



БОРИС МИХАЙЛОВИЧ МАЛИНИН

1889–1949

Борис Михайлович Малинин родился в семье оперных певцов в Москве. В 1906 году с золотой медалью окончил гимназию и поступил в Петербургский политехнический институт.

С 1911 года, будучи студентом кораблестроительного отделения Петербургского политехнического института, Малинин был в числе учеников А.Н. Крылова, позже писавшего: «Его индивидуальные и творческие работы могут быть разделены на две части. К одной относятся оригинальные проекты нескольких типов подводных лодок современного советского военного флота; к другой – работы научно-исследовательского характера в области теории подводного плавания».

В 1914 году после получения диплома его приняли инженером-конструктором в отдел подводного плавания Балтийского судостроительного завода, где работал с видными корабельными инженерами К.П. Боклевским и И.Г. Бубновым. До осени 1917 года построил и сдал флоту 8 подводных лодок типа «Барс» и модернизировал 10 лодок других типов. Выходя в море на испытания, приобрел опыт подводного плавания.

В годы Гражданской войны руководил ремонтом подводных лодок. По заданию В.И. Ленина переводил подводные лодки с Балтики на Каспий.

В начале июля 1920 года Малинина направили на одно из предприятий. В его жизни начинается очень важный период, имеющий две линии: проектирование новых лодок и ремонт девяти субмарин типа «Барс», доставшихся от старого флота. Это очень тяжелая задача, поскольку материалы и оборудование приходится доставать и создавать «из ничего».

Проектируя лодки, Б.М. Малинин понимает, что это работа впрок, поскольку страна еще не в состоянии начать создание нового флота. Но работа над проектами играет важную роль в ста-

новлении Бориса Михайловича как конструктора, заставляет его внимательно изучать подводный флот возможных противников. Многие проекты Малинина превосходят уровень развития подводного кораблестроения на Западе.

В 1925 году возглавил специальное конструкторское бюро по проектированию подводных лодок. За короткий срок Борис Михайлович со своими подчиненными (6 человек) рассчитал 32 варианта сочетаний тактико-технических элементов лодок различных типов. Из них были выбраны основные элементы головной лодки I серии типа «Декабрист».

В 1926 году Совет труда и обороны утверждает программу строительства новых боевых кораблей, в том числе подводных лодок. Казалось бы, фантастика! Страна только начинает выходить из разрухи. Но уже разрабатываются планы индустриализации, вот-вот вступит в строй Волховская ГЭС, начинается Днепрострой, развивается энергомашиностроение, выпускаются тракторы и паровозы, большегрузные вагоны, спущены первые морские суда. В декабре 1927 года откроется XV съезд партии, который утвердит Директивы по составлению первого пятилетнего плана. Съезд подчеркнет: учитывая международное положение, необходимо в короткие сроки обеспечить такой подъем экономики и обороноспособности, который позволил бы СССР устоять против возможной военной и экономической интервенции империалистических государств. Совершенно ясно – нужен сильный флот, в том числе и подводный. Значит, не покупать лодки, не повторять старые, все надо делать самостоятельно, заново и с дальним прицелом.

Из автобиографии Б.М. Малинина:

«В 1925 году был поднят вопрос о постройке новых подводных лодок для нашего военно-

го флота. Уцелевшие подводные лодки типа «Барс» к тому времени совершенно устарели и по существу дела годились лишь для учебных целей. В январе 1926 года начал работу над «Декабристом», в ноябре 1926 года создана группа по проектированию и постройке подводных лодок. Период с ноября 1926 года и по июнь 1930 года был самым напряженным и трудным во всей моей деятельности в области подводного плавания. Приходилось одновременно решать три задачи, тесно связанные друг с другом: вести разработку и постройку лодок, тип которых у нас был до того времени неизвестен; создавать и немедленно практически использовать теорию подводных лодок, которой у нас в Союзе также не было; воспитывать в процессе проектирования кадры конструкторов-подводников, так как наличие к моменту образования группы по проектированию и постройке составляло 7 человек, считая в том числе и меня самого».

