

Владимир Юркевич - создатель рекордной "Нормандии"



Имя русского кораблестроителя Владимира Ивановича Юркевича (1885—1964) впервые в советской печати упомянул Л. Любимов. В своей книге «На чужбине» он писал, что выход в море крупнейшего в мире французского лайнера «Нормандия» был одновременно крупным успехом и признанием заслуг русских инженеров — эмигрантов, возглавляемых В. Юркевичем. В 1918 году выпускник Петербургского Политехнического института Юркевич, захваченный эмигрантской волной, оказался после долгих мытарств во Франции. Эмигрантская жизнь с ее унижениями и враждебным отношением к «апатридам» — людям без родины — тяжело переживалась Юркевичем, который все яснее и яснее осознавал совершенную им ошибку.

Вплоть до самой смерти он оставался искренним и доброжелательным другом нашей страны, не раз выражал восхищение и гордость достижениями советской техники и науки; двери его дома всегда были открыты для гостей из Советского Союза — дипломатов, артистов, инженеров. После смерти Юркевича Колумбийский университет обратился к вдове покойного с просьбой передать ему архив выдающегося кораблестроителя. Но в соответствии с желанием самого Юркевича его жена О. В. Крестовская-Юркевич в 1965 году передала богатое собрание документов в Центральный Государственный Архив Народного Хозяйства СССР в Москве.

Именно эти материалы, ярко освещающие роль уроженца сухопутной Москвы в создании самых совершенных трансатлантических лайнеров, послужили основой для написания статьи, представляемой ныне вниманию читателей.



«САМОСТОЯТЕЛЬНО РАЗВИВАТЬ СПОСОБЫ ПРОИЗВОДСТВА»

Как раз в то время, когда В. Юркевич учился в старших классах IV Московской гимназии, в высших государственных сферах России шли споры: нужно или не нужно открывать кораблестроительное отделение во вновь учреждаемом Петербургском Политехническом Институте. Противники нового дела доказывали, что русское торговое судоходство не имеет перспектив в ближайшем будущем и что нужное число корабельных инженеров проще получить путем увеличения выпусков Морского Инженерного Училища в Кронштадте, издавна готовившего специалистов для военного кораблестроения. Им возражали крупные деятели отечественной промышленности и техники, среди которых были А. Н. Крылов, В. И. Ковалевский, Н. П. Петров и многие другие.

«Судостроение более чем всякая другая отрасль техники нуждается в людях, могущих не только вводить улучшения, делаемые другими, но и самостоятельно развивать и совершенствовать самые способы производства. Люди эти необходимы потому, что без них судостроение осуждено на застой или во всяком случае не может развиваться самостоятельно».

Эти доводы одержали верх, и летом 1902 года состоялся первый прием студентов на все четыре отделения только что основанного Петербургского Политехнического Института —

экономическое, электротехническое, металлургическое и кораблестроительное. Прием на кораблестроительное отделение, во главе которого стал создатель многих кораблей русского флота К. П. Боклевский, был наименьшим. Если на экономическое отделение было зачислено 125 человек, на электротехническое и металлургическое — по 60, то на кораблестроительное из 500 человек, подавших прошения, приняли всего 27!

Владимир Юркевич, окончивший гимназию с золотой медалью в 1903 году, попал во второй набор и учился в одно время с такими крупными деятелями советского судостроения, как В. Л. Поздюнин, П. Ф. Папкович, В. Т. Струнников, К. И. Боханевич, В. Ф. Попов, В. М. Малинин, Б. Г. Харитонович и др. Помимо лекций, практических занятий, курсовых проектов и экзаменов каждый студент кораблестроительного отделения должен был пройти три летние практики: в коммерческом порту для изучения портовых сооружений, методов приема и вывода торговых судов и организации их погрузки и разгрузки; на судостроительном или механическом заводе для ознакомления с постройкой судов и механизмов; в заграничном плавании на коммерческом судне для ознакомления с условиями плавания и эксплуатации судовых механизмов.

К выпускным экзаменам каждый студент-дипломник должен был представить три подробно разработанных проекта — коммерческого судна, его главных механизмов и приморского сооружения. Лишь после этого он мог защитить дипломную работу — самостоятельное исследование, тему которого студент выбирал по собственному желанию и которое отвечало главной задаче Политехнического Института: выпускать специалистов, «природному уму и таланту которых высшее образование должно указывать новые пути открытий и изобретений». В качестве такого исследования В. Юркевич представил дипломную работу: «Увеличение полезного действия паровой установки с помощью нагревания воздуха, питающего топки, и воды, питающей котел». Проект был защищен летом 1909 года, и вновь испеченный корабельный инженер вышел в жизнь...

