

«Барс». В том же году он оставил службу на Балтийском заводе и принял предложение стать консультантом верфи АО «Ноблесснер» в Ревеле (ныне — Таллин), которая должна была построить большую часть подводных лодок типа «Барс».

ПЛ ПЛ «Минога», «Акула», типов «Морж» и «Барс» в годы Первой мировой войны принимали активное участие в боевых действиях Российского флота. С началом войны И. Г. Бубнов возвратился на должность консультанта Балтийского завода, но в 1916 г. оставил ее. Всего по шести проектам Бубнова были построены 32 подводных лодки. В Ревеле он бывал периодически, продолжая работу на занимаемых в Петербурге должностях. Службу в АО «Петровская верфь» (бывш. АО «Ноблесснер») оставил весной 1917 г., когда был избран председателем Общества морских инженеров (с января 1918 г. — Союза корабельных инженеров).

В 1918 г. И. Г. Бубнов, вместе с А. Н. Крыловым, был назначен от НМА членом секции по судостроению Центрального совета экспертов. Кроме того, он преподавал «по частному обязательству» в МИУ и Петроградском географическом институте.

В мае того же года, в связи с поручением Советского правительства Коллегии Народного комиссариата по морским делам о необходимости срочного усиления сформированной Астраханско-Каспийской военной флотилии (АКВФ) надводными кораблями и подводными лодками, Бубнов подготовил и представил командованию доклад о возможности переброски с Балтики на Каспий по железной дороге имеющихся малых лодок. В нем указывалось, что наиболее пригодными для этого могут быть построенные в 1904—1909 гг. малые лодки «Минога» и типа «Касатка». Бубнов предложил осуществить их перевозку на р. Волга (в г. Саратов) на специальных 36-осных железнодорожных транспортерах, сохранившихся на Ижорском заводе с времен Русско-японской войны.

Реализация его предложения позволила осенью 1918 г. пополнить АКВФ четырьмя подводными лодками («Минога», «Касатка», «Макрель» и «Окунь»), которые в 1919—1920 гг. участвовали в морских операциях по предотвраще-

нию соединения войск белогвардейских генералов А. В. Колчака и А. И. Деникина, обороне района Астрахани с моря, подавлении контрреволюционного мятежа в этом городе, боевых действиях против английских интервентов и ликвидации остатков белогвардейского флота на Каспийском море.

В конце 1918 — начале 1919 гг. И. Г. Бубнов неоднократно ездил в Москву по делам секции по судостроению. При возвращении в Петроград из последней поездки он серьезно заболел, заразившись сыпным тифом, что привело к его преждевременной смерти.

Заслуги Бубнова в развитии отечественного судостроения были отмечены орденами России: Св. Станислава 3-й ст. (1900), Св. Анны 3-й ст. (1903), Св. Станислава 2-й ст. (1906), Св. Анны 2-й ст. (1910), Св. Владимира 4-й ст. (1911) и 3-й ст. (1914), Св. Станислава 1-й ст. (1915), медалями и памятными знаками.

Он похоронен на Смоленском православном кладбище Петрограда.

В посмертной характеристике его научной и инженерной деятельности, написанной академиком А. Н. Крыловым, отмечалось: «...заслуги Ивана Григорьевича Бубнова делают его имя незабываемым в летописях нашего кораблестроения и польза от его трудов еще долго будет сказываться при постройке как военных, так и коммерческих судов».

Ученики Бубнова, окончившие НМА — Ю. А. Шиманский (1910), А. И. Маслов (1913), СПбПИ — П. Ф. Папкович (1911), Б. М. Калинин (1914) и другие, работавшие в Петербурге—Петрограде—Ленинграде, значительно развили его творческое наследие и стали видными учеными и конструкторами отечественной судостроительной промышленности первой половины и середины XX в.

На стене дома № 13/46, на углу 16-й линии и Большого проспекта В.О., где с 1895 по 1919 гг. жил и работал И. Г. Бубнов, установлена мемориальная доска. Именем Бубнова названы два судна: танкер ВМФ «Иван Бубнов» (1975) и контейнеровоз морского флота «Профессор Бубнов» (1985).

Источники: Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 406. Оп. 9. Д. 409 (послужной список 20.6.1918), Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 9 (некролог).

