955 г.

По переделанной в СКБ "ЛК" технической документации в КНР еще в конце 50-х начале 60-х годов строились буксирные паровые колесные суда для рек КНР и, в частности, для Амура.



*Сейнер-траулер «Надежный», пр. 420*

На базе паровых машин и паровых котлов буксирных пароходов мощностью 400 л. с. в СКБ "ЛК" спроектировали новый тип стандартного пассажирского речного колесного парохода мощностью 450 л. с. Такая мощность была достигнута за счет повышения числа оборотов стандартной паровой машины. Пароход

имел длину 68,4/71,4 м, ширину корпуса 8,0 м, ширину с колесами 15,7 м, высоту борта 2,7 м, осадку 1,15 м, скорость 20-22 км/час, пассажирских мест 360. Головной пассажирский пароход "Н.В. Гоголь" вступил в строй в 1951 году, а серийные строились еще в 1952 и 1953 годах.

Строительство пассажирских колесных пароходов по документации СКБ "ЛК" велось также до конца 50-х годов в Венгрии.

В 1956 году завод "ЛК" прекратил строительство паровых машин мощностью 400 л. с. и 200 л. с.

Последние серийные водотрубные котлы с поверхностью 160 кв. м при давлении 28 кг/см<sup>2</sup> и температуре пара 350С° для винтовых пароходов мощностью 600 л. с. были выпущены заводом "ЛК" в 1957 году и показали на испытаниях рекордную паропроизводительность (до 37 кг/час) и высокую экономичность (до 78%) для котлов такого типа.

Указанная выше техника проектировалась в СКБ "ЛК" в основном во второй половине 40-х годов. Проектные разработки возглавлялись А. Б. Байбаковым, корпусной частью руководил И. Л. Зайгермахер. Разработку главных паровых машин возглавляли Н. Т. Кальпето, К. Н. Кулешов, Лавров, В. И. Гавв. Документы паровых котлов разрабатывались под руководством И. И. Могилевского и И. М. Иващенко. Разработку вспомогательных механизмов возглавляли Г. М. Эпштейн и Н. А. Колесников. Начальником отдела машиностроения был М. Я. Бойко. Механическая установка пароходов велась под руководством А. И. Козакевича, трубопроводными работами руководил А. Д. Подгорный, судовую электро часть возглавлял С. Н. Розман.

В начале 50-х годов в СКБ "ЛК" стали поступать молодые специалисты из высших и средних учебных заведений страны из г. Горького (г. Нижний Новгород), г. Навашино, г. Киева и выпускники других вузов. Среди тех, кто оставил яркий след в работе СКБ "ЛК" (а затем и ЦКБ "ЛК") были: В. П. Николаев, А. П. Монахов, С. С. Виноградов, П. И. Бухальцев, В. С. Кривошеин, В. В. Пташник, Н. Ф. Горбунов, В. Г. Губиш, К. С. Рыбалка, С. Ф. Пономаренко, Г. Д. Гончаров, Н. С. Терехов и другие.

В 1947 году завод "ЛК" вместе с СКБ "ЛК" и группой других заводов речного судостроения был передан в ведение Министерства тяжелого и транспортного машиностроения.

В 1952 году завод "ЛК" получил задание от Министерства речного флота на проектирование и постройку многоковшовых земснарядов производительностью 250 куб. м/час (МДШ-250), длиной 40,8/44,3 м, шириной 9,2/9,5 м, с высотой борта 2,8 м и осадкой 1,4 м.

Итак, с 1952 года в СКБ "ЛК" приступили к разработке новой для себя продукции — многоковшовых земснарядов, а в последствии земленасосов. Возглавил работу по проектированию земснаряда А. А. Катаев.

Специалисты СКБ "ЛК" спроектировали это плавсредство с использованием дизельной установки. К этому времени Горьковский (Нижегородский) дизелестроительный завод "Двигатель Революции" освоил и начал серийное производство судовых дизельгенераторов 6Ч23/30 мощностью 300 кВт. при 1000 об/мин и



*"Лукава", пр. 12961*

8Ч23/30 мощностью 300 кВт при 750 об/мин. Земснаряд был спроектирован с полной централизацией управления процессом землечерпания. На нем устанавливался дизельгенератор 6Ч23/30 мощностью 300 кВт. По своему техническому оснащению и оборудованию этот земснаряд значительно превосходил существующие в то время как отечественные, так и зарубежные образцы подобных судов. Земснаряд МДШ-250 был приспособлен для работы как в речных, так и в озерных условиях. Несмотря на новизну и сложность конструкции, завод "ЛК" уже в 1953 году отгрузил в разборном виде первые землечерпалки для использования на реке Дон (Цимлянское). Головная из них была собрана и сдана в эксплуатацию в августе 1954 года. Серийная постройка земснарядов МДШ-250 продолжалась на заводе "ЛК" до 1959 года включительно. Они отгружались с завода в разобранном

виде и отправлялись в различные водные бассейны СССР. Один земснаряд в 1955 году был отгружен морским путем во Вьетнам, где был собран силами выездных бригад завода "ЛК" и сдан для эксплуатации в 1957 году.

В 1959 году еще одна землечерпалка, построенная на заводе "ЛК" на плаву на Днепре, была поставлена на экспорт для Турции и отправлена через Черное море в турецкий порт Зонгулак. Землечерпалки пр. 570 (гл. конструктор Вассерман) строились в варианте с механическим приводом черпаков от двигателя 6Ч23/30.

В первой половине 50-х годов стал меняться профиль завода "ЛК", а с ним и СКБ "ЛК".

Страна нуждалась в развитии морского рыболовского флота, в частности в средних рыболовных траулерах, которые поступали до сих пор в Советский Союз только по импортным поставкам.

В 1953 году СКБ "ЛК" было поручено проектировать, а заводу "ЛК" начать постройку первых в СССР дизельных морских средних рыболовных траулеров, предназначенных для тралового и дрейфтерного лова с неограниченным районом плавания в открытых морях и океанах.

Головной траулер "Горноста́й" пр. 391 был сдан в эксплуатацию осенью 1954 года, а в течение 1952 и 1953 годов велась разработка его технической документации (длина 34,4/39,5 м, ширина 7,3 м, высота борта 3,49 м, мощность главного двигателя 300 л. с.).

Для изучения эксплуатационных условий и обобщения опыта промысловой эксплуатации СКБ "ЛК" немедленно по получении задания командировало в двухмесячное плавание на судах аналогичного типа в промысловых районах Северной Атлантики группу конструкторов и строителей судов во главе с инженером Г. П. Дубским. В результате обобщения и изучения собранных материалов коллектив СКБ "ЛК" при проектировании внес много усовершенствований. Г. П. Дубский был назначен главным конструктором проекта.

Траулер проекта 391 был предназначен в основном для дрейфтерного лова сельди, но имел на вооружении и бортовое траление для лова трески.

На судне устанавливался один главный двигатель марка 8ВД36-1У (мощность 300 л. с. при 360 об/мин), изготовленный на Магдебургском заводе в ГДР. Двигатель рабо-



*Науково-дослідне судно "Вектор Сухуми", пр.16152*

тал непосредственно через валопровод на гребной винт фиксированного шага. Выловленная продукция хранилась в соленом виде в бочковой таре в грузовом трюме.

Несколько из серийно строящихся на заводе "ЛК" траулеров проекта 391 в 1956-1957 гг. были оборудованы новейшей на то время рыбопоисковой аппаратурой, что значительно повысило производительность лова, так как освободило остальные траулеры от поисковых работ. Головной поисковый траулер "Анчоус" был сдан в сентябре 1956 года.

Так была определена на многие последующие года специализация СКБ "ЛК", которое с 1957 года стало именоваться ЦКБ "ЛК" (Центральное конструкторское бюро) по проектированию морских рыболовных судов среднего и малого тоннажа, рыбопоисковых судов, судов технического флота (землечерпательницы и землесосы). С начала 60-х годов к ним добавились научноисследовательские суда среднего и малого тоннажа для различных целей народного хозяйства.

Однако во второй половине 50-х годов СКБ "ЛК" не прекращало проектирование, а завод "ЛК" строительство судов и для речного флота.

Поскольку послевоенное развитие отечественной промышленности сделало возможным обеспечение новых речных судов дизелями и дизельным топливом в СКБ "ЛК" в 1954 году по заданию Министерства речного флота была разработана техническая документация, а завод "ЛК" в 1955 году начал серийную постройку озерно-речных сухогрузных теплоходов грузоподъемностью 600 тонн (длина 52,0 м/65,7 м, ширина 9,2/9,5 м, высота борта 2,8 м, мощность 300 л. с., скорость 17 км/час).

Суда эти имели двухвальную силовую установку с двумя главными двигателями 6Ч15/18 (ЗД6) мощностью 150 л. с. при 1500 об/мин. Двигатель ЗД6, созданный на базе танкового двигателя, отвечал всем требованиям судового двигателя. Он стал своеобразным учебником, на котором воспитались сотни отечественных специалистов от инженеров до мотористов.

В 1955 году завод "ЛК" сдал два головных судна этого проекта — "Медведица" и "Маньч".

Теплоходы имели централизованную систему управления главными двигателями. Сдвигающиеся крышки грузовых люков полностью открывали грузовые трюмы, что обеспечивало удобную и быструю погрузку и разгрузку портовыми средствами. По технической документации, разработанной в СКБ "ЛК" эти теплоходы строили еще два судостроительных завода.

В это же время СКБ "ЛК" приступило к проектированию, а завод "ЛК" к изготовлению и поставке другим судостроительным заводам вспомогательных электрофицированных механизмов, таких как электрошпили, электробрашшпили, различные лебедки, валопроводы, гребные винты, а также вспомогательные паровые и водогрейные котлоагрегаты.

В этот же период в СКБ "ЛК" была спроектирована, а на заводе "ЛК" построена серия уникальных нефтебензоперекачивающих паровых насосов производительностью 500 куб. м/час. Впервые в прямодействующих паровых насосах была предусмотрена работа на перегретом паре, что снизило более чем в два раза его удельный расход. На базе этих насосов и водотрубных котлов с поверхностью нагрева 166 кв. м в СКБ "ЛК" была спроекти-



*Науково-дослідне судно "Модуль", пр. 16152*

рована мощная нефтеперекачивающая станция. Строились эти станции на волжских заводах.

По решению Министерства судостроительной промышленности, принятом в 1956 году, на СКБ "ЛК" и завод "ЛК" было возложено освоение производства автоматизированных вспомогательных судовых паровых и водогрейных котлоагрегатов, а также ручных и паровых палубных механизмов. По этой продукции завод должен был стать единственным в Министерстве заводом-строителем и проектантом.

С этой целью в СКБ "ЛК" были организованы специальные подразделения, а в котельном и механическом цехах специальные испытательные стенды.

Высшие учебные заведения Ленинграда и Москвы в 1956 году отправили по распределению в СКБ "ЛК" молодых специалистов для реализации конкретно этого решения.

Так, из ленинградского кораблестроительного института в Киеве по распределению в СКБ "ЛК" прибыли четыре выпускника: А. В. Михайлов, А. Ф. Ошицкий, М. П. Харитонов, по профилю котлостроения и Ю. П. Ковальчук по профилю судовые силовые установки. Из московского высшего технического училища им. Баумана в СКБ "ЛК" прибыли Н. Д. Опанасенко, Н. А. Зайцев.

Все выпускники этих вузов, поступившие в СКБ "ЛК", стали ведущими специалистами в своей области по котлостроению, по судовым силовым установкам, по машиностроению, почти все они стали впоследствии руководителями конструкторских подразделений.

Следует заметить, что проектирование и постройка паровых палубных механизмов не является анахронизмом, как это могло бы показаться в свете приведенных выше данных о прекращении строительства пароходов.

Дело в том, что на современных крупных морских танкерах (типа "Пекин" и др.), которые строились в СССР, применение электрофицированных палубных механизмов не допускалось ввиду опасности взрыва паров нефтепродуктов при перегрузочных работах. Уже в 1957 году в СКБ "ЛК" спроектировали, а на завод "ЛК" изготовили автоматизированный водонагревной котлоагрегат производительностью 68000 кал/час. Чтобы не возвращаться к данному вопросу отметим сразу, что в СКБ "ЛК" были спроектированы, а на заводе "ЛК"

серийно изготовлялись автоматизированные водогрейные котлоагрегаты производительностью 200000 кал/час., автоматизированные вспомогательные паровые котлоагрегаты производительностью 250кг/час, 400кг/час, 630 кг/час и 1600кг/час, рассчитанные на давление 5 кг/кв. см.

10 мая 1952 года завод и СКБ "ЛК" были переданы в ведение Киевского Совнархоза.