Все получилось не так, как планировали учредители кораблестроительного отделения десять лет назад. Принятый в 1898 году закон о беспошлинном ввозе в Россию морских торговых судов нанес тяжелый удар русскому гражданскому судостроению, и к 1916 году отечественный торговый флот лишь на четверть состоял из судов, построенных на русских верфях. Вот почему из 109 выпускников кораблестроительного отделения Политехнического Института в коммерческом судостроении работало всего 36 человек. Все же остальные, окончив дополнительные курсы военного кораблестроения при Политехническом Институте или при Морском Инженерном Училище в Кронштадте, поступили на государственную службу в корпус корабельных инженеров. В числе этих «остальных» был и В. Юркевич: в декабре 1910 года его направили для прохождения службы на Балтийский судостроительный и механический завод. Потом он работал в Ревеле, а в начале 1918 года получил назначение на юг, в Николаев, откуда белая эмигрантская волна унесла его в Константинополь и дальше — во Францию...

В Турции блестящий выпускник Петербургского Политехнического Института работал на захолустной частной верфи, — ремонтировал и продавал подержанные автомобили. Во Франции

он — апатрид, человек без родины — стоял у станка на автомобильных заводах Рено, как и множество других «бывших» русских. Лишь с большим трудом ему удалось устроиться на небольшой судостроительный завод в Аржантей близ Парижа чертежником — и можно считать, что ему повезло: судостроительная промышленность Франции находилась тогда в состоянии глубокой депрессии. Из этого летаргического состояния она была выведена самым неприятным образом: в 1928 году распространились слухи, что побежденная в войне Германия строит два новых лайнера — «Бремен» и «Европу», которые разовьют 28 узлов и побьют все прежние трансатлантические рекорды...



Bundesarchiv, Bild 102-11081
Foto: o. Ang. | Januar 1931

Лайнер «Бремен» уходит в первый рейс

А что же могли противопоставить этому победоносные союзники? Первые послевоенные французские лайнеры «Париж» и «Иль де Франс» с их 21-23 узлами не могли рассчитывать на соперничество с «Бременом» и «Европой». Положение англичан было еще хуже: хотя знаменитая «Мавритания» держала мировой рекорд скорости двадцать лет, она, как и все остальные британские трансатлантики, была уже весьма устаревшим пароходом. Американцы же вообще довольствовались весьма посредственными судами, из которых лучшими были трофейные немецкие лайнеры. Первыми на вызов немцев откликнулись итальянцы, которые, как и французы, в начале 20-х годов построили несколько вполне заурядных лайнеров со скоростью 19-20 узлов. При первых же сведениях о новых немецких трансатлантиках они срочно приступили к проектированию двух пароходов — «Рекс» и «Конте ди Савойя», — подобных «Бремену» и «Европе». Англичане в обстановке величайшей секретности разрабатывали «заказ № 534» — проект будущей «Куин Мэри». Что же касается французов, то их самолюбие было ущемлено так сильно, что в 1929 году крупнейшая судовладельческая фирма страны заказала лайнер, равного

которому еще ее знал мир. Это должен был быть пароход длиной около 300 м и водоизмещением 70 тыс. тонн со скоростью хода 29 узлов. И в это самое время на фирме Пенэ — монопольном строителе французских трансатлантиков — появился В. Юркевич с предложением, в которое проектировщики отказывались верить.



Линкор «Гангут»

БИТВА ГИГАНТОВ

В 1911 году русское морское ведомство объявило конкурс на проектирование новых линейных крейсеров для Балтийского флота. В нем в числе прочих предприятий участвовали Балтийский и Адмиралтейский заводы. Тогда же в 1911 г. Морское министерство объединило Балтийский и Адмиралтейский судостроительные заводы. Однако объединение носило скорее формальный характер. Заводы по-прежнему существовали самостоятельно. Пожалуй, наибольшую выгоду от слияния получило лишь дело проектирования в «Объединенном проекционном бюро» обоих заводов, шагнувшее дальше вперед. Постоянное местонахождение бюро было определено на Балтийском заводе. Возглавил его бывший начальник техбюро Балтийского завода Б.Р. Маттес, а его заместителем был назначен заместитель начальника бюро Адмиралтейского завода А.И. Маслов, позднее, в 1916–1917 гг., возглавивший все объединенное техбюро. Отдел

проектирования состоял из трех основных подразделений: кораблестроительного (67 чел.), механического (104 чел.) и электротехнического (22 чел.). В этот период в нем работали блестящие специалисты: В.И. Юркевич (теория корабля), В.И. Васильев (ведущий конструктор по корпусу), Б.А. Сушенков (расчеты прочности), А.Ф.Папкович (расчеты под артиллерийские установки), В.Л. Поздюнин (системы). Традиции передовой школы проектирования были заложены на Балтийском заводе в 900-х гг. И.Г.Бубновым, под руководством которого в техбюро завода в 1908–1909 гг. были спроектированы первые русские дредноуты класса «Севастополь». В рассматриваемый период подготовки к строительству новых линкоров это была сильнейшая кораблестроительная проектная организация в России.