Сочинение: Избранные труды. Л., 1956. 439 с.
Проектирование боевых судов: Курс лекций 1897—1899. СПб., 1899. 52 с.
Строительная механика корабля. СПб., 1912—1914.
Теория упругости и строительная механика: Конспект лекций. СПб., 1906. 244 с.
Теория упругости. СПб., 1908. 438 с.
Труды по теории пластин. М., 1953. 424 с.

Литература: История отечественного судостроения в пяти томах / Под ред. И. Д. Спасского. СПб., 1996. Т. II. 544 с.; Т. III. 1996. 560 с. (см. имен. указ.).
Проблемы строительной механики корабля: К столетию со дня рождения И. Г. Бубнова. Л., 1973. 264 с.
Рассол И. Р. Иван Григорьевич Бубнов: Жизнь и творчество. 1872—1919. СПб., 1999. 200 с.
ЦКБ МТ «Рубин», ЦНИИ МО РФ (Кораблестроения ВМФ). Русские подводные лодки. История создания и использования 1834—1923 гг.: Науч.-ист. справочник. СПб., 1994. Т. 1. Ч. 1. 224 с.

Борис Михайлович МАЛИНИН

В. М. Лурье

(1 (13).02.1889 — Москва — 27.09.1949 — Ленинград).

Выдающийся советский конструктор и строитель подводных лодок.

Доктор технических наук (1944), профессор (1945).



Из артистической семьи. Окончил кораблестроительное отделение Санкт-Петербургского политехнического института (1907—1914). Во время студенческих каникул в 1909 г. работал на Путиловском заводе, 1910 г. — матросом на одном из судов Добровольного флота России в рейсе по маршруту Одесса — Владивосток — Одесса, что позволило

ему получить начальные практические навыки, необходимые для будущего морского инженера.

Инженер-конструктор технического бюро отдела подводного плавания Балтийского судостроительного и механического завода в Петрограде (2.1914—5.1915). Принимал участие в разработке чертежей подводных лодок (ПЛ ПЛ)

типов «Морж» и «Барс» по проектам И. Г. Бубнова. В своих первых шагах в подводном кораблестроении, по высказыванию самого Малинина, он обязан конструкторам-практикам В. И. Васильеву и П. В. Белкину. Строитель ПЛ ПЛ «Волк», «Змея», «Единогор» и «Угорь» типа «Барс» (1915–1916).

С конца 1914 г. Малинин командирован в Николаев на завод «Наваль», где Балтийским заводом достраивались подлодки типа «Морж». По рекомендации И. Г. Бубнова, преподававшего в 1903–1914 гг. в Санкт-Петербургском политехническом институте строительную механику корабля, Малинин в 1916 г. был назначен заведующим Ревельским отделением Балтийского завода. В 1916–1917 гг. под его руководством были достроены 8 ПЛ ПЛ типа «Барс», модернизированы 6 старых лодок типа «Касатка» и 4 английские типа «С».

Заведующий Техническим бюро Отдела подводного плавания Балтийского завода, руководил проектированием и началом строительства ПЛ ПЛ новых типов – большого («Б») и малого подводного минного заградителя («З-1») (1917–1918).

В ноябре 1917 г. Малинин был командирован в Николаевское отделение Балтийского завода для организации достройки и сдачи флоту подлодки «Утка» типа «Барс», которая в декабре того же года вошла в состав Черноморского флота.

Заведующий судостроительной секцией Отдела металлов ВСНХ в Москве (1.1919–6.1920), Техническим бюро, отделом подводного плавания Балтийского завода, где занимался восстановлением и вводом в строй Балтийского флота оставшихся после Первой мировой войны ПЛ ПЛ типа «Барс» (6.1920–10.1924).

Цеховой помощник главного инженер-механика завода (11.1924–11.1926), принимал участие в достройке крейсера «Профинтерн» и танкера «Азнефть». В конце 1925 г. находился в командировке в Италии, Германии и Дании для ознакомления с зарубежным опытом подводного кораблестроения и дизелестроения. После возвращения – заведующий Техническим бюро (ТБ-4) по проектированию и постройке подлодок на Балтийском заводе (11.1926–6.1930), руководил разработкой рабочих чертежей для строительства первых ПЛ ПЛ советской постройки типа «Декабрист» первой серии, по которым в 1927–1931 гг. на Балтийском и Николаевском заводах было построено 6 лодок: «Д-1» («Декабрист»), «Д-2» («Народоволец») и «Д-3» («Красногвардеец») МСБМ, «Д-4» («Революционер»), «Д-5» («Спартаконец») и «Д-6» («Якобинец») МСЧМ.