В 1956 году СКБ "ЛК" приступило к проектированию нового среднего рыболовного траулера с повышенной мощностью главного двигателя и большей скоростью. Рыбные трюмы выполнялись рефрижераторными, для чего на судне предусматривалась холодильная установка. Улучшались бытовые условия команды, механизировалась выборка сетей, устанавливалось новейшее радиолокационное и навигационное оборудование, эхолот нового типа для обнаружения рыбных косяков.

Новый траулер проекта 395, Головное судно "Бологое", сдали в эксплуатацию в 1957 году (главный конструктор Г. П. Дубский). Судно имело длину 39,4/43,6 м, ширину 7,6 м, высоту борта 3,8 м, скорость хода 10,5 узлов, мощность главного двигателя 400 л. с., емкость грузовых трюмов 250 куб. м, автономность плавания в отрыве от баз (по запасам топлива и воды) не менее 30 суток и было приспособлено для эксплуатации в любых районах Атлантики, Тихого океана и прилегающих к ним морей.

В качестве главного двигателя на траулере устанавливался четырехтактный реверсный двигатель завода SKL (ГДР) марки 6NUD48U мощностью 400 л. с. (275 об/мин), работающий на гребной винт фиксированного шага. Электростанция постоянного тока состояла из:



*Науково-дослідне судно "Геофізик", пр. 16151*

одного агрегата ДГ-25 (4Ч10,5/13) мощностью 25 кВт при 1500 об/мин. завода им. Кирова (г. Токмак Запорожской обл.), одного дизель-генератора 4DV224 завода SKL мощностью 57 кВт при 750 об/мин. и одного валогенератора мощностью 12 кВт, приводимого в работу при помощи клиноременной передачи от судового валопровода. Серийное строительство этих траулеров велось с 1958 года на заводе "ЛК" и еще на двух судостроительных заводах страны.

В 1959 году на траулере был установлен гребной винт регулируемого шага, что значительно улучшило мореходные качества судна и управление им. Еще на нескольких судах проекта 395 постройки 1960 и 1961 гг. были установлены винты регулируемого шага. Суда были приспособлены для лова дрейфтерными сетями и бортовым тралом.

Следует отметить, что на нескольких судах проекта 395 (порядка 15 единиц) в 1958 году были установлены главные двигатели завода "Русский Дизель" г. Ленинград (г. Санкт-Петербург) типа 6ДР30/50 мощностью 400 л. с. при 242 об/мин. Однако в эксплуатации на СРТ данный двигатель работал крайне ненадежно из-за специфики промысла рыбы и вскоре на всех судах двигатели 6ДР30/50 были заменены на двигатели SKL 6NVD48U.

В 1957 году в СКБ "ЛК" был спроектирован, а на заводе "ЛК" построен головной озерно-речной рефрижераторный теплоход грузоподъемностью 200 т, предназначенный для перевозки скоропортящихся продуктов: мяса, рыбы, молочных продуктов, овощей и фруктов. Со временем была построена серия этих судов.

В 1957 году в СКБ "ЛК" был разработан проект и рабочая техдокументация речного танкера грузоподъемностью 600 т для перевозки нефтепродуктов. Эти танкеры (проект 866, главный конструктор А. В. Соколов) серийно строили на судостроительном заводе в г. Тюмень, которому руководство СКБ "ЛК" передало техническую документацию. Силовая установка состояла из двух главных двигателей ЗДб мощностью по 150 л. с., электростанция постоянного тока из двух ДГ25 завода им. Кирова (г. Токмак) мощностью по 25 кВт каждый.

В начале 70-х годов в ЦКБ "ЛК" была проведена модернизация этих танкеров по просьбе завода (главный конструктор В. А. Серeda).

Во второй половине 50-х годов уже ЦКБ "ЛК" пополнилось целым рядом молодых специалистов: – кораблестроителями – Н. М. Олесов, Е. В. Колодочка, К. Н. Миронец, А. И. Кучук, А. А. Бричук, В. М. Стрельцов, механиками – В. И. Вальков, И. М. Шульгин, Ю. Л. Лабик, Ю. П. Плешкановский, И. И. Сарана, А. Н. Зданыкин, В. Е. Мельников, Б. А. Ермаченко, В. В. Гнездилов, электриками – М. Л. Железняк, А. Боус, В. М. Суходольский. Это те, кто впоследствии внесли большой вклад в проектные работы ЦКБ "ЛК".



*Катамаран "Приметный", пр. 1335*

У Александра Борисовича Байбакова было удивительное чутье на людей. Он отлично ориентировался в возможностях того или иного специалиста и ставил их на те места, где они могли принести максимальную пользу проектно-конструкторскому делу или организационной работе.

Из воспоминаний В. В. Гнездилова:

"После окончания в феврале 1959 года Ленинградского кораблестроительного института, по путевке Киевского Совнаркома я был распределен на работу в Киев (домой) на завод "Ленинская кузница". Получив диплом инженера-механика по специальности "Судовые силовые установки", меня тянуло к творческой работе.

В конце марта я явился в отдел кадров завода "Ленинская кузница". Меня принял заместитель директора по кадрам А.И. Гаенко. Когда я заполнил анкету он спросил, где бы я хотел работать. Я ответил, что хочу работать конструктором.

– Хорошо. Я направляю Вас в ЦКБ к Байбакову. Завтра можете выходить на работу. Утром 27 марта я поднялся на второй этаж здания заводоуправления, где в то время размещалось ЦКБ.

Мне предложили войти в кабинет. За большим письменным столом сидел пожилой мужчина в коричневой кожаной куртке и что-то писал. Я поздоровался. Не отрываясь от стола, мужчина произнес:

— Здравствуйте, проходите, садитесь.

Я подошел к приставному столику и сел на стул с правой стороны.

— Ваша фамилия Гнездилов, — и, не ожидая моего ответа, произнес — я с Вашей анкетой ознакомился, — он поднял глаза и внимательно на меня посмотрел.

Чем бы Вы хотели у нас заниматься?

Я бы хотел заниматься паровыми котлами, ответил я.

Байбаков скривил лицо в кислой мине, явно мой ответ ему не понравился.

— А почему? Там все уже изобретено, да и специальность ваша по диплому называется "Судовые силовые установки".

— Помимо главной газотурбинной установки моего дипломного проекта, я выполнил расчет и компоновку общего вида комбинированного утилизационного котла. Кроме того, мой дедушка был котельщиком. Байбаков усмехнулся:

— Я сейчас приглашу начальника механического отдела Подгорного Андрея Дементьевича, вы с ним переговорите. Мне кажется, что Ваше место — главные машины, а не котлы. Он попросил пригласить к нему Подгорного, а сам продолжал писать. Я ожидал. В кабинет вошел среднего роста, коренастый, уже в возрасте мужчина. Оторвавшись от письма, немного заикаясь, Байбаков произнес:

— Андрей Дементьевич, к нам поступил по распределению молодой специалист, инженер-механик окончивший ЛКИ. Побеседуйте с ним, возможно он Вам подойдет, — и вернулся к письму.

Тогда я еще не знал, что Байбаков мог делать сразу несколько дел: писать, одновременно говорить по телефону, слышать то, что говорили вокруг и вставлять реплики.

Беседы, как таковой, у меня с Подгорным не получилось. Первым же вопросом он меня ошеломил:

— Вы можете выполнить расчет гребного винта и сделать для него рабочие чертежи?

Из институтского курса я отлично знал, что расчеты ходкости судов, выбор и расчеты движителя (гребного винта) в том числе и черте-



*МРС-201 "Камчатка", пр. 1338*

жи, были уделом (прерогативой) конструкторов корпусов. На машиностроительном факультете, на котором я занимался, нас в общих чертах знакомили с теорией корабля, с его мореходными качествами, но этот курс проходил без аттестации, тем более без практических расчетов или графических работ.

Еще в Киевском судостроительном техникуме на машиностроительном факультете нам читали курс по энциклопедии судостроения, где показывали, что такое гребной винт, как он устроен, как, примерно, рассчитывать и что нужно для его расчета.



*О. Б. Байбаков*

Я обратил внимание, что Байбаков при вопросе Подгорного, оторвался от письма, поднял голову и посмотрел на Андрея Дементьевича, потом взглянул на меня.

До сих пор у меня нет объяснения тому, что я тогда ответил. Не раздумывая, сугубо на одном подсознании, я мгновенно сказал:

— Могу.

Это то, что нам сейчас позарез нужно. Меня эти военные моряки замучили.

Вот и чудненько, вот вы и договорились. Андрей Дементьевич, забирайте молодого специалиста к себе в отдел и сделайте из него конструктора.

Так определилась моя судьба. Я пришел в механический отдел ЦКБ "Ленинская кузница", который оставил только спустя 39 лет.

Что касается гребного винта, то оказалось следующее.

Киевская военноморская часть имела трофейный довольно большой катер, на котором был установлен немецкий двигатель и гребной винт фиксированного шага. Документов на двигатель не было и никто не знал даже его мощности. Осенью 1958 года гребной винт потеряли в Днепре. Поскольку двигатель поизносился, воинская часть его демонтировала и приобрела новый Токмакский двигатель 6Ч12/14 мощностью 75 л. с. при 1500 об/мин с прифланцованным понижающим реверс-редуктором с передаточным отношением на передний ход 1 : 3.

Но требовался гребной винт. Военная часть обратилась на завод "Ленинская кузница". Завод действительно изготавливал гребные винты фиксированного шага, но ему необходимы были чертежи. В ЦКБ расчеты гребных винтов в то время никто не выполнял. Это были контрагентские работы Киевского института гидродинамики, который имел в Киеве опытовый бассейн.

На второй мой рабочий день я был окружен каперзами (капитан первого ранга — прим. ред.), которые смотрели на меня как на своего спасителя. Представьте себе Днепр, лед уже сошел, а военноморской флот все еще без подвижной части.

Все было организовано по высшему уровню. Заводской буксир "Робітник" за ноздрю притянул катер в Матвеевский залив, где имелась мерная отметка для гребцов академической гребли. На борту "Робітника" военные офицеры, испытательная партия завода

Г. В. Федоров, В. В. Иткин, В. Григоренко и я. Провели буксировочные испытания катера. Записали результаты замеров. Потом: штурм учебника Жученко, построение кривой сопротивления катера, расчет гребного винта, изготовление его рабочих чертежей — это ЦКБ; изготовление модели, формовка, отливка, обработка, монтаж — это завод. И в День Победы 9 Мая 1959 года катер уже ходил по Днепру.

В 1959 году завод "Ленинская кузница" получил большое задание по освоению и выпуску свыше 200 различных наименований машин и аппаратуры для химической промышленности (вискозных машин, индивидуальных вулканизаторов, вулканизационных котлов, смесителей, мешалок, холодильников, различных теплообменников, кристаллизаторов, отстойников и т.д.). Для разработки проектов, рабочих чертежей и технологии было создано конструкторско-технологическое бюро химического машиностроения, которое с 1962 года преобразовано в отдел химического машиностроения при ЦКБ "Ленинская кузница".

Если весной 1959 года численный состав ЦКБ "Ленинская кузница" составлял порядка 150 человек, то в 1962 году он возрос до 400, а уже в 1968 году в ЦКБ "Ленинская кузница" работало свыше 800 конструкторов.

В первой половине 60-х годов в ЦКБ "Ленинская кузница" пришли молодые специалисты из вузов Киева (КПИ), Николаева (НКИ), Ленинграда (ЛКИ) и Одессы, а также были приняты на работу специалисты уже имеющие стаж работы. Многие из них оставили большой творческий след в проектных разработках ЦКБ "Ленинская кузница". Особо следует упомянуть Б. М. Сычева, В. А. Середу, Ю. В. Четвертко, Ю. Г. Ровного, В. Н. Кобленкова, Л. В. Шапошникова, В. П. Аристова, В. П. Тахистова, В. Н. Брянского, А. Г. Полянкера, Я. М. Пильдона, Л. И. Мороза, В. С. Чернова, Д. В. Юдина, В. С. Петрова, Е. Л. Приймака — этот список можно было бы продолжать и продолжать.

Со второй половины 1959 года в ЦКБ приступили к проектированию нового рыболовного морозильного траулера по заданию Госкомитета СССР по рыбному хозяйству.

Новый траулер проекта 502 (главный конструктор Г. П. Дубский, заместитель главного конструктора Н. М. Олесов) имел длину 50,3/54,2 м, ширину 9,3 м, высоту борта 4,7 м,

водоизмещение в грузу 902 тонны, скорость свободного хода 12 узлов.