На Балтийский судостроительном заводе обводы корпуса разрабатывал В. Юркевич, на Адмиралтейском — его бывший однокурсник Я. Хлытчиев. В ходе этих работ Юркевич сделал очень важное изобретение. В начале XX века в центре внимания кораблестроителей находилась проблема преодоления волнового сопротивления, быстро растущего с увеличением скорости хода судов. И большинство проектировщиков устремились в направлении, указанном двумя английскими исследователями — отцом и сыном Фрудами, которые установили: судно должно быть длиннее поперечных волн возникающих при его движении. А поскольку с ростом скорости длина поперечных волн растет, корпуса быстроходных кораблей — крейсеров, эсминцев, лайнеров — всегда стремились сделать длинными и узкими, хотя это нередко ухудшало устойчивость и вело к неоправданному увеличению других видов сопротивления — вихревого и фрикционного.

Как раз по этой столбовой дорожке и пошел Я. Хлытчиев, придавший линейному крейсеру Адмиралтейского завода традиционные очертания. Юркевич же предложил необычное решение: более короткий и широкий корпус с резко заостренной кормой и носом, в нижней части которого было сделано бульбообразное утолщение. Испытание моделей такой формы в Петербургском опытовом бассейне дало ошеломляющий результат: при прочих равных условиях форма Юркевича неизменно показывала экономию в мощности машин на 10-15 процентов!

Например, интересной особенностью проекта линейного крейсера Измаил являлось также то, что значительному усовершенствованию подверглись обводы корпуса. Из-за увеличения размеров и водоизмещения «IV линейного корабля» полная мощность, требовавшаяся для развития им скорости полного хода в 21 узел, первоначально была оценена в 22 тыс.л.с. Однако благодаря скрупулезному исследованию наивыгоднейшей формы обводов нового линкора, для чего в Опытном бассейне было испытано несколько его моделей, принятые ранее обводы корпуса оказались значительно улучшены, и удалось найти форму подводной части, при которой сохранялась скорость в 21 узел, а мощность механизмов снижалась почти на 2 тыс. л.с. В итоге двигательная установка полностью повторяла примененную на «Императрице Марии».



Почти на десять лет оторванный от работы по специальности, Юркевич считал, что за это время мировое судостроение ушло далеко вперед, что его открытие и его методы проектирования корпусов давно уже устарели. Каково же было его удивление, когда в 1928 году, проверив данные лучших тогдашних кораблей, он убедился в том, что европейские кораблестроители не имеют даже понятия о некогда предложенной им форме корпуса...

Для начала руководство фирмы Пеноэ поручило Юркевичу спроектировать обводы лайнера «Атлантик». «Против тех улучшений, которые мне удалось получить в 1912 году, — вспоминал потом он, — я значительно изменил и расширил свои методы составления чертежа обводов, пользуясь сильно вогнутыми ватерлиниями с точкой перегиба, соответствующей данной скорости. Первые же испытания в бассейне моей модели для «Атлантика» подтвердили правильность этого метода, и я был совершенно убежден, что для будущего трансатлантика можно сделать чертеж обводов, который даст не меньше 15 процентов экономии на сопротивлении или увеличении скорости на полтора узла, что позволит вместо 29 узлов подойти к 31 узлу... Потребовалось два года непрерывных усилий, чтобы доказать пригодность моего метода и для такого гиганта, как «Нормандия»...

В июне 1929 года, когда в недрах фирмы Пеноэ еще только обсуждались контуры будущей «Нормандии», «Бремен» вышел в свой первый рейс и сразу же отобрал у «Мавритании» Голубую Ленту Атлантики, показав 27,83 узла. Затем в соревнование вступил итальянский «Рекс», улучшивший рекорд на целый узел — 28,92. Именно этот рекорд и суждено было побить «Нормандии» пять лет спустя.



Итак судно должно было иметь тоннаж приблизительно в 80 000 тонн, быть в длину более 300 метров, и оно должно было разгоняться до 30 узлов. Чтобы отвечать последнему требованию, судно нуждалось в очень мощных и экономичных двигателях, и это представляло проблему для его изготовителей. Начиная с «Мавритании» и «Лузитании», все океанские лайнеры ходили на паровых турбинах. И хотя они были и мощными и экономичными, они имели один большой недостаток: турбины могут вращаться только в одном направлении. Чтобы судно было в состоянии идти кормой вперед, нужно было устанавливать дополнительные турбины для реверса. После долгих раздумий было решено оснастить судно паровыми турбинами, но они не сообщали бы энергию винтам. Турбины должны были питать электрические генераторы, которые и будут вращать винты.

Трансатлантический лайнер «Нормандия» был спущен на воду в октябре 1932 года на французской верфи «Пенноэт» в Сен-Назере. Причем во время спуска, когда гигантское судно со стапелей вошло в воду, на берег устремилась огромная волна и чуть не унесла более ста рабочих и гостей, стоящих близко к корме. Однако на фоне великой депрессии число желающих пересечь Атлантику резко сократилось. Поэтому судовладелец, компания «Френч лайн», отложила первый рейс нового судна до 1935 года, частично объясняя это достройкой и дооборудованием.