В июне 1930 г. был репрессирован. В заключении работал в ОКБ-2 ОГПУ ЛВО. В мае 1932 г. освобожден, в 1964 г. реабилитирован посмертно.

Помощник, заместитель главного инженера (5.1932–5.1933), главный инженер ЦКБС-2 (5.1933–12.1936), ЦКБ-18 (1.1937–4.1939). В те годы в отечественном судостроении должностей главных и генеральных конструкторов не было. Руководство проектированием подлодок выполнялось главным инженером.

Под руководством Малинина создавались ПЛ ПЛ трех типов: «Декабрист» («Д»), «Ленинец» («Л»), «Шука» («Ш»), строившиеся одиннадцатью сериями (всего 119 единиц), которые к началу Великой Отечественной войны составляли более половины довоенного советского подводного флота.

Лодки, построенные по проектам Малинина, отличались простотой конструкции, надежностью механизмов, систем и устройств, обладали большим запасом прочности.

Впервые в мире эти лодки были оборудованы комплексом аварийно-спасательных средств: сигнализацией и связью с аварийной лодкой, поддержания жизнедеятельности и спасения экипажа, подъема лодки на поверхность воды, а также цистернами быстрого погружения. Подлодки типа «Д» участвовали в советско-финляндской и Великой Отечественной войнах: «Д-2» в составе Краснознаменного Балтийского флота, «Д-4» и «Д-5» – Черноморского флота, «Д-3» – Северного флота. Они прекрасно показали себя в операциях в ходе войны в составе действующих флотов, подтвердив свои высокие боевые качества. Об этом свидетельствуют проявленные героизм и мужество их командиров, удостоенных звания Героя Советского Союза, преобразование восьми экипажей подлодок в гвардейские и награждение 16 лодок орденом Красного Знамени. Подлодка «Д-2», как мемориальный комплекс, установлена в гавани Санкт-Петербурга (1989), а с 1994 г. на ней открыт филиал Центрального военно-морского музея.

Старший научный сотрудник ЦНИИ-45 им. академика А. Н. Крылова НКСП по обобщению опыта проектирования и строительства подводных лодок (4.1939–1946).

На преподавательской работе в Ленинградском кораблестроительном институте с 1940 г., где с 1946 г. вел курс лекций по проектированию подводных лодок. В 1948 г. – завкафедрой проектирования судов этого института. Автор более 30 научных трудов по подводному кораблестроению.

Лауреат Сталинской премии 1-й степени (1943) за создание подводных лодок типа «Ленинец» ХШ-бис серии.

Награжден орденом Трудового Красного Знамени (1944), медалями.

Похоронен на Большеохтинском кладбище.

Некрологи: Ленингр. правда. 1949. 28 сент. Судостроение. 1949. № 6. С. 29–30.

Сочинение: Краткий очерк научной, производственной, педагогической и общественной деятельности В. Л. Позднюнина // Валентин Львович Позднюнин. М.: Л., 1947. С. 6–23.

Литература: Балабин В. В. Жизнь, отданная подводным лодкам // Малоизвестные создатели боевых кораблей. М., 1996. С. 11–18.

Борис Михайлович Малинин: (К 100-летию со дня рождения). Воспоминания ветеранов. Л., 1990.

Дмитриев В. И. Советское подводное кораблестроение. М., 1990. С. 32–35, 53–54, 76–90, 286.

История конструкторского бюро «Рубин». От «Декабриста» до «Акулы». Л., 1981. Ч. 1. См. именной указатель.

История отечественного судостроения: В 5 т. / Под ред. акад. И. Д. Спасского. СПб., 1996. Т. IV: 1925–1945. См. именной указатель.

Кучер В. А., Мануйлов Ю. В., Семенов В. П. Подводные лодки типа «Д» // Цитадель. 1995. № 11. С. 51–62.

Стволинский Ю. М. Конструкторы подводных кораблей. Л., 1984. С. 132–136, 143–145, 153–168, 193–200, 240–253.

Шапиро Л. С. Главный конструктор // Человек. Море. Техника-89. Л., 1989. С. 20–29.

Шитиков Е. А. и др. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995. См. именной указатель.