Технология вылова рыбы сохранялась той же, что и на предыдущих траулерах: бортовое траление и дрейфтерный лов. Но с ростом вдвое мощности главного двигателя возрастали тяговые усилия и требовалась замена промыслового палубного оборудования. Силовая установка оставалась одновальная, но уже на готовом судне был применен гребной винт регулируемого шага. В качестве главного двигателя устанавливался четырехтактный реверсивный двигатель 8NVD48AV мощностью 800 л. с. при 300 об/мин. Судовая электростанция переменного тока состояла из двух дизельгенераторов 6NVD24 мощностью 88 кВт при 750 об/мин и одного дизельгенератора 4NVD24 мощностью 63 кВт. С 1968 года на траулерах проекта 502 электростанция устанавливалась состоящей из трех дизельгенераторов мощностью по 100 кВт ДГР100/750 Хабаровского завода "Дальдизель", а до 1968 года на судах устанавливалось целиком дизельное оборудование завода SKL г. Магдебург, ГДР.

На судне устанавливался автоматизированный паровой вспомогательный котел производительностью 500 кг/час. Предусматривалась установка по опреснению морской воды для котельной установки и бытовых нужд. Но главное, — траулер стал морозильником. Это резко повышало сохранность рыбы и качество продукции.

Требуемых морозильных аппаратов не было. Появилась потребность в оборудовании по предварительной, а для некоторых пород рыбы, и полной обработке рыбы на борту судна.

В механическом отделе было создано подразделение по проектированию морозильных аппаратов и по оборудованию для технологической обработки рыбы.

В кабинете Байбакова шли большие дискуссии, рассматривались десятки предложений специалистов как по морозильным аппаратам, так и по технологическим линиям. С поставленной задачей ЦКБ справилось. Морозильные аппараты стал изготавливать завод "Ленинская кузница". Часть технологического оборудования (в частности транспортер) изготавливалась на механическом заводе в г. Нежин.

Работы по созданию морозильных аппаратов и технологического оборудования возгла-

вил Ю. П. Ковальчук. Основными помощниками у него были В. И. Вальков, Л. В. Шапошников.

С появлением морозильных аппаратов и понижением температуры в рыбных трюмах до  $-18^{\circ}\text{C}$ , возникла необходимость в создании для траулера специальной холодильной установки, работающей на аммиаке. Такая установка была создана на московском компрессорном заводе и устанавливалась на судне в специальном отдельном помещении. Работы по холодильной установке вел Ю. П. Плешкановский.

Головное судно проекта СРТМ-502 "Маяк" было построено в течение второй половины 1961 и первой половины 1962 годов.

26 мая 1962 года судно было поставлено в плавучий док и отправлено для испытаний в г. Херсон на сдаточную базу завода.

Предусмотренная проектом система пневматического дистанционного программного управления двигателем и винтом регулируемого шага потребовала больших усилий при ее натуральной доводке. Ответственный за силовую установку траулера инженер В. В. Гнездилов несколько суток круглосуточно находился на борту судна, где совместно со слесарями завода своими руками доводил исполнительный механизм, устанавливаемый на регулятор двигателя.

По этой причине на понтоне с судном из Киева в Херсон направлялась бригада слесарей, возглавляемая В. В. Гнездиловым, который приказом по ЦКБ был назначен с 25 мая начальником механического отдела ЦКБ.

При отправке судна в Херсон присутствовали директор завода Э. И. Остафьев, начальник ЦКБ А. Б. Байбаков, главный инженер ЦКБ — главный конструктор проекта Г. П. Дубский, его заместитель Н. М. Олесов, начальники цехов, строители.

А в Киеве шел ливень...

В декабре 1962 года, после окончания всех работ, судно было передано заказчику.

В 1960 году ЦКБ "Ленинская кузница" приступило к проектированию сейсморазведочного судна для Объединенной Арабской Республики. Это было первое научно-исследовательское судно ЦКБ.

Проектировалось оно в корпусе траулера проекта 395.

Силовая установка также сохранялась по проекту 395. Головное судно проекта 1888 НИС было сдано и передано в Египет в 1963

году. Назвали его "Бакр" (главный конструктор Ш. Х. Розман, заместитель И. П. Чубенко).

В 1959-1960 гг. в ЦКБ был разработан, а на заводе в 1961 году сдан в эксплуатацию головной автономный землесос производительностью 60 куб. м в час для строительства Киевской ГЭС.

В 1962 году завод "Ленинская кузница" и ЦКБ "Ленинская кузница" перешли в ведение Министерства судостроительной промышленности СССР.

В связи с этим в ЦКБ "Ленинская кузница" несколько изменилась структура: появился институт главных специалистов и были созданы 3 специализации: 2-я, включающая корпусный отдел и отдел судовых устройств; 3-я, включающая механический отдел, отделы трубопроводов, котлов, палубных механизмов и устройств и 5-я специализация, включающая электротехнический отдел и отдел электронасыщения.

Минсудпром принял решение о строительстве СРТМ проекта 502 еще на 3 заводах отрасли: в Ярославле, Волгограде и Хабаровске. ЦКБ "Ленинская кузница" передало туда рабочую документацию.

На этих трех заводах в 1964 году были сданы головные суда: в Хабаровске и Волгограде — 502М (морозильщики и с ВРШ); в Ярославле — 502Р (рефрижераторный вариант и с ВРШ).

До 1972 года на 4 заводах в разных модификациях было построено до 250 единиц судов проекта 502.

На заводе "Ленинская кузница" для АН СССР были построены еще два сейсморазведочных судна проекта 1888А — "Юрий Годин" (сдан в 1964 году) и "Академик Архангельский" (сдан в 1965 году).

В 1961-1962 гг. в ЦКБ разработали проект плавучей базы для проведения комплекса работ по дегазации личного состава кораблей ВМФ СССР. База имела собственную электростанцию с дизельгенератором завода Малышева г. Харьков, мощностью 1800 кВт и мощные опреснительные установки. Была предусмотрена определенная защита от радиации.

База 440 была построена и в 1963 году передана ВМФ на завод им. 61 Коммунара в г. Николаеве (главный конструктор С. Н. Вассерман).

В 1960 году в ЦКБ "Ленинская кузница" был разработан проект пассажирского тепло-

хода для реки Амударья, но, к сожалению, суда этого проекта не строились (главный конструктор Я. И. Вольфсон).

В 1963 году в ЦКБ "Ленинская кузница" был разработан технический проект 502В морского среднетоннажного рефрижераторного траулера на базе проекта 502 для заводов в Ярославле и Волгограде (главный конструктор Н. М. Олесов). Но Минрыбхозом и Минсудпромом было принято решение на Ярославском заводе строить СРТ 502Р, а на Волгоградском — СРТМ 502М.

По заказу Министерства внешней торговли СССР в ЦКБ "Ленинская кузница" были созданы, а на заводе "Ленинская кузница" построены несколько траулеров проекта 502Г для Республики Гана (главный конструктор Н. М. Олесов). Головное судно "Пионер" было передано в Гану в 1964 году. Суда были созданы на базе СРТМ 502 и все имели ВРШ. В Гане в городе Акра заводом "Ленинская кузница" была организована база со специалистами завода и ЦКБ "Винт" для помощи Республике Гана в эксплуатации этих судов. Правительственный переворот 7 марта 1967 года в Гане сорвал дальнейшую поставку туда этих судов.

В 1964 году был разработан проект 578 и изготовлена серия землесосов производительностью 60 куб. м в час для намывки грунта при строительстве в Киеве жилмассива на Оболони (главный конструктор А. О. Айзенберг). Серия строилась до 1968 года.

При разработке СРТМ проекта 502 уже в период его постройки в январе 1962 года Главное Управление Регистра СССР потребовало впервые от ЦКБ представления расчета крутильных колебаний силовой установки. На то время такие расчеты выполнялись только в ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова, в Ленинградском институте Гипрорыбфлот и в Лаборатории при политехническом институте во Владивостоке. Ни одна проектная организация Минсудпрома эти расчеты не производила.

ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова и Гипрорыбфлот взяли только оказать помощь в освоении этого расчета. Как выходить с положения? ЦКБ "Ленинская кузница" освоила эти расчеты. Из Ленинграда привезли методику ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова. Изучать ее было поручено В. В. Гнездилову. Хорошо, что установка проекта 502 была простой: двигатель тихоходный с 8 цилиндрами, валопровод

простой без муфт. Правда, было два варианта гребных винтов: один регулируемого шага, второй — фиксированного. В течение февраля и марта 1962 года были выполнены расчеты по этим двум вариантам, согласованы с ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова и институтом Гипрорыбфлот и переданы к сведению в ГУ Регистра СССР.

Оказалось, что требование ГУ Регистра СССР оказалось вовсе не напрасным. Проведенные расчеты показали, что в обоих вариантах, поставляемые с главными двигателями маховики требовали облегчения их момента инерции. Это означало, что маховики нуждались в облегчении их массы. Было принято решение протачивать эти детали, уменьшая их ширину.

Для головного судна "Маяк" эта проточка прошла благополучно.

Опытное торсиографирование силовой установки, выполненное бригадой специалистов института Гипрорыбфлот, подтвердило расчетные результаты ЦКБ "Ленинская кузница".

Но на серийных заказах весной 1963 года в литых маховиках стали обнаруживаться раковины.

В ЦКБ "Ленинская кузница" выполнили расчеты и показали, что вскрытые раковины опасности для работы маховика не представляют. Было предложено эти раковины аккуратно, для эстетики, замазывать эпоксидной смолой в смеси с металлической стружкой.

Инспекция Регистра в Киеве и Одессе отказалась принять предложение ЦКБ сославшись, что "Технический проект судна одобрялся ГУ Регистра СССР (ГУР) и пусть оно это предложение и рассматривает.

Второго мая 1963 года вечером А. Б. Байбаков и В. В. Гнездилов через Москву выехали в Ленинград в ГУР.

Из воспоминаний В. В. Гнездилова

"В Москве целый день провели в Минсудпроме. Вечером, уже где-то около 22 часов, мы сели в поезд Москва-Ленинград. У меня с Байбаковым места оказались в разных купе. В моем купе ехали три пассажира, одно нижнее место было свободным. В купе Байбакова все места были заняты, но его место было на верхней полке. Три остальные занимали молодые женщины. Я предложил Байбакову перейти ко мне в купе. Он отказался. А утром мне эти женщины сообщили, что они целую ночь не спали. Оказывается, Александр Борисович всю ночь от Москвы до

Ленинграда читал им по памяти стихи. Они были в восторге.

Я до этого слышал от старых работников ЦКБ о том, что Байбаков — большой эрудит, начитан и обладает прекрасной памятью. Этот случай меня в этом убедил.

Насколько Байбаков был прост и непритворлив в быту я увидел, как только мы сошли с поезда на Московском вокзале Ленинграда. Было раннее утро. ГУР начинал работу с 9 часов. Мы решили немного пройтись по Невскому проспекту. И вдруг Байбаков обращается ко мне:

— Виктор, а где здесь ближайшая "обжираловка"?

Ближайшая "обжираловка" находилась совсем рядом на углу Невского и ул. Марата. Заведение чемто напоминало название, которое ему заочно определил Байбаков. Вначале надо было выбить чек, подойти к буфету, взять еду и, стоя, ее съесть.

Байбаков стал впереди меня. Когда я, выбив чек, отоварился в буфете и подошел к столу, за которым стоял Байбаков, то оказалось, что он свой завтрак уже съел.

Мне пришлось приложить усилие, чтобы не задерживать его, хотя я сам тоже ем быстро".

В ноябре 1975 года Минпром СССР выполнил в ЦКБ административные перестановки.

Учитывая возраст А. Б. Байбакова, он был освобожден от должности начальника ЦКБ и назначен главным конструктором проектов среднетонажных морозильных траулеров. Начальником ЦКБ был назначен Н. А. Якшин, а главным инженером — Б. М. Сычев.

У А. Б. Байбакова было еще много творческой энергии. Освободившись от административной работы он полностью углубился в проектные разработки морозильных траулеров. У него было еще много творческих планов, но реализовать их он уже не успел.

Сменился ритм привычной многолетней работы. Этот фактор, а также возраст свершил свое дело. В июле 1976 года А. Б. Байбакова не стало. Из жизни ушел талантливый конструктор, педагог и учитель, чуткий и отзывчивый руководитель, человек замечательной души. Его идеи и замыслы воплощались и дальше в ЦКБ в разработках новых судов. Порядок в проектировании, привитый А. Б. Байбаковым коллективу ЦКБ, сохранился на долгие годы.

**Плешкановский Ю. П.**  
**Бывший начальник отдела ЦКБ "Шхуна"**

## **АЛЕКСАНДР БОРИСОВИЧ БАЙБАКОВ**

Александр Борисович Байбаков был человеком энциклопедических знаний, огромной работоспособности и трудолюбия, наделенный от природы быстрым умом и феноменальной памятью.