«Нормандия» имела колоссальные размеры. Длина ее корпуса составляла 313,75 метра, ширина – 35,9 метров, высота борта – 28, а средняя осадка, до ватерлинии – 11,2 метра. Валовая вместимость – 83 400 регистровых тонн (р.т.), мощность двигателей – 160 тысяч л.с. Для сравнения, легендарный «Титаник» имел длину 269 метров, валовую вместимость 46 300 р.т. , мощность двигателей 46 тыс. л.с. и существенно ниже все другие параметры. Если бы «Нормандию» поставить вертикально рядом с Эйфелевой башней, то башня оказалась бы ниже по высоте на 15 метров! На его одиннадцати палубах могло разместиться 1972 пассажира и 1285 человек команды.

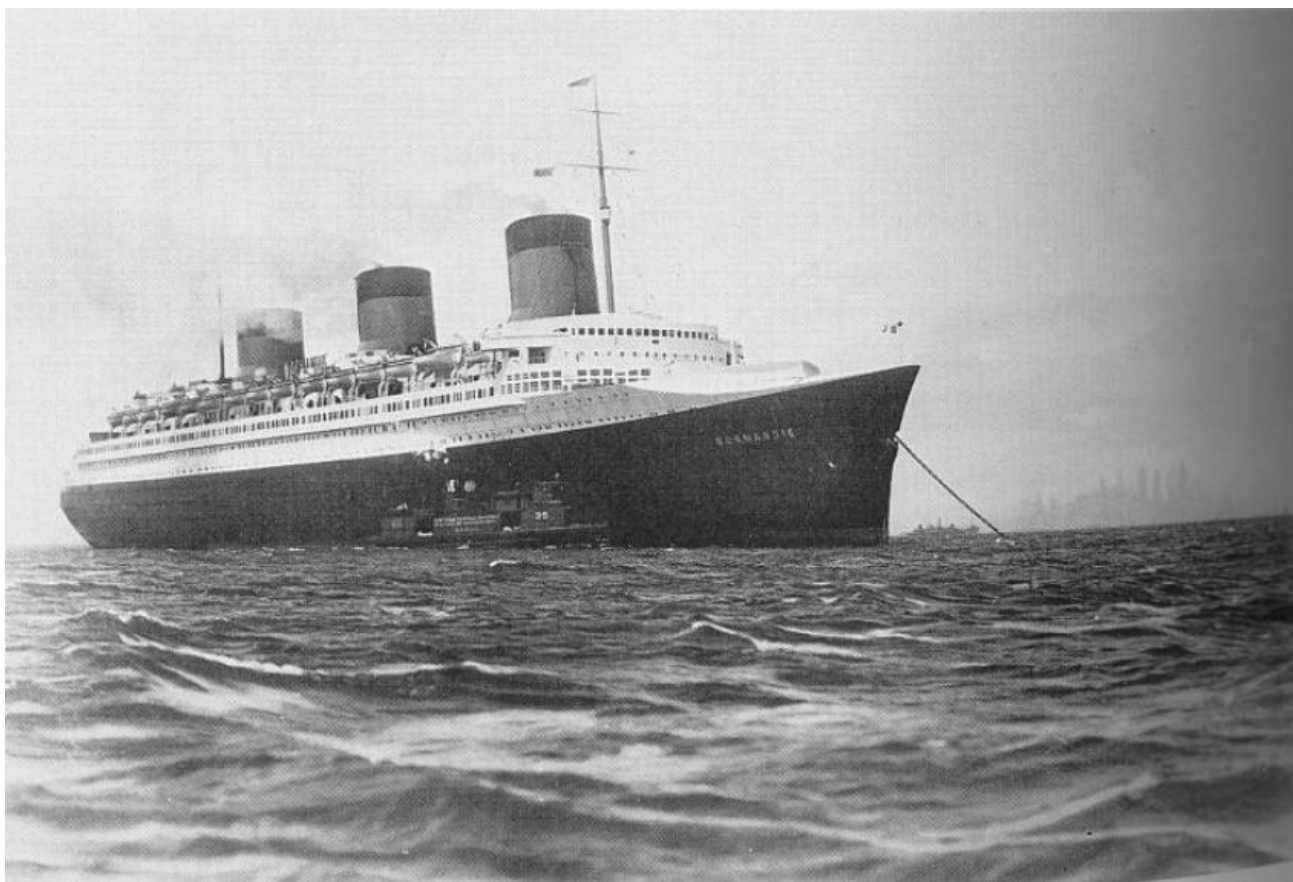


Одной из серьезных трудностей при создании корабля такой мощности, как «Нормандия», являлось изготовление гребных винтов. Настоящим бедствием для кораблестроителей при переходе к высокооборотным винтам стало явление кавитации, приводившее к преждевременному выходу из строя винтов. По рекомендации Юркевича к решению этой проблемы был привлечен еще один представитель российской научной школы прикладной механики — А.Н.Харкевич, имевший большой опыт создания гребных винтов. На «Нормандии» были установлены двигатели системы В.П.Аршаулова, салоны были мастерски расписаны русским художником Александром Яковлевым

В первом же рейсе в мае-июне 1935 года «Нормандия» улучшила рекорд «Рекса», пройдя в западном направлении со средней скоростью 29,92 узла, а на обратном пути доведя рекорд до 30,31 узла, первой преодолев 30-узловой барьер.

