

Муратов Р.І., Цюпа А.М., Лук'яненко Е.В.

*Національний технічний університет України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», Берестейський проспект, 37, Київ,
email: org1org2org3@gmail.com*

ОЛЕКСАНДР БОРИСОВИЧ БАЙБАКОВ – ВИДАТНИЙ УКРАЇНСЬКИЙ КОНСТРУКТОР ТА КОРАБЕЛ

Анотація. Доповідь присвячена пам'яті видатного українського інженера-суднобудівника, головного конструктора та керівника ЦКБ суднобудівного заводу, лауреата двох Державних премій, нагородженого трьома орденами і багатьма медалями – випускника КПІ Олександра Борисовича Байбакова.

Abstract. The report is dedicated to the memory of the outstanding Ukrainian shipbuilder, chief designer, and head of the Central Design Bureau at the "Leninska Kuznia" shipbuilding plant, laureate of two State Prizes, awarded with three orders and many medals – KPI graduate Oleksandr Borysovich Baibakov.

Ключові слова: Україна, Дніпро, конструктор Байбаков., Центральне конструкторське бюро, морські рибопромислові судна.

Keywords: Ukraine, Dnipro River, designer Baibakov., Central Design Bureau, marine fishing vessels.

Олександр Борисович Байбаков (1907 – 1976) – український інженер – суднобудівник, головний конструктор та керівник ЦКБ суднобудівного заводу, Лауреат двох Державних премій, нагороджений трьома орденами, почесний член Науково-технічного товариства України.

Олександр Борисович народився 12 вересня 1907 року в місті Сквирі Київської області в родині юриста. Після закінчення електропромислової школи у 1924 році працював на різних підприємствах, зокрема з 1925 року – на Київському заводі «Більшовик». У 1928 році він перейшов на завод «Ленінська кузня» (нині – «Кузня на Рибальському»), де обійняв посаду конструктора. Це відбулося після створення на заводі, згідно з розпорядженням уряду, судномеханічного конструкторського бюро для розробки проєктів суден і механізмів, а також будівництва корабельні, яка почала працювати вже навесні 1929 року [1]. Усе подальше життя Олександра Борисовича було пов'язане саме з цим заводом та його конструкторським бюро.

У 1931 році О.Б. Байбаков закінчив Київський індустріальний інститут (нині КПІ ім. Ігоря Сікорського), отримавши кваліфікацію «інженер –



механік», та у 1935 році обійняв посаду начальника конструкторського бюро, а з 1938 року – головного конструктора заводу [2].

Протягом 1928 – 1941 років спочатку за безпосередньою участю Олександра Борисовича, а потім під його керівництвом у конструкторському бюро були спроектовані та побудовані на заводі баржі, колісні буксири, вантажно-пасажирські колісні пароплави, вантажні теплоходи, плавмайстерні, а також військові кораблі – мінні загороджувачі і

монітори. Усього за ці роки було розроблено 37 проєктів, за якими побудовано 435 суден. Серед них одно– і двох-палубні пасажирські колісні пароплави проєктів СБ-7а, СБ-7б та пізніше СБ-50, колісні буксири проєктів СБ-16 та пізніше СБ-68, а також судна для роботи на мілководних річкових плесах із обмеженими габаритами суднового ходу – буксирні пароплави проєкту СБ-20 та пасажирські пароплави проєктів СБ-14, СБ-21 [3]. Слід також відмітити судна військового призначення – монітори проєкту СБ-37, які брали участь у Другій світовій війні у складі Дніпровської, Азовської, Дунайської військових флотилій. Один із них – монітор «Железняков», збудований у 1937 році, який брав участь у бойових діях 1941–1945 років. Його екіпаж тричі нагороджувався урядовими відзнаками. У 1967 році монітор було встановлено як пам'ятник у заводському парку на Рибальському острові.