Его личные качества в сочетании с высоким профессионализмом и организаторскими способностями позволяли ему на протяжении многих десятков лет быть одним из ведущих судостроителей бывшего Советского Союза, занимать высокую должность Начальника — главного конструктора Центрального конструкторского бюро (ЦКБ) "Ленинская кузница" и пользоваться заслуженным авторитетом коллектива как ЦКБ, так и специалистов судостроительной промышленности.

Сотрудники ЦКБ, проработавшие с А. Б. Байбаковым много лет, не знали ни одного случая, чтобы он не смог найти необходимого решения в самых сложных производственных вопросах. Причем его решения всегда были простыми и результативными. По этому поводу в ЦКБ шутили: "Из любого безвыходного положения Александр Борисович знает два выхода, необходимо выбрать только лучший". Так, при проектировании судна проекта 502Э нашему отделу длительное время не удавалось найти оптимальное место установки рассольного испарителя больших габаритов, в связи с чем задерживалась разработка чертежей расположения оборудования в рефотделении судна. Нами было проработано много вариантов, но желаемый результат не был достигнут. А. Б. Байбаков, узнав об этом, пришел к нам в отдел, рассмотрел наши проработки, задал ряд вопросов по существу и тут же порекомендовал установить испаритель у входного трапа рефотделения, а также посоветовал продолжать проработки. В дальнейшем оказалось, что рекомендации А. Б. Байбакова оказались наиболее оптимальными из всех вариантов проработок, что и было реализовано на всей большой серии судов проекта 502ЭМ.

А. Б. Байбаков был типичным представи-

телем старой интеллигенции, на протяжении всей своей жизни он постоянно совершенствовал свой профессиональный и общий уровень, его отличала необыкновенная любознательность.

А. Б. Байбаков много и постоянно читал, он любил художественную литературу, историю искусств. Он наизусть читал многие поэтические произведения и монологи литературных персонажей, помнил огромное количество точных дат исторических событий, квалифицированно разбирался в формах, тенденциях и путях развития живописи, архитектуры и т. д.

Сотрудникам ЦКБ, в особенности молодым людям, всегда было интересно и полезно общаться с А. Б. Байбаковым. От него можно было узнать подробности покушения на Столыпина, о том, что гетман Мазепа во время своей женитьбы на Марии Кочубей был значительно моложе, чем это известно из литературных источников, малоизвестные факты из жизни и творчества А. С. Пушкина и многое другое.

А. Б. Байбакову было присуще чувство юмора, он знал множество афоризмов, поговорок и пословиц и удачно ими пользовался в повседневной жизни. В этой связи можно вспомнить десятки случаев. Вот некоторые из них.

А. Б. Байбаков проводит диспетчерское совещание в ЦКБ. Начальники отделов докладывают о ходе выполнения работ, докладывают не очень удачно и поэтому чувствуется, что А. Б. Байбаков нервничает, хотя внешне, как всегда, сдержан. Вдруг Ю. П. Плешкановский Александр Борисович Байбаков раздается телефонный звонок, А. Б. Байбаков поднимает трубку, слушает и говорит в трубку только одно слово: "Почти", кладет ее и продолжает вести совещание. Через несколько минут он делает паузу в совещании и говорит: "Меня спросили по телефону — "Это детский сад?". Все поняли, что его ответ по телефону был объективной оценкой данного совещания.

На вопрос сотрудников о трудностях, воз-



*СРТМ пр. 502Э головное судно «Железняков»*

никающих при сдаче головного судна проекта 503 в г. Херсоне (А. Б. Байбаков прилетел из Херсона в Киев на пару дней), он ответил: "Трудностей достаточно, посудите сами — если Хитерер ходит вокруг каждого вопроса как вождь племени вокруг костра (М. Л. Хитерер — руководитель группы наблюдения за постройкой судов на заводе "Ленинская кузница", член комиссии по приемке судна).

Сотрудники информируют А. Б. Байбакова о том, что для достижения поставленной конструкторской задачи потребуется выполнение очень большого объема черновой работы. А. Б. Байбаков отвечает: "Это неизбежно, но, как говорится, на этой куче навоза должен произрасти благоухающий цветок".

На сообщение сотрудников о том, что судостроительный завод пожаловался на ЦКБ в Министерство из-за незначительной ошибки, допущенной в техдокументации, А. Б. Байбаков ответил: "Данная ошибка действительно незначительная, но она явилась последней каплей в переполненной чаше терпения завода".

Можно еще много говорить о деловых качествах и способностях А. Б. Байбакова. Так, составляемые им лично юридические документы всегда вызывали уважение и восхищение у высококвалифицированных юристов. Только один пример. Из воспоминаний бывшего юриста ЦКБ следует, что, только

поступив на работу в ЦКБ, он подготовил первое письмо от ЦКБ в вышестоящую организацию и подал его на подпись руководству. Письмо было значительно откорректировано А. Б. Байбаковым, и после этого фактически приобрело вид нового письма. Это задело профессиональное самолюбие юриста, как специалиста высокой квалификации и большого опыта, но когда он ознакомился с текстом нового письма, то только воскликнул: "Вот это голова!"

Тоже самое касается и деловых бумаг, написанных А. Б. Байбаковым в Горсовет и подобные организации, что позволяло, в большинстве случаев, получать положительные решения, которые касались, в основном, социальных проблем сотрудников ЦКБ.

У А. Б. Байбакова было много официальных наград (лауреат Государственной премии СССР и Государственной премии УССР в области науки и техники, правительственные ордена и медали, медали ВДНХ и др.), однако он заслужил еще при жизни самое почетное на земле звание — Учитель. На примере его трудовой деятельности и жизни было воспитано не одно поколение прекрасных специалистов-судостроителей. Все, кому посчастливилось работать под руководством А. Б. Байбакова, до конца своих дней будут с гордостью говорить: "Я работал с Александром Борисовичем Байбаковым".

## **ВСПОМИНАЯ А. Б. БАЙБАКОВА**

3-го мая 1956 года, отгуляв после получения диплома лишний месяц, имея на руках письмо-направление на работу в СКБ при заводе "Ленинская кузница", я пришел в заводской отдел кадров на Степановской (ныне Старовокзальной) улице.

Помощник начальника отдела кадров посмотрел мои документы и, заметно заикаясь, сказал:

— Мы давно вас ждем. Идемте со мной.

Пройдя по улице мимо столовой, мы поднялись на второй этаж заводоуправления со стороны ул. Жилианской. Секретарь Байбакова Преображенская заглянула в кабинет и тотчас пригласила нас войти.

За большим столом сидел человек с интеллигентным лицом, высоколобый, с породистым свисающим носом, в изрядно потертой кожаной куртке, какие раньше носили военные летчики.

Кадровик доложил:

— Вот прибыл по вашей заявке молодой специалист.

Александр Борисович предложил сесть, внимательно просмотрел мои дипломы, слегка заикаясь, сказал:

— Что же это Вы, молодой человек, начинаете свою трудовую деятельность с месячного опоздания? — и нажал на столе кнопку.

Вошла Преображенская.

Вера Сергеевна, пригласите Глеба Павловича.

Дубский в командировке.

Тогда позовите Терехова.

— Слушаю вас, Александр Борисович. Произнес он эти слова с сильным заиканием, поддернув подбородок и явственно поскрежетав зубами.

До этого я только из литературы знал, что бывает холодный пот. В тот момент я узнал об этом, почувствовав его на собственной спине.

Уже осенью Александр Борисович отправил меня в первую командировку. Из райкома поступила просьба помочь председателю сов-

хоза на Припяти переоборудовать оставшуюся с войны немецкую плоскодонную баржу в паром для перевозки скота и сена.

Плыл я туда всю ночь на колесном пароходике, все помещения и палуба котрого были забиты крестьянками с корзинами и мешками, возвращавшимися с киевских базаров. Пароходик иногда тыкался носом в песчаный берег и несколько теток по сходне уходили в темноту. Я пристроился у теплой шахты над машиной и дремал под сипение пара и монотонный стук плиц о воду.

От баржи остался практически один скелет из шпангоутов, вся обшивка проржавела насквозь. Овчинка выделки не стоила, дешевле было бы построить новый корпус.

Обратно я возвратился на крохотном самолете на одного пассажира, мое место было



*О. Б. Байбаков*

рядом с пилотом. Приземлились мы на аэродроме "Чайка" в Святошино.

Написал короткий письменный отчет и сдал Байбакову. Он остался очень доволен, что не придется безвозмездно оказывать райкому услугу.

Потом было много, очень много командировок. Сразу после празднования Нового 1957 года Дубский Глеб Павлович и я отправились на 3 месяца в Северную Атлантику на сельдяную пугину.

Я мог бы много рассказать об этом плавании, но скажу только о главном: благодаря проницательности Александра Борисовича командировки в море для изучения на практике всех аспектов рыболовного промысла стали в ЦКБ традицией и принесли исключительную пользу при разработке каждого следующего нового проекта. При этом большей частью связь между командированными и ЦКБ регулярно поддерживалась при помощи радиogramм или по радиотелефону.

Расскажу еще об одной моей командировке по инициативе Байбакова, благо благодаря которой я пообщался с легендарным Иваном Дмитриевичем Папаниным.

В 1958 году бюро получило задание спроектировать лимнологическое судно для озера Байкал (лимнология — наука об озерах) в корпусе строящихся на заводе "Ленинская кузница" траулеров по проекту 391. Когда проект был готов, Александр Борисович отправил меня в Москву защищать его в Отделе океанографии АН СССР, который возглавлял тогда И. Д. Папанин.

После моего доклада, обсуждения и одобрения проекта участники техсовета вышли в холл перекурить. Иван Дмитриевич, невысокий, плотный, коротко стриженный крепыш подошел ко мне, обнял одной рукой за плечи и сказал:

— Спасибо, сынок, вашему бюро за такой проект. Передай Александру Борисовичу мой привет, и всем киевлянам тоже. Я очень люблю киевлян. Ты ведь знаешь, я сам из Одессы. И рассказал два анекдота. Один из них мне очень понравился.

— Когда мы вернулись с Северного полюса, меня все спрашивали: Иван Дмитриевич, там так холодно, как же вы там писали? Я им отвечал: "А вот так и писали: одной рукой сосульки отламывали, а другой слезы вытирали!"

Наверное он часто рассказывал этот анек-

дот и окружающие его хоть и знали, но вежливо захихикали. А я посмеялся искренне, от души.

Вскоре судно было построено и в разобранном виде по железной дороге доставлено из Киева на небольшую верфь в поселок Листвиничное на берегу Байкала, где было собрано и спущено на воду.

Александр Борисович был очень демократичен и доступен в общении. По мне — так чересчур. Вот, например, обсуждаем серьезную задачу и ищем подходящие пути, как ее решить, а в кабинет вбегает кто-нибудь из главных или начальников отдела и от порога бесцеремонно начинает: "Александр Борисович, звонил такой-то из Сосновки...". Уже позже, когда я сам стал главным, то осаживал своих коллег скромным вопросом: "Вы где воспитывались и получали образование?", но не припомню, чтобы Александр Борисович сам когда-нибудь кому-нибудь сделал по этому поводу замечание.

Он вел беседу на серьезную тему и при этом продолжал писать, писать, писать... Писал он быстро крупным почерком, слегка склонив голову к плечу и изредка облизывая кончиком языка уголок губ, наверне в самых интересных или трудных местах. И при этом никогда не терял нить и суть разговора.

Он имел отличную память, был широко эрудированным человеком, с великолепно развитым ассоциативным мышлением, что позволяло ему без труда ориентироваться во всех областях судостроительной науки и практики и быстро решить или подсказать путь решения возникшей задачи, будь то архитектура будущего судна, его корпус, механизмы, системы или электрочасть и прочее.

При его участии в в сдаче головных судов в Херсоне, во Владивостоке повседневно возникавшие крупные и мелкие вопросы решались с необычайной оперативностью.

Эрудиция его простиралась не только в инженерной области, но в области литературы и поэзии.

Он отлично знал и помнил классическую русскую литературу, наизусть мог прочесть басни Крылова, "Горе от ума" Грибоедова, стихотворения Пушкина, Лермонтова, знал много изречений по латыни. Он нередко на совещаниях и собраниях цитировал классиков, и всегда удачно, к месту.

А один случай меня изрядно поразил.



*Готовальня (креслярський набір) О. Б. Байбакова*

В конце 60-х начале 70-х годов по проектам ЦКБ строились рыболовные суда на экспорт. Однажды Байбаков предложил мне подумать, нельзя ли приспособить суда проекта 502 для кормового траления, что значительно повысило бы их экспортные перспективы. После нескольких бессонных творческих ночей я принес Александру Борисовичу рано утром общий замысел, начерченный на миллиметровой бумаге.