Однако ровно через год — в августе 1936 года — «Куин Мэри» разбила рекорд «Нормандии», которая, однако, в скором времени сумела вернуть себе оба рекорда: в западном направлении она прошла со средней скоростью 30,58 узла, а в восточном — 31,2 узла, первой преодолев и 31-узловой рубеж. Но в августе 1938 года «Куин Мэри» окончательно закрепила за собой первенство с результатами соответственно 30,99 и 31,69 узла. Голубая Лента Атлантики на следующие 14 лет перешла Англии... Однако какой ценой досталась эта победа! Полуузловое преимущество в

скорости хода «Куин Мэри» достигла ценой колоссального расточения мощности: ее машины развивали 200 тыс. л. с. — на 40 тыс. л. с. больше, чем у «Нормандии». «Да при такой мощности, — говорил Юркевич. — «Нормандия» развила бы 34 узла!».

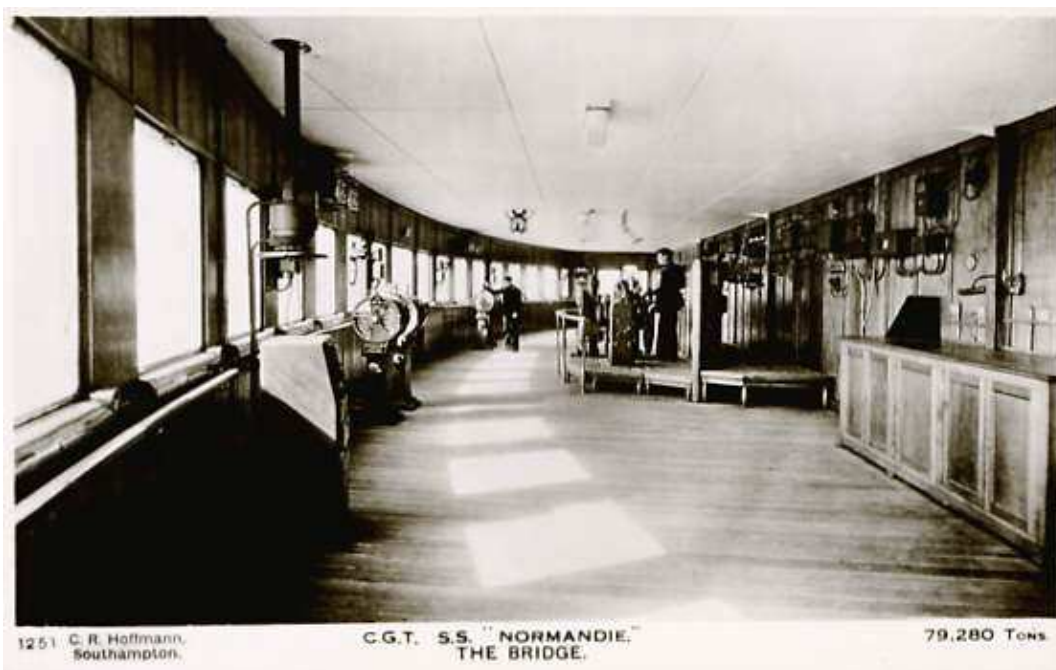


Успех «Нормандии» вырвал Юркевича из эмигрантского небытия. В 1933 году, получив патенты на изобретенную им форму корпуса уменьшенного сопротивления, он основал в Париже «Бюро проектирования морских судов формы Юркевича» — БЭКНИ, где группа русских инженеров-эмигрантов «поставила себе цель, сокровища русского кораблестроения связать с техникой современной». Заказы из Франции, Англии, Голландии, Италии, Испании, Португалии, Бельгии не замедлили явиться, и работа закипела. Но Юркевича мало радовало обилие заказов на постройку и переделку небольших пассажирских и грузопассажирских судов. Ему не терпелось продолжить борьбу за скорость, он мечтал о самых крупных и быстроходных кораблях, где наиболее ярко могли проявиться преимущества разработанной им формы. Но в то же время он понимал и другое: ни Франции, ни Англии не под силу дальнейшее трансатлантическое соперничество, и его взоры все чаще и чаще обращались к Америке. Только эта величайшая страна капиталистического мира, думалось ему, сможет в будущем продолжить постройку трансатлантических гигантов. Только там будет по достоинству оценена важность его изобретения.