З початком Другої світової війни завод «Ленінська кузня» було евакуйовано до міста Зеленодольськ (Татарська АРСР) та розміщено на місцевому суднобудівному заводі. Головою евакуаційної комісії було призначено О.Б. Байбакова. Завдяки його організації до середини липня 1941 року завод фактично було повністю евакуйовано: вивезено 5185 осіб (з них 1682 – працівники заводу), 6025 тонн обладнання, водним шляхом переправлено 10 кораблів. У серпні того ж року Олександра Борисовича призначають головним конструктором Зеленодольського заводу, а вже у вересні 1943 року – головним інженером цього підприємства [4].

У квітні 1945 року Олександр Борисович повернувся на завод «Ленінська кузня», де обійняв посаду начальника та головного конструктора спеціального конструкторського бюро [4]. На той час, після завершення війни, Дніпровський річковий флот був майже повністю знищений, що створило нагальну потребу у швидкому введенні в експлуатацію великої кількості

вантажних і пасажирських суден для відбудови народного господарства України.

Роботи з проектування необхідних суден очолив О.Б. Байбаков. Упродовж 1945–1953 років було розроблено 32 проекти буксирів, барж, паромів, понтонів, плавучих майстерень та електростанцій, за якими на різних заводах країни збудували понад 1000 суден. Серед них – буксирні пароплави проєктів 732 (фото 1) потужністю 400 к.с. (для Дніпра) та 733 потужністю 200 к.с. (для експлуатації на мілководних річках), а також вантажно-пасажирський двопалубний пароплав проєкту 737 (фото 2) потужністю 450 к.с., призначений для перевезення пасажирів за маршрутом Київ – Херсон.

Особливо варто відзначити проєкт 732: головне судно цього типу було спроектовано та збудовано у рекордно короткий термін й уже в 1947 році введено в експлуатацію. Воно отримало високу оцінку приймальної комісії, а згодом – позитивні відгуки експлуатуючих організацій. Це був перший у країні стандартний річковий колісний пароплав, придатний для великосерійного виробництва.

За розробку цього проєкту та впровадження серійного будівництва пароплавів у 1948 році групі корабелів заводу «Ленінська кузня» було присвоєно почесне звання лауреатів Державної премії. Серед нагороджених був і керівник проєкту – О.Б. Байбаков.



Фото 1



Фото 2

Завод і спеціальне конструкторське бюро (СКБ) «Ленінської кузні» також відзначилися розробкою технічної документації та серійним будівництвом озерно-річкових суховантажних теплоходів із закритими трюмами проєкту 765 (фото 3) вантажопідйомністю 600 тонн, починаючи з

1955 року. Ці судна мали поступово замінити буксирні пароплави з баржами, оскільки каравани барж створювали значні труднощі при проходженні шлюзів новозбудованих гідроелектростанцій на Дніпрі.

У 1957 році, з ініціативи О.Б. Байбакова, спеціальне конструкторське бюро заводу було реорганізовано в центральне конструкторське бюро (ЦКБ). Уже в 1958 році ЦКБ розробило проєктну та технічну документацію на озерно-річковий пасажирський двопалубний теплохід проєкту 860 (фото 4), а у 1961 році – проєкт 1867 трипалубного пасажирського теплохода змішаного плавання для туристичної лінії Київ-Дунай. Проте ці судна так і не були побудовані в Україні.



Фото 3



Фото 4

У 1953 році спеціальному конструкторському бюро (СКБ) було доручено проєктування середніх морських риболовних траулерів – абсолютно нового напрямку для київських конструкторів. Потрібно було в терміновому порядку вивчити техніку рибальства, технологію обробки риби, новітні холодильні установки та вирішити багато інших складних інженерних завдань.

І знову, як і в 1945 році, Олександр Борисович блискуче впорався з поставленим викликом: уже в листопаді 1954 року перший траулер проєкту 391 було збудовано та передано замовнику. Відтоді проєктування морських рибопромислових суден стало основною спеціалізацією СКБ на багато років (фото 5). Проєкти постійно вдосконалювались і змінювались залежно від призначення суден, виду риби, що виловлювалася, району промислу тощо.