Семь человек... Инженеров, кроме Б.М. Малинина, всего двое.

Не являясь штатным сотрудником группы Малинина, самое активное участие в ее работе принимал главный инженер-механик завода К.И. Руберовский, разделявший глубокую убежденность Малинина, что будущее – за подводными лодками.

30 сентября 1926 года начальник и комиссар Военно-Морских Сил Р.А. Муклевич доложил в Революционный военный совет СССР, что в Рабоче-Крестьянском Красном флоте всесторонне прорабатывался вопрос о типе новой лодки, приемлемой для Балтийского морского театра. Научно-техническим комитетом морских сил РККА совместно с инженерами-конструкторами группы Малинина произведены расчеты на проектирование двух типов подводных лодок водоизмещением 1430 и 890 тонн. Испытаны модели лодок. Поскольку задачей будущих кораблей главным образом являются активные оборонительные (подчеркнем – оборонительные!) операции, осложняемые узкими и извилистыми фарватерами в восточной части залива, решено от подводной лодки в 1430 тонн отказаться. Р.А. Муклевич просит утвердить к постройке для Балтийского моря лодку в 890 тонн подводного водоизмещения. Она будет, безусловно, более мощной, чем лодки ведущих капиталистических стран. В докладе подчеркивалось, что существующие подводные лодки Балтийского флота типа «Барс» неудовлетворительны по состоянию материальной части и весьма устарели конструктивно, вот почему к замене их следует приступить немедленно.

По мере того как расширялся фронт работ, к Б.М. Малинину приходили новые люди. Весной 1927 года в группу приняли еще двух инженеров. Это были первые специалисты группы, получившие образование уже после Великого Октября.

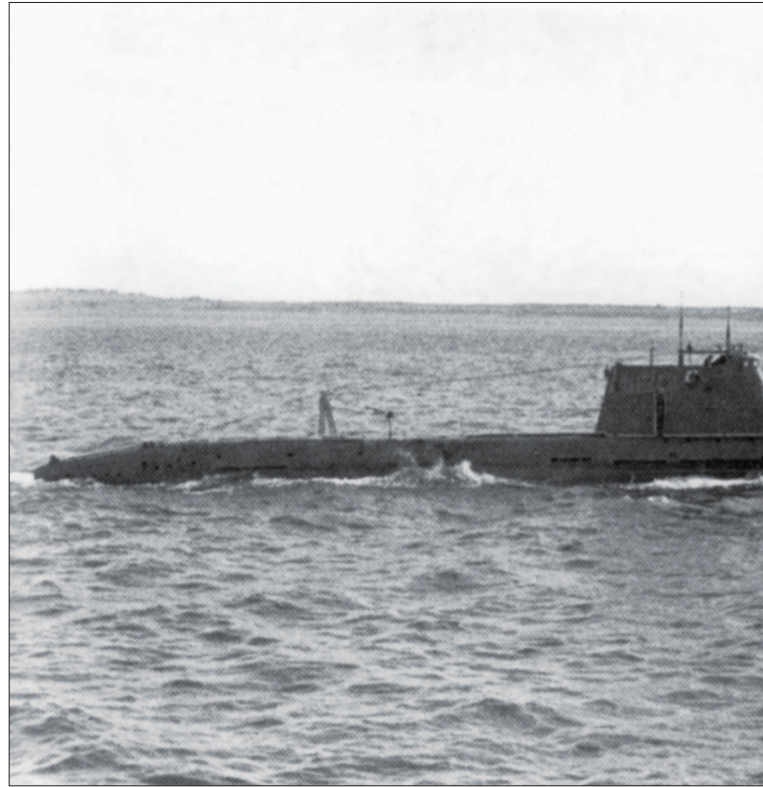
В ноябре 1930 года первая советская субмарина вошла в состав Балтийского флота. По своим техническим характеристикам она не уступала лодкам иностранных флотов.

Борис Михайлович вел большую научно-исследовательскую работу по проблеме устойчивости движения боевых кораблей. Уделял много внимания подготовке кадров советских кораблестроителей, создал ряд теоретических трудов и пособий по кораблестроительной тематике.