Не случайно первые сведения о новом проектируемом им лайнере он обнародовал именно во время своего визита в США в октябре 1936 года. «Мы построим в Америке, — сказал он американским репортерам, — пароход в сто тысяч тонн. Он будет идти из Нью-Йорка четыре дня и будет брать на борт пять тысяч пассажиров». Спустя два года, Юркевич уже привез в США модель будущего лайнера и демонстрировал ее преимущества в опытовом бассейне перед чиновниками Морской Комиссии. «Это судно, — говорил он, — будет эквивалентно двум

«Нормандиям». 2500 кают позволят пассажирам совершить вояж в Европу и обратно всего за сто долларов, что станет возможным благодаря отказу от роскоши. Если на нынешних лайнерах на каждого пассажира приходится едва ли не один человек из команды, то на будущем судне следует широко применять самообслуживание».

В это время Юркевич решил перебраться в США на жительство. Его самые заветные планы, казалось, были близки к осуществлению. Но, увы, все в Америке пошло не так, как он ожидал.



КРУШЕНИЕ НАДЕЖД

Семья Юркевичей окончательно обосновалась в США в декабре 1939 года, когда в Европе уже шла война, и вступление Америки в нее было делом времени. Ни о каких лайнерах, конечно, не могло быть и речи, и первыми судами, построенными по чертежам Юркевича в США, стали скромные буксиры и паромы. За ними последовали мореходные землечерпалки для инженерных войск США, потом конторе Юркевича поручили надзор за постройкой больших мореходных буксиров. А дальше заказы посыпались как из рога изобилия. Юркевич консультировал постройку 125-тонных плавучих кранов и лихтеров для американского флота, наблюдал за строительством водолеев для французской военной миссии, выполнял заказы Правительственной Закупочной Комиссии СССР.

Юркевич не роптал, понимая: идет война, и делать надо не то, что хочется, а то, что поручают.



В феврале 1942 года его постиг страшный удар: прямо у причала на Гудзоне перевернулась «Нормандия», которая была конфискована правительством США для переоборудования в войсковой транспорт. Это произошло на глазах Юркевича, который, услышав о возникшем на

судне пожаре, немедленно приехал на причал и присутствовал при агонии своего детища. Гибель «Нормандии» побудила его с еще большим рвением взяться за разработку сотысячного лайнера, который, он был в этом убежден, обязательно понадобится после окончания войны. И, казалось, осуществление этих радужных перспектив уже не за горами. В ноябре 1944 года в морских кругах стало известно о совещании, проведенном президентом Ф. Рузвельтом в связи с подготовкой к послевоенному развитию торгового флота. «Если США желают сохранить лидерство в мирное время, им придется строить суперлайнеры в качестве флагманов их пассажирских линий в Северной Атлантике», — сказал на этом совещании президент.

Тогда считалось самоочевидным, что после войны пассажиропотоки через Атлантический океан можно будет резко увеличить за счет американцев среднего достатка, желающих провести отпуск в Европе. Для этого требовалось снизить цену билетов за рейс в 3-4 раза — до 100-150 долларов по сравнению с 300-500 долларами. Вот почему Юркевич, одним из первых откликнувшийся на призыв президента рядом статей, большое внимание уделяет экономическому обоснованию своего проекта.



Стоимость постройки среднего лайнера в 35 тыс. т и скоростью 28 узлов, считал он, после войны составит около 30 млн. долларов, а постройка суперлайнера в 100 тыс. рег. т и со скоростью хода 34 узла обойдется в 55 млн. долларов. Три средних лайнера, принимающих на борт по 1400 пассажиров и совершающих 16 рейсов в Европу и обратно, обойдутся в 90 млн. долларов, а два суперлайнера — 4000 пассажиров и 20 рейсов — в 110 млн. Но если первые в год смогут перевозить 134400 пассажиров, то вторые — 320000, в 2.5 раза больше.

Для максимального удешевления билетов была отвергнута отелльная роскошь прежних лайнеров и на смену ей приходил единый туристический класс — 1-2-местные каюты на 4000 пассажиров, численность обслуживающего персонала — 1000 человек. Другим нововведением был отказ от включения стоимости питания в стоимость билета. Предполагалось, что каждый пассажир во время путешествия будет питаться за свой счет в кафетериях самообслуживания в столовых со скользящим меню. Это позволило снизить стоимость билета до 100 долларов. Если же принималось общее для всех питание, то его стоимость могла быть включена в стоимость билета, которая в таком случае достигала 150 долларов.

Такие цены в сочетании с высокой скоростью лайнера должны были привлечь на трансатлантические линии пассажиров с короткими отпусками: считалось, что все путешествие будет занимать всего три недели: неделя — туда, неделя — обратно и неделя — в Европе.