Уже через несколько дней А. Б. Байбаков, Михаил Дмитриевич Максименко, тогдашний главный инженер "Ленинской кузницы", и я выехали в Москву с этой миллиметровкой. Сначала доложили в Минрыбхозе, но там к нашему предложению отнеслись весьма прохладно (в то время А. Ф. Юдинцев уже не работал, и отдел судостроения возглавлял бюрократ Н. И. Чулин).

Затем доложили в родном Минсудпроме. Зам. министра Меркулов, подивившись позиции Минрыбхоза, спросил:

А вы, ребята, верите в свой замысел? Отвечаем:

Если бы не верили, не отнимали бы ваше время!

— Хорошо, — говорит Меркулов, — ну их в ж...у, этих рыбаков, я даю вам деньги, работайте. Сами будем строить и продавать.

Этот наш успех мы вдвоем решили отме-

тить хорошим обедом. Зашли в ресторан "Берлин" и в зеркальном зале заказали икру, бутылку хорошего коньяка и прочее. Когда официант поставил на стол закуски и коньяк, Александр Борисович смачно произнес полатыни короткую фразу и перевел что-то вроде "в меру вино и молодым и старцам полезно". На эту латынь, я, большой поклонник Пушкина, прочел гекзаметром вторую эпиграмму на перевод Гнедичем "Иллиады" Гомера:

"Слышу, умолкнувши, звуки божественной эллинской речи, Старца великого тень чую смущенной душой".

И тут для меня произошло удивительное! Александр Борисович хитро прищурился, облизнул кончиком языка уголок губ и прочитал первую эпиграмму озорного Александра Сергеевича:

"Крив был Гнедич поэт, предложитель слепого Гомера, Боком одним с образцом схож и его перевод".

Комментарии излишни. Точка.

А на "Ленинской Кузнице" построили большую серию этих судов с модификациями, и одно из них получило имя "Конструктор Байбаков".

Олесов М. М. Вспоминая А. Б. Байбакова

На ходовые испытания головного траулера проекта 395 "Бологое" приезжал наблюдатель из ЦНИИ им. акад. Н. А. Крылова некто

Безукладов. Скромный, небольшого роста гражданин в сером костюме, каждый раз заходя в кают-компанию вежливо улыбался и желал всем приятного аппетита. Во время скоростных испытаний на некоторых режимах обнаружилась вибрация кормы, так что в тарелках с супом даже образовывались фонтанчики стоячих волн. Вернулись на сдаточную базу, Безукладов уехал, а мы стали искать причину и пути устранения вибраций.

Не буду описывать технические подробности, скажу только что на "Ленинской Кузнице" изготовили новый гребной винт с измененным моментом инерции массы, после чего всякая вибрация исчезла.

Прошло несколько недель, судно было сдано и подписан приемный акт, а в Минсудпром пришел отчет Безукладова, в котором он разнес судно в пух и прах, мол такого г...а флот еще не видел, и была в отчете фраза "...а вибрация кормовой оконечности судна такая, что вызывает лязг зубов при ослабленной мускулатуре лица". Отчет пришел в ЦКБ из Минсудпрома с резолюцией "немедленно дать объяснения!"

Байбаков позвал меня и мы сели рядом писать ответ. Я давал разъяснения по некоторым техническим моментам, а Александр Борисович быстро писал, время от времени облизывая губу, а в его глазах пробегали искорки. Ну совсем как князь Курбский:

"...И пишет, и пишет, и пишет, Прочтет, улыбнется, и снова прочтет. Перо его местию дышет..."

Здесь уместно сказать, что у Александра Борисовича был свой стиль написания деловых бумаг: при общей ясности мысли он любил вставлять разные "усиливающие" слова как то: несомненно, безусловно, бесспорно и т.п. Бывало, принесешь ему на просмотр перед

печатью бумагу и он, быстро прочитывая, почти обязательно вставит несколько таких слов. Так как он любил и часто употреблял поговорку "лучшее — враг хорошего", я однажды дерзнул пошутить, когда он понаставил в моем червонике таких слов:

Александр Борисович, лучшее — враг хорошего! На что получил ответ:

Николай, Вы еще молоды и плохо знаете бюрократов.

Опять же к слову: за все годы общения с Александром Борисовичем я не помню ни одного матерного слова! А ведь какие изощренные матерщинники были все высокие министерские чины, уму не постижимо!

Но вернемся к нашему ответу. Суть его сводилась к тому, что даже простейшая новая весельная лодка после первой пробы на воде может потребовать доработки, что уж говорить о таком сложном сооружении, как новый современный траулер. И в конце ответа Байбаков написал: "...что же касается вибрации кормовой оконечности судна, то существуют современные инструментальные способы измерения ее уровня, более точные, нежели "лязг зубов при ослабленной мускулатуре лица".

Через несколько дней, получив наш "ответ Чемберлену", Байбакову позвонил наш министерский куратор С. С. Вершинин:

— Александр Борисович, что это вы там с Олесовым хулиганите?!

Станислав Семенович, но кто первый бросил камень?

Ладно, победителей не судят, но все же!..

Еще одна черта характера А. Б. Байбакова — не вступать в споры с начальством любого ранга. Однажды я по молодости спросил его, отчего он такой покладистый в ситуациях, когда у него "все козыри в руках". На что полу-



*Логарифмічна лінійка О. Б. Байбакова*

чил ответ: "Вам, Николай Михайлович, по малолетству не довелось работать в предвоенные и военные годы".

У нашего могучего министра Бориса Евстафьевича Бутом было правило, чтобы ему докладывали о каждом новом проекте, даже о такой мелочи в сравнении с боевыми кораблями, как наши рыболовные суда. В назначенный день и час А. Б. Байбаков и я докладываем. Поставили на стол красивую модель (обязательно в масштабе 1:100), я кратко рассказываю. Борис Евстафьевич спрашивает:

— А чего это у вас тут "колодец" между надстройками?

Нельзя ли от него отказаться и сделать сплошную надстройку? Мореходность улучшится.

Байбаков быстро отвечает:

— Сделаем, Борис Евстафьевич! Я ершусь:

— Александр Борисович, это же у нас специально по ТЗ из-за ярусного лова, очень крупных тунцов, марлинов, парусников, чтобы их удобно было поднять на палубу, вот даже заборные откидные площадки для этого...

Александр Борисович тихонько тянет меня за локоть, мол помолчи. Министр говорит:

А, ну это понятно, я же этого еще не знал. Вопрос снимается. Рассказываю дальше. Борис Евстафьевич опять спрашивает:

— А чего это у тебя на мачте гафеля нет?

Александр Борисович опять быстро отвечает:

Сделаем, Борис Евстафьевич!, — и опять легонько тянет меня за рукав. Я отвечаю:

— Но ведь это гражданское рыболовное судно. А по проекту доработ переоборудования в тральщик предусмотрена установка гафеля.

А, ну конечно, чего это я ... — говорит Бутома. Заканчиваю доклад. Бутома осторожно спрашивает:

— Скажи, а дымоотбойник на трубе можно поставить? А ты, Александр Борисович, помолчи. А то все: сделаем, сделаем. Я отвечаю:

— Ну, конечно, Борис Евстафьевич. Я вот сейчас смотрю на модель и удивляюсь: как это мы сами не додумались до этого при такомто расположении промысловой рабочей палубы. Конечно, нужен дымоотбойник, чтобы избежать задымления.

Все остались довольны друг другом. Бутома пожелал нам удачи, а вся серия этого проекта и некоторые другие строились с дымоотбойниками.

В следующий раз докладывали А. Б. Байбаков и я другой проект. Бутома ни разу не перебил, а после доклада спрашивает:

— Сколько весит мотобот? Отвечаем:

— 5 тонн.

— А как вы воду спускаете? Отвечаем:

— С помощью двух стрел, "на телефон".

Сейчас все рыбаки так пускают и поднимают.

— Плохо, — говорит Бутома. Опасно, в море штиль редко бывает, да и то зыбь идет. Придумайте что-нибудь новенькое. Рыбаки и заплатят и спасибо скажут. Байбаков говорит:

— Подумаем, Борис Евстафьевич. Через пару недель доложим (И придумали, и доложили, и авторское свидетельство на изобретение получили, и в нескольких проектах потом применили).

— Хорошо, думайте, — говорит Бутома. — А что ты тут рассказывал (обращается ко мне) о передаче улова в море на плавбазу? Швартуетесь то как? Подруливающее есть?

— Нет подруливающего, Борис Евстафьевич, трудно швартуемся.

— Плохо, подумайте. Если надумаете — КБ "Винт" вам спроектирует, завод "Пяргале" изготовит, а я помогу. И помог. И поставили мы не сейнертраулере проекта 503 аж два подруливающих устройства: и в носу и в корме.

Непритязательность к быту возникла и укоренилась у Александра Борисовича не сама по себе, а как защитная реакция на окружающую действительность. Советская система не баловала не только рядовых граждан, но и талантливых руководителей среднего, скажу так, звена.

Вот несколько примеров. Много командированных мотались по необъятной стране, и всегда и везде были проблемы с устройством в гостиницу. Министерская зачуханная гостиница вечно была переполнена, ее коридоры на ночь были плотно забиты раскладушками, и если удавалось получить в министерском административнохозяйственном отделе направление, то и с этим направлением нечего было соваться в гостиницу без киевского торта в руках или, по минимуму, с плиткой шоколада. Но получить такое направление было большой удачей. Даже для Байбакова. В один из наших приездов в Москву зимой я и Александр Борисович две ночи провели в креслах в холле гостиницы "Киевская", даже пробивной Миша Зильберштейн не смог устроить в номер хотя



*Лимнологическое научно-исследовательское судно «Г. Ю. Верещагин» на озере Байкал*

бы одного Байбакова. В другой раз нам пришлось ночевать в "Заре" на ВДНХ в 9-местном "номере" то ли с калмыками, то ли с таджиками.

А Ивантеевку помните? В 6 вечера от министерского подъезда отходили два больших автобуса и часа полтора везли командированных далеко за город. Там, у берега речки, стоял вмерзший в лед и сильно накренившийся дебаркадер. По обе стороны узкого коридора располагались крохотные каютки с двухъярусными узкими судовыми койками, с тусклым освещением. Общий умивальник в торце коридора с ледяной водой в кранах и "завтрак" всухомятку куском вареной колбасы с хлебом.

Утром, сойдя по сходням на берег, мы с Александром Борисовичем некоторое время шли слегка наклонившись на один бок реакция-адаптация организма к наклоненным полам и переборкам дебаркадера.

Александр Борисович переносил это все стоически, иногда с юмором.

Ну почему не настроят достаточно гостиниц,<sup>?</sup> — задавал я, как оказалось, экономически безграмотный вопрос.

Да потому, уважаемый Николай Михайлович, что это будет просто перекалывание государственных денег из правого кармана в левый. Ведь квартирные оплачивает

государство, а не вы платите за проживание из своей зарплаты.

А эти зоркие дежурные наблюдатели у дверей министерской столовой, которые следили, чтобы голодный командировочный не проскользнул в обеденный зал, пока не насытятся министерские клерки.

Советская система нищенской оплаты труда интеллигенции породила такое нехорошее явление, как зависть и склочность в больших коллективах институтов и конструкторских бюро. Из рассказов друзей и знакомых я узнавал, какие крупные скандалы вспыхивали, какие мелкие дрязги мешали нормальной работе; комуто пятерку к зарплате добавили, а комуто нет, то пайки не так поделили, да мало ли чего...

Я сейчас думаю, что нашему ЦКБ это явление не сильно было свойственно, и это особая заслуга Александра Борисовича с его пронительностью, дипломатичностью, умением погасить возможный конфликт в зародыше. А премник Байбакова Н. А. Якшин умело и демократично продолжил такую линию поведения.

Однажды в Херсоне в конце апреля шла сдача сразу двух судов, построенных по проектам ЦКБ. В конструкторской бригаде нас было человек 12-15 во главе с самим

Александром Борисовичем.

Праздник Первого мая отмечали в гостинице "Первомайская", в номере человек на 10-22, где жили только наши. Сдвинули столы, накрыли.

"...коньяк, шампанское, стаканы, вилки, Икра краснеет на французской булке...".

Александр Борисович среди молодого окружения держался свободно и просто, молодо и задорно, и никто не был смущен разницей в возрасте и ранге.

Перед одним из тостов, обращаясь к электрику Саше Полянкеру (неиссякаемому кладезю остроумных и ни в коем случае не пошлых анекдотов), Александр Борисович повелел:

— Месье Поль Анкер, разлейте, пожалуйста, ста, французский напиток.

Поистратившись в длительной командировке два друга-остряка присылают телеграмму-SOS без запятых: "Киев Шхуна Байбакову Срочно шлите двести вашу мать выселяют гостиницы Шульгин Булкин".