Под руководством Малинина были спроектированы лодки типа «Ленинец» и «Щука». Их особенностью явилась простота постройки и эксплуатации.

Проект подводных лодок типа «Ленинец» создал новый комбинированный тип подвод-

1



ной лодки, носящей не только обычное торпедное и артиллерийское вооружение, но и минное. В этом проекте оригинальной конструкции было все минное устройство, разработанное инженером Малининым. Лодки этого типа оказались настолько удачными и отвечающими требованиям тех лет, что они были построены четырьмя следовавшими одна за другой сериями, за последнюю серию этих лодок Б.М. Малинину присуждена Государственная премия.

Корабль за кораблем поднимали военно-морской флаг. К началу Великой Отечественной войны в боевом строю было 170 подводных лодок. Грозная сила!

Конструкторы принимали активное участие не только в разработке, но и в испытаниях и доводке лодок. Как отмечают все работавшие с Малининым, сам Борис Михайлович выезжал куда-либо в самом крайнем случае. Он считал, что его место за столом, в «центральной посту», а вопросы на заводах в компетенции его сотрудников,

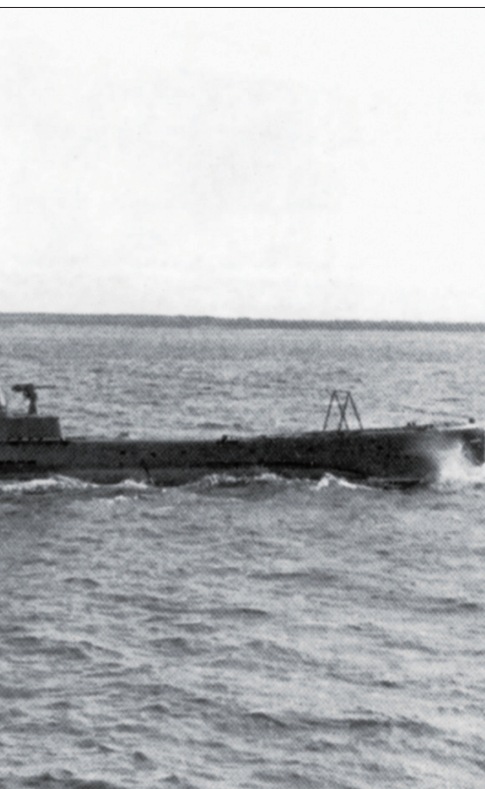
которые непосредственно там находятся и потому знают обстановку лучше.

Малинин был главным конструктором (по терминологии наших дней) лодок типа «Декабрист» (I серия), «Ленинец» (II, XII, XIII и XIII-бис серии) и «Щука» (серии III, V, V-бис, V-бис-2, X и X-бис).

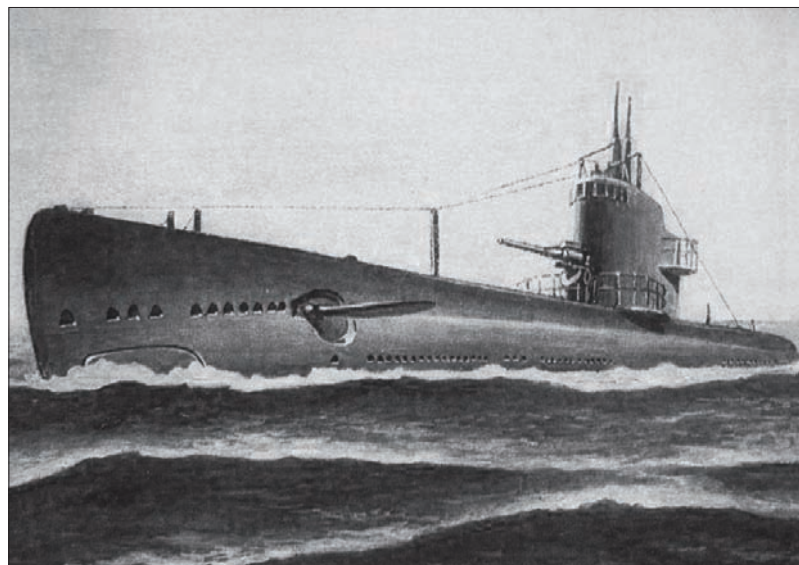
Наиболее популярными из лодок, созданных коллективом под руководством Малинина, оказались «Щуки», первоначально предназначенные для Балтики. «Когда же сложившаяся между-