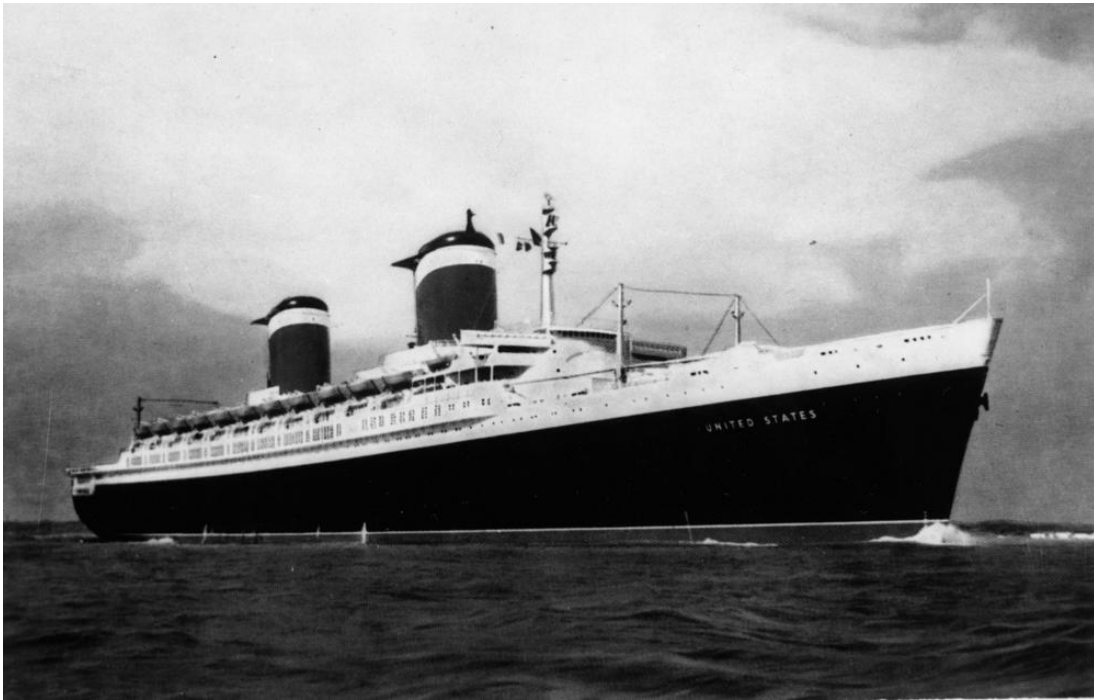
Каким же рисовался Юркевичу будущий флагман американских северо-атлантических линий?

Это должно быть самое быстроходное и самое крупное из всех когда-либо существовавших судов, при водоизмещении 100.000 регистровых тонн и мощности механизмов 280.000 л. с. оно должно было развивать 34 узла. Успокоительные цистерны и огромные размеры — длина 350 м и ширина 40 м — должны были умерять как бортовую, так и килевую качку. Подводной части для снижения сопротивления придавалась форма Юркевича, надводной — частые аэродинамические формы. Все палубы закрыты. Для перевозки по ним пассажиров предлагались электрокары.

Большое внимание Юркевич уделил непотопляемости будущих суперлайнеров. Еще во время проектирования «Нормандии» группа русских инженеров-эмигрантов — И. Полуэктов, И. Бохановский и В. Вербицкий — разработала интересную систему. В подводной части судна они предложили все переборки снабдить герметическими скользящими дверями, которые автоматически закрывались бы за каждым прошедшим через них человеком. В надежно загерметизированные таким образом отсеки с помощью турбовентиляторов нагнетался воздух, в них поддерживалось повышенное давление. Благодаря этому забортная вода не смогла бы проникнуть внутрь корпуса даже в том случае, если значительная часть его подводной обшивки будет содрана айсбергом или взрывом торпеды.

Та же система автоматического закрывания дверей должна была стать и защитой против пожара, который не смог бы распространяться из отсека в отсек и затухал бы сам собой. Кроме того, на борту предусматривались все современные противопожарные средства, а вся мебель и обшивка должны были быть изготовлены из негорючих материалов.

Любопытной особенностью суперлайнеров была посадочная палуба для самолетов и ангар на 50 машин. Ими могли бы воспользоваться те пассажиры, которые пожелали бы сэкономить время: вылетая за 12 часов до входа судна в порт или нагоняя его в океане после выхода, они могли сократить время перехода на 8—10 часов. Эти же самолеты предполагалось использовать для доставки почты и срочных грузов.



Юркевич полагал, что как только закончится война, американцы пригласят его — крупнейшего специалиста в этой области — приступить к осуществлению этого смелого проекта. Но война кончилась, а заказа на проектирование суперлайнера, разработке которого он уделил более десяти лет, все не было и не было. В конце 40-х годов как будто забрезжила надежда: США решили построить новый быстроходный трансатлантик. Но фирма, проектировавшая корабль, даже и не подумала привлечь к этой работе самого сведущего в деле кораблестроителя. Лайнер «Юнайтед Стейтс» создавался в обстановке такой секретности, что до сих пор неизвестна действительная мощность его турбин. Особенно тщательно скрывалась форма подводной части корпуса: когда в одном морском журнале появилась соответствующая фотография, весь тираж был конфискован. Так или иначе, в первом же рейсе в 1952 году «Юнайтед Стейтс» перекрыл прежние рекорды и стал последним обладателем Голубой Ленты, показав скорость 35,59 узла.