Александр Борисович тотчас велел главбуху немедленно сделать телеграфный перевод, а когда хулиганы вернулись, он их только пожурил.

Находясь в "родном" главке Александр Борисович, чтобы не томиться в ожидании, когда его наконецто соизволит принять начальство, охотно писал ответы на залежавшиеся у клерков письма. Надежда Михайловна Феоктистова пользовалась этим, подсовывая пачку бумаг:

— Александр Борисович, вы ведь не можете отказать женщине.

— А что, Бутусов опять в длительной командировке? — спрашивал шутливо Байбаков (пикантность состояла в том, что Феоктистова и Бутусов были бездетной парой, а Бутусов вечно находился в зарубежных поездках).

К 75-летию юбилею ЦКБ я прочитал поэму о нашей истории. В рамках воспоминаний, которые Вы, уважаемый читатель, сейчас читаете, я не могу поместить весь текст поэмы, но коечто позволил себе включить:

*В некотором царстве,  
В тридесятом государстве,  
В славном городе столичном  
Близь вокзала дом приличный  
Буквой "Г" давно стоит;  
В нем букет контор сидит.*

*Тот дом построило давно  
Корабельное бюро.  
Оно одно Этим зданием владело  
И отличные суда проектировать умело.  
И среди первых у его основ —  
Конструктор Главный — Байбаков,  
Умом обширным обладая,  
И по латыни даже зная,  
По праву занимал свой пост.  
В общении с людьми был прост,  
Костюм не часто надевал парадный  
И трудоголик был изрядный.*

*...  
А я о том лишь сожалею,  
Что подошли мы к юбилею  
В суровое лихое время,  
Терпя бездарной власти бремя.  
Надувши щеки, выпятивши груди  
Во власть пришли лихие люди.  
Творят лихие чудеса:  
Порвали в клочья паруса  
У нашей "Шхуны", борт пробили,  
На мель надежно посадили.  
И это только случай частный  
В стране прекрасной и несчастной.*

Светлая память Александру Борисовичу Байбакову!

Умный, глубоко эрудированный интеллигент и инженер, непритязательный к земным благам, демократичный к окружающим, необычайно трудолюбивый и работоспособный, проницательный психолог и дипломат, сам будучи генератором новых идей, он способствовал продвижению новаторских решений своих сотрудников.

В становлении, развитии и достижениях ЦКБ, в творческом, карьерном росте и судьбах многих сотрудников большая доля влияния и соучастия принадлежала именно А. Б. Байбакову.

Для меня он был и остается Учителем в самом высоком значении этого слова.

**Подчашинская Н. А.  
Дочь А. Б. Байбакова**

## **ВОСПОМИНАНИЯ ОБ ОТЦЕ**

Говорить о моем отце, каким я его помню, можно много. Постараюсь в меру кратко вспомнить основное.

Семья Александра Борисовича состояла из 4 человек: его самого, моей мамы Веры Сергеевны, меня и младшего брата Сергея. С нами жила бабушка Надежда Митрофановна, мамина мать.

Помню отца всегда в работе: в будни он, как говорили в ЦКБ, первым приходил на работу и последним уходил.

Несмотря на крайнюю занятость (должность начальника и главного конструктора ЦКБ обязывала), отец всегда был в курсе всех наших дел. Пока были с братом маленькими — как ели — спали, сколько гуляли, как здоровье и т. д.

Пошли в школу — всегда интересовался успехами в учебе, помогал справляться с трудностями в математике, химии, черчении и т. д. Мог доходчиво, простыми словами объяснить непонятное.

Папа всегда для нас мог ответить на любой вопрос из школьной программы. Как говорила наша мама, папа — ходячая энциклопедия.

Отец очень любил читать стихи, прекрасно знал отечественную поэзию, но мог процитировать и что-нибудь из немецкой и французской классики. Поэтому и нас просил прочитать какой-нибудь стих из школьной литературы, следил за правильной интонацией и чтобы "читали с душой".

Из папиных увлечений стоит также вспомнить шахматы. Он был стратегом, просчитывал комбинации на несколько ходов вперед. Коллекционировал марки по судостроению и искусству, любил и понимал живопись. Но главным его увлечением были книги. Александр Борисович собрал большую библиотеку из разных отраслей знаний и огромного количества художественной литературы.

В немногие выходные мы всей семьей отправлялись на прогулку в парк Шевченко или в университетский ботанический сад, благо жили недалеко. Летом мы с мамой и бабушкой жили на природе — снимали дачу недалеко от ж/д платформы "Корчи". Приезд папы к нам в воскресенье всегда был праздником, мы его тянули посмотреть наши заветные уголки в саду, поглядеть на козочку, собачку и т. д. Восхищался, что освоили велосипед.

Отцу часто приходилось ездить в командировки, иногда и за границу. При первой возможности он звонил нам, расспрашивал о школьных успехах. Всегда привозил нам подарки из тех мест, где побывал. Пусть и небольшие, но всегда для нас ценные.

Перед любой поездкой Александр Борисович читал информацию об этом месте. В папиной библиотеке были словари и разговорники на языках многих европейских стран. В результате оказывалось, что приехав туда (в Хельсинки или Париж) он уже становился гидом для своих спутников. Потом дома нам показывал фото или открытки из поездки, рассказывал так увлекательно, что, казалось, мы сами чуть ли не побывали в тех местах.

Напряженный труд сказывался на его здоровье. В отпуске приходилось потом находиться в санатории. Раз в год вместе с мамой они ехали в Трускавец, Мисхор или другой лечебный курорт.

Отдых у отца всегда был полезным, т. е. праздного ничего не делания не было. Он тщательно выполнял все назначения и рекомендации врачей, пил минеральную воду, ходил по заданным тропам-маршрутам, посещал массажи и др. процедуры. В свободное время читал. Игральные карты, домино, выпивка — это не для него.

Любил Александр Борисович, высоко ценил и понимал музыку, особенно классиче-



*О. Б. Байбаков з сімєю, 1957 р.*

скую. Иногда они с мамой ходили в филармонию на концерты. Когда я просила, брали и меня с собой. И здесь отец был на высоте, умел доходчиво пояснить, как надо слушать и понимать музыку.

Однажды меня спросили, был ли Александр Борисович верующим человеком.

В те времена о своих религиозных воззрениях не принято было говорить. Он никогда не настаивал на своем атеизме, а вся его жизнь негласно, не напоказ проходила в соответствии с 10 господними заповедями. В семье скромно и тихо отмечали Рождество и Пасху.

В студенческие годы отец был в курсе моей учебы, расспрашивал о преподавателях, их методах обучения. Знал моих университетских друзей.

Придя на работу в ЦКБ в отдел информации, я получила от отца наказ — преданно трудиться, быть вежливой и отзывчивой в коллективе, вести себя достойно, но скромно. Я никогда не бегала к Александру Борисовичу в кабинет, и он не посещал меня на рабочем месте.

От сотрудников я знала, что отец всегда следит за продвижением по работе молодых специалистов, за их успехами и неудачами. Любой сотрудник в определенные дни и часы мог прийти на прием к начальнику ЦКБ, зная, что его внимательно выслушают, и, по возможности, удовлетворят его просьбу.

Александр Борисович считал, что семья это маленькая ячейка большой страны, потому очень ценил семью и всячески ее укреплял.

Пришло время и я вышла замуж, брат женился. Отец помогал нам и заботился о наших семьях, но никогда ни словом, ни делом не вмешивался в наши семейные события. Любил и уважал своего зятя и невестку.

Когда появился на свет наш сын — его первый и единственный в то время внук — очень радовался, в редкие минуты отдыха брал внука на руки и, как умел, забавлял его.

Теперь у Александра Борисовича уже 6 внуков и 1 правнук.

**Ніколенко М. Г.**  
**Завідувач відділу ДПМ НТУУ "КПІ", к.т.н.**

## **О. Б. БАЙБАКОВ. ПО ЖИТТЄВІЙ І ТВОРЧІЙ ДОРОЗІ...**

О. Б. Байбаков — представник і активний учасник епохи становлення річкового та морського флоту колишнього СРСР та України.

Він був одним з тих, хто започаткував і активно розвивав школу суднобудування саме в Україні.

Олександр Борисович був багатогранною людиною з великим інтересом до життя і всього оточуючого. Він ніс величезний тягар відповідальності за науковий розвиток та життя великого колективу, благополуччя близьких йому людей...

Про різні грані особистості Олександра Борисовича хотілося дізнатися у людей, які завжди були поряд із ним за різних життєвих обставин, знали його інтереси.

З цього приводу завідувач відділу Державного політехнічного музею при НТУУ КПІ к.т.н. Микола Гаврилович Ніколенко задав декілька запитань людям близьким йому по роботі та членам сім'ї Олександра Борисовича.

*НІКОЛЕНКО Микола Гаврилович:*



*ПОДЧАШИНСЬКА Надія Олександрівна, донька  
О. Б. Байбакова*

"Послідовники Олександра Борисовича Байбакова одностайні в тому, що він був талановитим інженером і керівником. Як Ви вважаєте, цей талант від Бога, сім'ї, вчителів, чи це результат його особистих повсякденних, повсякчасних устремлінь?"

*Подчашинська Н. О.:*

Можна сказати, що кращі якості Олександра Борисовича це поєднання всіх вказаних факторів. Його талант від Бога це безперечно, а інші складові підсилили його, адже зрозуміло, що таланту без наполегливої щоденної праці над собою не буває.

Олександр Борисович завжди працював майже без відпочинку. Як казали, Байбаков приходив в ЦКБ першим і залишав його останнім. Один раз на рік разом з дружиною він їхав до санаторію, там трудова напруга дещо спадала, але й на відпочинку Олександр Борисович багато читав, безцільного марнування часу в нього не бувало.

*Ніколенко М. Г.:*

"Яка найпам'ятніша подія у Вашому житті пов'язана з Батьком?"

*Подчашинська Н. О.:*

Таких подій було безліч, все моє свідоме життя до липня 1976 року тісно пов'язане з батьком, він завжди був у курсі всіх моїх справ, активно цікавився всіма подіями мого життя, впливав на них, направляв на найкраще.

*Ніколенко М. Г.:*

"Які захоплення, окрім роботи, були у Вашого Батька? Чи був він віруючою людиною?"

*Подчашинська Н. О.:*

Захоплень у Олександра Борисовича було багато. Він добре грав у шахи, був стратегом гри, бачив кращі ходи, варіанти. Мав гарну колекцію марок, особливо минулих часів, любив літературу, музику, образотворче мистецтво. Але більш за все любив він пізнання, поглиблення своїх знань, роботу над самовдосконаленням.

Олександр Борисович був високоосвіченою

людиною, стежив за сучасними книжковими новинами, проте дуже добре знав і любив класичну літературу. Похід до театру чи концерту для нього завжди були святом. Олександр Борисович багато читав, міг цитувати на пам'ять великі уривки з відомих творів, знав і залюбки читав в голос вірші французькою та німецькою мовами. Це була людина енциклопедичного складу розуму, міг дати відповідь без підготовки на багато різногалузевих питань. Перед зарубіжними поїздками вивчав матеріали про цю країну, брав з собою зі своєї особистої бібліотеки словники й розмовники.

За радянських часів Олександр Борисович як керівник підприємства не міг підкреслювати що він віруюча людина, але завжди його вчинки і все життя підтверджували виконання десяти Біблейських заповідей. Ніяких виявів атеїстичних поглядів з його боку не було. В сім'ї скромно, без особливого галасу святкували Різдво і Пасху.

*Ніколенко М. Г.:*

"Які погляди були у Вашого Батька щодо ролі сім'ї, школи, суспільства у формуванні особистості молодої людини?"

*Подчашинська Н. О.:*

Олександр Борисович сім'ю дуже цінував і кріпив, вважаючи що міцна сім'я — це міцна держава. На роботі завжди давав молодим цінні поради. Брав участь у засіданнях комітету



*В. В. Гнезділов*

комсомолу, нарадах молодих спеціалістів, м'яко направляв їх діяльність, а коли вимагали обставини — активно впливав на рішення.

Як до керівника установи на особистих прийомах до Олександра Борисовича звертались співробітники з різних питань і він уважно вислуховував, як міг допомагав і стежив за виконанням рішень.

*Ніколенко М. Г.:*

"Яким був Олександр Борисович у побуті і сім'ї? Чи були у нього постійні звички?"

*Подчашинська Н. О.:*

У побуті Олександр Борисович був скромним і не вимогливим. Ми ніколи не бачили його в гніві, але був принциповим і акуратним. Його книги, газети, різні нотатки повинні були бути на певному місці. Любив бавити єдиного на його час онука.