Фактично О.Б. Байбаков створив спеціалізований підрозділ, який займався вивченням змінюваних умов рибного промислу в різних морях, а

також аналізом ефективності роботи суден і результатів їхньої промислової експлуатації. Це дозволяло своєчасно вносити зміни до чинних проєктів або формувати технічні завдання на розробку нових типів суден.

Не дивно, що результатом такої роботи стало присудження Олександрові Борисовичу Байбакову, у складі групи корабелів заводу, Державної премії України в галузі науки і техніки у 1976 році. Підставою для нагороди стало створення першого вітчизняного автономного середнього риболовного морозильного траулера з кормовим траленнями – новаторським технічним рішенням, яке значно підвищило ефективність судна. Проєкт цього судна (СРТМ-502) було завершено у 1966 році, а вже у 1967-му його збудовано.



Фото 5



Фото 6

Слід також зазначити, що під керівництвом Олександра Борисовича та за його безпосередньої участі в Центральному конструкторському бюро (ЦКБ) проєктувалися також озерно-річкові земснаряди, науково-дослідні судна та інші судна спеціального призначення. Звісно, ми не можемо докладно розповісти про всі ці проєкти, адже їх було понад 100. Проте можна з упевненістю сказати, що кожен із них був реалізований на високому технічному рівні та в надзвичайно стислі строки. Олександр Борисович доводив будь-яку справу до успішного завершення.

Йому неабияк допомагали талант у формуванні професійної команди та вміння виховувати помічників, навчаючи їх власним прикладом відповідального ставлення до роботи. Саме завдяки цьому фактично була створена українська школа проєктування суден, представники якої згодом досягли значного визнання: 17 його учнів стали лауреатами різноманітних державних премій [4].

Попри значну професійну зайнятість, Олександр Борисович знаходив час для занять літературою, історією, мистецтвом, а також любляв гру в шахи, в якій умів прораховувати комбінації на кілька ходів уперед [5].

Не можна не згадати й про його родину: дружину Віру Сергіївну, доньку Надію, сина Сергія та тещу Надію Митрофанівну (фото 6). Як згадує донька, батько завжди дбав про дітей, цікавився їхніми справами, а під час

їхнього навчання у школі допомагав з математикою, хімією, кресленням та іншими предметами, коли це було потрібно. Він умів доступно пояснити навіть складні теми і відповісти на будь-яке запитання зі шкільної програми.

Зі спогадів колег, Олександр Борисович був інтелігентною, доброзичливою людиною, відкритою у спілкуванні, уважним наставником і справжнім учителем для багатьох своїх співробітників. Тож цілком закономірно, що більшість з них, кого можна вважати також його учнями, з глибокою вдячністю та теплотою згадують Олександра Борисовича після його смерті, яка сталася 14 липня 1976 року, щиро сумуючи з приводу його відходу з життя.

ЛІТЕРАТУРА

- [1] Байбаков, А. Б., & Кац, Р. С. (1962). *Завод «Ленинская Кузница»*. Київ: Гостехіздат УРСР. – 174 с.
- [2] Якшин, М. О. (2008). Байбаков Олександр Борисович. *Енциклопедія сучасної України* [Електронний ресурс]. Київ: НАН України. Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-22830>
- [3] Цюпа, А. М., & Матвійчук, О. В. (2024). Зародження, розвиток та досягнення річкового суднобудування в Україні (1823–1963 роки). *Водний транспорт. Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій*, (1)39, 260–272.
- [4] Чвертко, Ю. В. (2013). Творческий и жизненный путь Александра Борисовича Байбакова. У *Видатні конструктори України. За матеріалами наукових читань з циклу «Видатні конструктори України», проведених у 2008–2011 роках* (Т. 5, с. 12–20). Київ: НТУУ «КПІ».
- [5] Подчашинська, Н. А. (2013). Воспоминания об отце. У *Видатні конструктори України. За матеріалами наукових читань з циклу «Видатні конструктори України», проведених у 2008–2011 роках* (Т. 5, с. 59–60). Київ: НТУУ «КПІ».