На постройку этого лайнера Юркевич откликнулся статьей, в которой подчеркивал сходство многих черт американского корабля с тем, что впервые было применено на «Нормандии» двадцать лет назад. Но американцы уже не обращали внимания на опыт Юркевича: срок действия его патента истек в 1946 году, и его изобретением могли теперь пользоваться все. В 1956 году надежда забрезжила для Юркевича в последний раз. Предприимчивый владелец нью-йоркского отеля Х. Кантор ухитрился заинтересовать морскую администрацию США планом постройки двух трансатлантических туристических лайнеров, стоимость билетов на которые не превышала бы 50 долларов. Предприимчивость Кантора в сочетании с искусством Юркевича привела к появлению нового проекта, по которому предполагалось построить два гигантских лайнера в 100 тыс. т, способных принимать на борт по 6.000 пассажиров каждый. Им даже были уже придуманы названия — «Пис» и «Гудуилл».



«На протяжении многих лет, — говорил Кантор репортерам, — пассажиров заставляли оплачивать роскошь, которая им не нужна. Мы предлагаем новый девиз — комфорт без роскоши. Одно-, двух-, четырехместные каюты будут снабжены отдельными ванными, телевизорами и кондиционерами. К услугам пассажиров — плавательные бассейны, каток, два театра, концертный зал и магазины. Питаться они могут в 1000-местной столовой и в 1500-местном кафетерии или в автоматических закусочных, снабжаемых блюдами из централизованной кухни. Благодаря этому, отношение численности экипажа к числу пассажиров будет снижено вдвое: 1:4 вместо 1:2 на современных лайнерах».

План Кантора и проект Юркевича появились в 1956 году, как раз тогда, когда пассажирская авиация перевезла через Атлантику ровно половину всех пассажиров. И некоторые специалисты считают, что именно широкое обсуждение последних суперлайнеров Юркевича окончательно прояснило важную для пассажирской авиации идею — идею создания гигантских самолетов-аэробусов, позволивших авиации резко снизить тарифы и одержать верх в конкурентной борьбе с судовладельческими компаниями. Через несколько лет аэробусы отняли у трансатлантических лайнеров последних деловых пассажиров и сделали нерентабельной эксплуатацию существующих пароходов: даже самый рекордный «Юнайтед Стейтс» стал на прикол в 1970 году...

В 1937 году, решив переехать на постоянное жительство в США, 53-летний Юркевич считал, что высшие свершения его жизни впереди и что именно США суждено стать ареной его самых крупных инженерных успехов. Увы, все для него было уже позади. США погубили созданную им «Нормандию» и отказались от его услуг и опыта в проектировании быстроходных кораблей. Крах последней попытки осуществить идею, разработке которой было отдано двадцать лет жизни,

тяжело подействовали на старого конструктора. Он стал чаще болеть, начал терять слух. В беседах со знакомыми все чаще стал выражать сожаление о том, что приехал в Америку.

«Мы, русские, представляли себе США, как страну, где ценятся мозги человека, — вспоминал один из знакомых Юркевича. — Увы, здесь ценятся мозги, только соединенные с умением протолкать себе дорогу локтями, а так как Владимир Иванович проталкиваться локтями, будучи джентльменом, не умел, то кроме эксплуатации его мозгов он не сделал в США той карьеры, которая соответствовала бы его инженерному гению и опыту».

Французы называли «Нормандию» «чудесной». «Нормандия» бесспорно, была шедевром французского судостроения. Ее корпус новой конструкции отличался очень изящными линиями. Никогда еще французский вкус и французское искусство не создавали ничего более прекрасного!

Но за последние годы поиски путей экономии горючего привели к большим изменениям в форме форштевня и корпуса судна. Самое важное из них – придание каплевидных обводов, которые можно видеть у многих крупных лайнеров, например у французских «Нормандии» и «Либерте».



Умер В.И. Юркевич после тяжелой болезни 13 декабря 1964 г., не дожив полгода до своего 80-летия. Его семья в сообщении о кончине выразила просьбу «вместо цветов жертвовать в Литературный фонд, в Общество помощи русским детям за рубежом или в Фонд срочной помощи». Похоронен он на православном кладбище русского монастыря Ново-Дивеево в штате Нью-Йорк. (Russia Convent «Novo Diveyvo» Spring Valley, N.Y.).

В некрологе газета «Новое русское слово» написала: «Дело Юркевича с ним не умерло: его идеи и формулы крепко вошли в современное кораблестроение и вряд ли из него выпадут – до появления нового гения. Но гении рождаются не часто!»