ность 1370/800 л.с., скорость в надводном положении на 0,3 узла выше, чем у «Щук» III серии, дальность плавания увеличилась до 4500 миль. Вместо одного стало два 45-мм орудия. Численность экипажа удалось сократить на четыре человека. Чем меньше людей на лодке, тем лучше. На кораблях V-бис при такой же мощности, как у V серии, за счет улучшения обводов скорость над водой подняли еще на четыре «десятки» и довели до 12,3 узла.

С X серии мощность дизелей стала 1600 сил (два дизеля по 800 л.с.) и соответственно до 14,1



2



3



1. Подводные лодки типа «Щука»
2. Подводная лодка «Декабрист» (D-1)
3. Подводная лодка «Волк»

народная обстановка заставила повести самыми ускоренными темпами строительство подводного флота для других регионов, в первую очередь для Дальнего Востока, – пишет Малинин в автобиографии, – выбор остановился на типе «Щука», как наиболее простом для осуществления».

«Щуки» были самыми многочисленными лодками советской постройки до войны. Сдавали их с 1933 по 1945 год. Данные «Щ» III серии: водоизмещение 578/910 тонн, мощность 1000/800 л.с., скорость 11,6/8,5 узла, экономический ход 8,5/2,8 узла, максимальная дальность плавания 3130/112 миль, рабочая глубина – 75 м, предельная – 90 м. Вооружение: 4 НТА, 2 КТА, одно 37-мм орудие, замененное затем на 45-мм. Автономность – 20 суток, экипаж – 41 человек.

На основе лодок III серии разрабатывались модификации. V серию перевозили по железной дороге, предварительно разобрав. Данные лодок V серии показывают, как совершенствовалась конструкция: водоизмещение 585/925 тонн, мощ-

узла возросла надводная скорость. На кораблях типа «Щ» серии X-бис она достигла 14,4 узла.

«Щуки» входили в состав всех флотов Советского Союза и использовались в основном для того, чтобы тихо подкрасться к вражескому берегу и незаметно для чужих глаз высадить разведывательную группу или же, наоборот, принять ее на борт после выполнения спецзадания. Главной особенностью этого типа лодок является простота как со стороны постройки, так и в эксплуатации. Являясь лодками среднего тоннажа, они носили мощное торпедное вооружение. Это обстоятельство объясняет тот факт, почему они имели и имеют популярность во флоте, зарекомендовав себя в условиях всех морей, омывающих берега нашей страны, боеспособными и мореходными кораблями. Среди лодок этого типа особенно много награжденных орденами и получивших наименование гвардейских.

«Особый интерес, как теоретический, так и практический, представляют работы Б.М. Малинина в области управляемости подводных лодок

под водой. До настоящего времени эта важная проблема не привлекла надлежащего внимания и оставалась вне поля зрения конструкторов и теоретиков подводного плавания.

Характер и значимость перечисленных выше работ Б.М. Малинина как в области практического проектирования подводных лодок, так и в области разработки теории подводного плавания позволяют считать инженера Б.М. Малинина выдающимся и высококвалифицированным специалистом» (из отзыва члена-корреспондента Академии наук СССР Ю.А. Шиманского. 21 августа 1943 года).

Еще в начале 1947 года Борис Михайлович Малинин высказал мысль о применении для подводных лодок ядерных двигателей.

Летом 1949 года здоровье выдающегося инженера резко ухудшилось. В больницу он лег после второго, как считали врачи и он сам, инфаркта. Оказалось, не второй, а пятый... Первые три перенес на ногах. Ну болит сердце и болит, а работать надо... Пятый стал роковым. Утром 27 сентября Б.М. Малинин скончался. Похоронили Бориса Михайловича на Охтинском кладбище в Ленинграде.