*Ніколенко М. Г.:*

"Чи можна говорити що О. Б. Байбаков створив свою школу? Якщо так, то на яких принципах вона формувалася?"

*Гнезділов В. В.:*

Олександр Борисович завжди намагався створити колектив фахівців високої кваліфікації, який був здатний вирішувати завдання будь якої складності з проектування та будівництва різноманітних суден та кораблів. За його часів ЦКБ створювало буксири, пасажирські судна, наливні судна, цілу низку риболовних суден, кожний тип з яких мав свої проектні та будівельні особливості. Це рівною мірою стосується і науководослідних суден та суден технічного флоту. Навряд чи можливо сказати, що Олександр Борисович мав на меті, власне, створити свою школу. Але він міг організувати та контролювати роботу головних конструкторів, кожен з яких мав свої особливі риси, стиль роботи та характер. В ЦКБ тільки в 60-70 роках минулого сторіччя працювало до 12 головних конструкторів проектів суден: Г. П. Дубський, М. М. Олесов, О. В. Соколов, Ш. Х. Розман, А. О. Айзенберг, Е. В. Колодочка, С. М. Вассерман, Я. І. Вольфсон, М. М. Бойко, Б. М. Сичов, В. А. Серета, В. П. Тахістов, Л. І. Козлов, О. І. Кучук, Ю. В. Чвертко.

До усіх їх Олександр Борисович ставив спільні вимоги — вони повинні були знати справу яку їм доручали, краще ніж замовник. Крім того, він надав їм можливість контролювати втілення своїх технічних задумок в фахових відділах за допомогою контролю за виконанням фінансового плану цих відділів. Ця



*12 вересня 2007 р. у приміщенні Головоштамту, м. Київ відбулося погашення іменного конверту, випущеного з нагоди 100-річчя від дня народження О.Б.Байбакова. На фото зліва направо: 3-й - О.С. Байбаков, онук О. Б. Байбакова; 4-та - А. В. Байбакова, невістка О. Б. Байбакова; 6-й - М. О. Якшин, наступник О. Б. Байбакова на посту начальника ЦКБ*



особливість роботи головних конструкторів тоді була прийнята не в усіх КБ. Також не у всіх КБ головні конструктори були так сильно завантажені на час виконання робочих проєктів суден. Це теж одна з особливостей роботи головних конструкторів в ЦКБ.

Ще одна риса роботи конструкторів ЦКБ "Ленінська кузня" ("Шхуну") – вміння враховувати міліметри. Це вміння прищеплювалося конструкторам з огляду на невеликі розміри суден, які вони проєктували.

Велику увагу приділяв Олександр Борисович роботі технічної ради ЦКБ. На ній розглядалися усі стадії розробки проєктів суден, починаючи з розгляду технічного завдання на проєктування. Причому в деяких випадках обговорення проводили по кілька

разів, якщо це було потрібно для справи. Олександр Борисович завжди уважно прислуховувався до думки членів технічної ради, та часто сам висував багато слухних пропозицій.

Окрім обговорення важливих питань проєктування суден на технічних нарадах, Олександр Борисович мав звичку приходити до головних конструкторів в їх робочі приміщення, або запрошувати їх до себе для знайомства з просуванням робіт по проєкту та з'ясування технічних проблем, які виникали, та питань, які особливо впливали на терміни та якість виконання проєкту.

Не знаю, чи можливо це назвати школою, яку створив Олександр Борисович, але люди, які з ним співпрацювали, переймалися його ставленням до роботи, методами керування



*М. О. Яшин*

проектами та колективом, стосунками з замовниками та державними установами і передавали все це молодим конструкторам.

*Ніколенко М. Г.:*

“Якою, на Ваш погляд, була основна риса стилю роботи Байбакова?”

*Яшин М. О.:*

Одним з головних принципів, яких дотримувався Олександр Борисович при керівництві ЦКБ як творчим підприємством та великим колективом інженерно-технічним працівників було підтримання спокійних, безконфліктних стосунків.

Це стосується як відносин з міністерством, яке опікувало роботу ЦКБ, з замовниками, а також з колективом співпрацівників.

Великим науково-технічним колективам властивий розподіл на певні групи, підгрупи які по тим чи іншим чинникам таємно чи відверто з-під тишка ворогують між собою та намагаються делегувати своїх представників у профком, партком, комітет ЛКСМ та ін.

Слід відзначити, що таких стосунків в колективі ЦКБ "Ленінська кузня" ("Шхуна") ніколи не було, не зважаючи на те, що чисельність колективу інженерів, конструкторів та службовців перевищувала 800 осіб, а з СКТБ та філією складала більш як 1200 осіб.

Близько 40% колективу складали жінки, і це теж неможливо було не врахувати. У колективі працювали також люди майже всіх

національностей Радянського Союзу, але ніколи тут не виникали питання на національному підґрунті. Така спокійна безконфліктна атмосфера, яку підтримував Олександр Борисович, сприяла творчій праці — проектуванню та будівництву суден та кораблів, які є найскладнішими інженерними спорудами.

Олександр Борисович Байбаков ніколи не мав конфліктів з колективом ЦКБ, або з його окремими працівниками. А в колективі були люди, які мали різні вподобання, різні творчі та виробничі можливості, різний стан здоров'я. Усі ці людські особливості Олександр Борисович враховував, коли ставив перед працівниками завдання зважаючи на їхні можливості та творчий потенціал.

В окремих випадках Олександр Борисовичу траплялося приймати рішення щодо великих змін в структурі ЦКБ та зниження посад великої кількості керівних працівників. Такі складні рішення він приймав керуючись виключно виробничими міркуваннями, а не особистим ставленням до того чи іншого співробітника. Олександр Борисович ніколи не мав у колективі також і "фаворитів", які б впливали на нього, бо розумів, що такі явища завжди негативно сприймаються співробітниками.

ЦКБ "Ленінська кузня" ("Шхуна") ніколи не мало серйозних конфліктів з замовниками. А замовниками ЦКБ були міністерства, державні комітети, суднобудівні підприємства, конструкторські та наукові установи країни. Кількість договорів, які одночасно були в роботі складала сотні. Звичайно, в такій ситуації не могло обійтися без непорозумінь, недопрацювань у своєчасному виконанні термінів замовлень, якості їх виконання. Олександр Борисович ніколи не втрачав контроль над процесом виконання робіт і, спираючись на провідних фахівців ЦКБ, головних конструкторів, керівників відділів, бухгалтерії та планово-виробничого відділу своєчасно та тактовно (щоб не сказати — шляхетно), усував будьяку можливість виникнення конфліктів з замовниками, Міністерством суднобудівної промисловості.

Як це не дивовижно на сьогоднішній час, за весь період керівництва ЦКБ Олександром Борисовичем не було жодного випадку розгляду судової справи або вирішення конфлікту з залученням посередників. При цьому в ЦКБ ніколи не було юриста, не зважаючи на вимогу

Міністерства обов'язково ввести його до штату. Слід зауважити, що тоді арбітром в конфліктних ситуаціях виступали партійні, а не судові органи.

Але і з партійними органами Олександр Борисович теж не мав жодних конфліктів.

Усе життя Олександр Борисович Байбаков намагався дотримуватися діючих законів та положень, справедливо ставився до кожного співпрацівника.

*Ніколенко М. Г.:*

"Які були у О. Б. Байбакова методи впливу на "недбайливих" в роботі, і як він заохочував "передовиків" (виховна робота)?"

*Якшин М. О.:*

ЦКБ "Ленінська кузня" — це великий колектив інженерно-технічних працівників. І звичайно, що всі вони мали свій характер, свій досвід роботи, свої прихильності та свою сумлінність ставлення до роботи. Олександр Борисович добре це вивчав, він знав кожного провідного спеціаліста і враховував це в своїй роботі. Олександр Борисович не мав собі за правило якось особливо заохочувати працівників. Заохочення, як правило, виявлялося в дорученні талановитому та працелюбному конструкторові завдання на самостійне виконання більш складної та більш важливої роботи.

Фахівець, який міг широко мислити, який міг оперативно виконувати роботу з загального проектування, при першій нагоді висувався на посаду заступника головного конструктора, або головного конструктора. Кращі фахівці в відділах просувалися на посаду керівника сектора або керівника відділу. Але ніколи для них не створювалися штучні посади.

Кожний співробітник знав, що у випадку появи вакансії на більш вищу посаду або категорію, туди буде призначений найбільш справний фахівець.

При цьому Олександр Борисович враховував точку зору колективу щодо фахівця, висунутого на керівну посаду цього колективу.

Для широкого конструкторського загалу (креслярів, техніків, інженерів, конструкторів початкових категорій) діяла система, за якою двічі на рік (перед святами 1 травня та 7 листопада) працювала кваліфікаційна комісія. Якщо конструктор підвищував свою кваліфікацію та були можливості у штатному розкладі, то конструктор пересувався на більш високу категорію, для якої в штатному розкладі був передбачений більш високий оклад.

Олександр Борисович як досвідчений та обізнаний інженер дуже цінував творчу ініціативу конструкторів, а конструкторам з особливою творчою "фантазією" завжди казав:

"Запам'ятайте: краще — ворог доброго".

Зусиллями Олександра Борисовича в ЦКБ був створений "Осередок винахідництва та раціоналізації", завданням якого було як надання методичної допомоги при оформленні заявок на винаходи, так і надання допомоги в просуванні заявки в Держкомітеті по винаходах СРСР.

*Ніколенко М. Г.:*

"Олександр Борисович — хто він більше: науковець, інженер чи організатор?"

*Гнезділов В. В.:*

Олександр Борисович Байбаков не був теоретиком-дослідником. Він від природи був талановитим конструктором та добрим організатором. Він добре орієнтувався в будь який галузі техніки. Як кажуть, "на льоту" розумівся в головному питанні будь якої проблеми та швидко і, головне, грамотно реагував на ці



*В. В. Романовський*

проблеми. Він мав якість, зовні не помітне, почуття того, як вийти з положення, що складалося, або знайти компроміс. У нього завжди можливо було отримати пораду щодо проблем, що з'являлися. Він дуже добре розумівся в людях, розумівся в їх здібностях, практично не помилявся в розстановці кадрів.

Як у кожній нормальної людини, у

Олександра Борисовича інколи траплялися випадки впертості по деяким технічним питанням. Але, якщо йому доводили, що він помиляється, то він сприймав це спокійно, без образ, інколи з посмішкою та якою-небудь приказкою.

*Ніколенко М. Г.:*

“Яку кількість суден і яких типів було спроектовано в ЦКБ "Шхуна" та випущено на заводі "Ленінська кузня" за радянських часів і за період незалежної України?”

*Романовський В. В., Гнезділов В. В.:*

Слід сказати, що ЦКБ "Шхуна" (до 1993 року "ЦКБ "Ленінська кузня") було та залишається провідною організацією з проектування риболовних суден на теренах колишнього СРСР. По більш ніж 400 проектам ЦКБ збудовано понад 4000 суден різних типів та різного призначення, з поміж них приблизно 2000 – риболовні судна різних типів. На ці риболовні судна в колишньому СРСР приходилось до 35% вилову риби (близько 3,5 млн. т. щорічно). Це були буксири, пасажирські, наливні, науково-дослідні судна, судна технічного флоту, риболовні судна, транспортні рефрижератори, судна для ВМС та ін.

Важко пригадати який тип суден малої та середньої водотоннажності не проектували в ЦКБ. Усі вони будувалися не тільки на заводі "Ленінська кузня", але й ще на 24 інших заводах від Далекого сходу до Балтики та Півночі. Якщо розглянути останні 40 років, то за цей час можна відзначити більш як 1205130 проектних робіт від проектних розробок (аванпроектів) до робочих-конструкторських креслень, за якими будували судна. За цими проектами збудовано майже 3167 суден (з них 1020 – понтонів для залізничних переправ проекту 755). Я би, напевне, виділив першу десятку проектів, судна за якими будувалися серіями не менш ніж 100 одиниць.

У ЦКБ (СКБ) "Ленінська кузня" (нині ЦКБ "Шхуна") в 30-90-х роках ХХ століття виконали розробку 128 проектів самохідних і несамохідних суден різного призначення.

З них за 103-ма проектами було побудовано 3956 суден (3301 самохідних і 655 несамохідних), зокрема:

**Колісні пароплави:**

буксирні 435

пасажирські 42

**Земснаряди:**

несамохідні 96

самохідні 67

Середньотонажні риболовецькі судна 1225

Малі риболовецькі судна 924

Рибопошукові судна 12

Науково/дослідні судна 60

Транспортні судна 318

**Судна спеціального призначення:**

несамохідні 559

самохідні 218

За проектами, розробленими під керівництвом О. Б. Байбакова, враховуючи, що судна будувалися великими серіями (будівництво продовжувалося і після смерті О. Б. Байбакова в 1976 році) було побудовано 3454 суден (несамохідних – 555, самохідних – 2899). З них :

проект 502ЭМ з 1967 по 1996 рр. – 396

проект 503 з 1970 по 1994 рр. – 244

проект 1322 з 1967 по 1977 рр. – 120

проект 388М з 1967 по 1984 рр. – 473

проект 1350 з 1972 по 1990 рр. – 80

проект 1519 з 1975 по 1990 рр. – 40

проект 1532 з 1974 по 1985 рр. – 19

проект 755М (755) з 1959 по 1980 рр.:

несамохідні – 450

самохідні – 80

За часів незалежної України за проектами ЦКБ збудовано, або знаходиться в тій чи іншій стадії будівництва 25 суден по 20 проектам. Судна будуються в Росії, Грузії та Україні. Працівники ЦКБ вважають це добрим показником.

*Ніколенко М. Г.:*

“Які завдання, (і хто їх поставив) стоять перед колективом ЦКБ "Шхуна" сьогодні?”

*Романовський В. В.*

На сьогодні завдання дуже просте – знайти роботу та виконати її. А завдання ставить саме життя: або ти перемагаєш, або займаєшся іншою справою.

За таких умов працюють й інші суднобудівні конструкторські бюро як в Україні, так мабуть і в усьому світі. Напевне, ми дуже швидко приєднались до світової спільноти.

Умови, в яких працювало ЦКБ до 1991 року, різко відрізняються від умов сьогодення. Головна різниця в тому, що до 1991 року держава гарантувала завантаження працівників ЦКБ і завдання останніх полягало в сумлінному виконанні державних завдань. Сьогодні ж завантаження ЦКБ (пошук замовника) є справою колективу, який сам займається цим бізнесом. Державної опіки суднобудування в Україні

немає, коштів на виконання державних замовлень теж. Як наслідок — значне скорочення чисельності працівників ЦКБ, інтенсифікація праці (за допомогою використання комп'ютерних технологій), перегляд доцільності виконання тих чи інших проектних робіт, притаманних періоду до 1991 року, велика кількість розроблених аванпроектів, вихід на світовий ринок судового комплектуючого обладнання та розвинені контакти з його виробниками, потенційними інвесторами, замовниками, розширення кола типів суден, проекти яких розроблені в ЦКБ, участь у міжнародних тендерах, виставках, втілення кооперації при розробці проектів суден, в тому числі міжнародної кооперації по виконанню проектних робіт тощо.

*Ніколенко М. Г.:*

"Який найкурійозніший випадок у роботі Олександра Борисовича відомий Вам, і як він при цьому повівся?"

*Гнезділов В. В.:*

Листопад 1970 року, Херсон, суднобудів на база заводу "Ленінська кузня" з добудови та здавання суден. Йде добудова та здача головного сейнера-траулера проекту 503 "Альпініст". На палубі судна кипить робота. На борту — директор заводу М. О. Пудзинський, О. Б. Байбаков, члени приймальної комісії, головний конструктор проекту Г. П. Дубський, декілька керівників відділів ЦКБ, конструктори, майстри, здавальний механік, робітники.

Раптово настала абсолютна тиша, припинилися гуркіт та будь-яке пересування на палубі. Люди застигли та всі дивляться в одному напрямку — на люк вантажного трюму, над яким нависла вантажна стріла з вантажем, який опинився не по центру люка, а далі, за його комінгсом. Тиша розтягнулась хвилини на дві, потім спокійний голос Олександра Борисовича (він перший зрозумів, що відповіді чекають саме від нього): "Ну що ж, буває і таке, але вантаж все ж таки не за бортом, а на палубі". Напруження зразу ж зникло.

Слід додати, що, як наслідок, після цього випадку Олександр Борисович дуже швидко провів велику перестановку на посадових щаблях ЦКБ.

О. Б. Байбаков часто міг приємно здивувати раніше не знайомих йому людей. Наприклад, він несказанно здивував членів делегації французьких замовників в Києві, коли проводив розрахунки на рахівниці, а потім в Парижі, коли замість гіда провів екскурсію

по місту та виявив велику обізнаність у французькій поезії.

*Ніколенко М. Г.:*

"Якими були Ваші перші враження про сім'ю Байбакових і самого Олександра Борисовича?"

*Байбакова Алла Василівна*, невістка О. Б. Байбакова. Я народилася та виросла в робітничому середовищі на Сталінці (нині цьому району Києва повернули історичну назву Деміївка).

Тоді тут переважав приватний сектор, будиночки потопали у чудових садах, де росли, крім звичайних плодових дерев, персики, барбарис і маслини. Маленька дерев'яна церква, у якій мене хрестили, збереглася й дотепер, а по сусідству — Голосіївський ліс із його озерами та ярами — створював мій особливий, затишний і щасливий дитячий світ. У ньому існували поруч і православна пасха, й маца, яку приносили до школи мої однокласниці.

Живучи в цьому середовищі я знала, що всі люди рівні і між ними немає соціальної різниці, а тим більше різниці в походженні. Наше життя, ритм, закони певним чином відрізнялися від міського життя центральних районів Києва.

Випадкова зустріч із молодим чоловіком (це був саме той випадок, про який говорять: "любов з першого погляду") змінила хід мого життя. Я увійшла до родини Байбакових. Усе для мене було тут незвичайно — і будні, і свята. Я зрозуміла, що не тільки в книжках і кінофільмах бувають відомі цікаві герої, вони можуть жити поруч, у реальному житті.

Різномісні пізнання у різних областях життя не виставлялися Олександром Борисовичем Байбаковим, батьком мого чоловіка, на показ — це було природно для його життя, суттю та буденністю цієї людини. І мені потрібно було відповідати цьому рівню, а це було непросто.

Я рідко бачила Олександра Борисовича, який без справи проводив час у телевізора (не пам'ятаю чи дивився він телевізор взагалі). А от його променисті очі й отримане задоволення після перегляду фільму про декабристів ("Звезда пленительного счастья") — я пам'ятаю й понині.

А коли ми ходили в гості або приймали в себе (на вул. Горького) друзів і родичів, Олександр Борисович був душею компанії. І це не була домінуюча й спеціально концентруюча на собі увагу поведінка. Одна його присутність,



*Проект 388М. З 1967 по 1984 рр. виготовлено 473 судна.*

репліки, розповіді, анекдоти й вірші, відразу ніби заворожували присутніх. Для мене кожне спілкування з Олександром Борисовичем, без перебільшення, можу сказати, було пам'ятним.

Звичайно ж, у родині його авторитет був абсолютним. Проте Олександр Борисович завжди зважав на думку й бажання своєї родини. Наприклад, син Сергій своїм вибором майбутньої професії геолога здивував Олександра Борисовича. Батько не став відмовляти сина від цього шляху, хоча розумів, що якби син закінчив технічний вчз і пішов по його стопах - Олександр Борисович міг би йому багато в чому допомогти.

Мій чоловік, Сергій Олександрович Байбаков ніколи не боявся ні життєвих, ні трудових труднощів. Він завжди говорив: "Я бачив як працює батько — це приклад, як треба працювати й одержувати задоволення від зробле-

ного. Чим більше встигаєш зробити, тим більше отримуєш задоволення від життя". І це було не пафасно, а щиро й дуже правдиво.

Нині у Олександра Борисовича Байбакова шість онуків:

Подчашинський Сергій (1974 р. н.), Байбаков Олександр (1976 р. н.), Курлянчик (Байбакова) Катерина (1978 р. н.), Подчашинські Олексій і Ольга (1984 р. н.), Олег (1986 р. н.).

На жаль, вони знають про свого дідуся тільки зі спогадів рідних і друзів. Але хочеться сподіватися, що приклад свого діда й гордість за нього дасть їм сил у досягненні їхніх планів.

Я вдячна долі за зустріч із Олександром Борисовичем, за його сина, а мого чоловіка, Сергія й за моїх дітей сина Олександра (названого на честь діда) і доньку Катюшу.

**Столбецький О. С.**  
**Співробітник ЦКБ "Шхуна"**

## **КОНСТРУКТОРУ-КОРАБЕЛУ ОЛЕКСАНДРУ БАЙБАКОВУ**

Із вдячністю можна засвідчити, що і в скрутні часи Україна не обминає увагою своїх славних синів.

Яскравим прикладом цього стало відкриття меморіальної дошки відомому конструктору-корабелу Олександрі Борисовичу Байбакову.

Урочистий мітинг з цієї нагоди відкрив Руслан Іванович Кухаренко — начальник управління охорони пам'ятників та історичного середовища.

Слово надається заступнику Київського міського голови Володимирі Івановичу Ромашку, який розповів про трудовий шлях О. Б. Байбакова.

Той факт, що Олександр Борисович у 27-річному віці був призначений начальником проектно-конструкторського бюро, а в 31 рік став головним конструктором заводу "Ленінська кузня", переконливо свідчить про його високу кваліфікацію, талант керівника, організатора трудового колективу. У довоєнні роки під керівництвом О. Б. Байбакова були спроектовані і збудовані річкові судна допоміжного і технічного флоту, в тому числі річкові військові кораблі-монітори Дніпровської військової флотилії, включаючи флагман монітор "Ударний", який героїчно загинув у 1941 році в Явлинській затоці, а також широко відомі монітори "Активний" для р. Амур, "Железняков", "Маринов", "Флягин", "Левачев", "Ростовцев", "Жемчужина". Монітор "Железняков" навічно встановлений кораблем-пам'ятником у парку на Рибальському півострові м. Києва.

У 1941 році О. Б. Байбаков очолив комісію, яка відповідала за евакуацію заводу "Ленінська кузня" в м. Зеленодольськ. Там, на суднобудівному заводі ім. Горького головний конструктор, потім головний інженер цього заводу займався проектуванням і будівництвом річкових бойових кораблів-бронекатерів для Волзької військової флотилії. Після повернен-

ня заводу з евакуації до Києва у 1945 році О. Б. Байбаков був призначений начальником СКБ (спеціального конструкторського бюро) заводу "Ленінська кузня". З 1967 року — ЦКБ (центральне конструкторське бюро) з проектування середньотонажного рибпромислового флоту. Під керівництвом О. Б. Байбакова та за його безпосередньої участі було спроектовано понад 30 проектів, за кресленнями яких на 18 суднобудівних заводах колишнього Радянського Союзу збудовано 3500 суден: річкові, колісні та парові буксири, допоміжні й технічні судна, військові монітори, бронекатери, лісовози, рудовози, пасажирські, малі і середні рибпромислові, науково-дослідні та інші судна.

За великі заслуги у розвитку вітчизняного суднобудування О. Б. Байбаков нагороджений трьома орденами Трудового Червоного Прапора (в 1966, 1971, 1976 роках) та багатьма медалями.

Він був відзначений почесними званнями лауреата Державної премії СРСР в 1948 році та лауреата Державної премії УРСР в 1976 році. В 1957-му йому було присвоєно персональне звання конструктора III ступеня в галузі суднобудування.

У 1972 році на з'їзді Всесоюзного науково-інженерно-технічного товариства суднобудування його було удостоєно звання "Почесного члена" цього товариства.

За рішенням Ради Міністрів УРСР середньому морському риболовному траулеру було присвоєно ім'я "Конструктор Байбаков".

До дошки, покритої білим шовковим покривалом, підходять дочка Надія Олександрівна, В. І. Ромашко та М. О. Якшин.

Легкий дотик руки Надії Олександрівни, і біле покривало спадає з дошки, під звуки Державного Гімну України присутні гучними оплесками вітають увічнення пам'яті все-світньовідомої ЛЮДИНИ.



*Меморіальна дошка О. Б. Байбакову*

Зі спогадами та теплими словами вдячності своєму вчителю та наставнику виступили: Олександр Андрійович Гордієнко — головний конструктор заводу "Ленінська кузня", Юрій Олександрович Баздирев — представник від Мінпромполітики, заступник начальника держдепартаменту суднобудування, Юрій Васильович Чвертко — колишній головний інженер ЦКБ "Ленінська кузня" (нині "Шхуна"), Микола Олексійович Якшин — спадкоємець О. Б. Байбакова на посту начальника ЦКБ "Ленінська кузня". Усі вони вдячні

долі, що працювали під керівництвом розумної, мудрої, чуйної, талановитої ЛЮДИНИ, яка створила українську школу проектування суден. О. Б. Байбаков вчив їх відданості обраній справі, чесно виконувати свої професійні обов'язки.

Дошка встановлена на будинку № 10, по вулиці Антоновича (колишня вул. Горького) у м. Києві.

Творчу душу і талант до її створення доклали скульптор Георгій Олексійович Буткович та архітектор Сергій Анатолійович Контар.