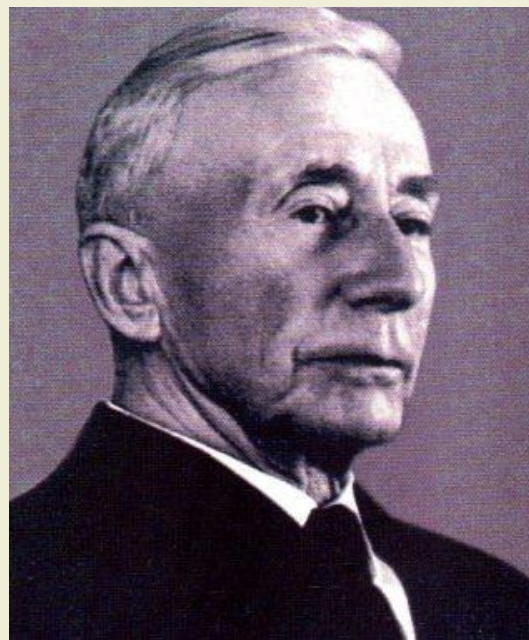


Александр Емельянович Алексеев (1891-1975) —
российский электротехник,
член-корреспондент АН СССР по отделению
технических наук (электромашиностроение), лауреат
Сталинской премии (1949, 1951).



А. Е. Алексеев родился 27 ноября 1891, в деревне Сорокино, Кашинского уезда, Тверской губернии. Трудовую деятельность начал в Ленинграде на заводе «Электрик», одновременно поступил на учебу в Электротехнический институт им. Ульянова-Ленина (ЛЭТИ — ныне Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет).



Еще, в студенческие годы, под руководством профессора Я. М. Гаккеля им были спроектированы тяговые двигатели ПТ-100 для первого советского тепловоза. Затем участвовал в разработке конструкции первых советских тяговых двигателей для трамвая.

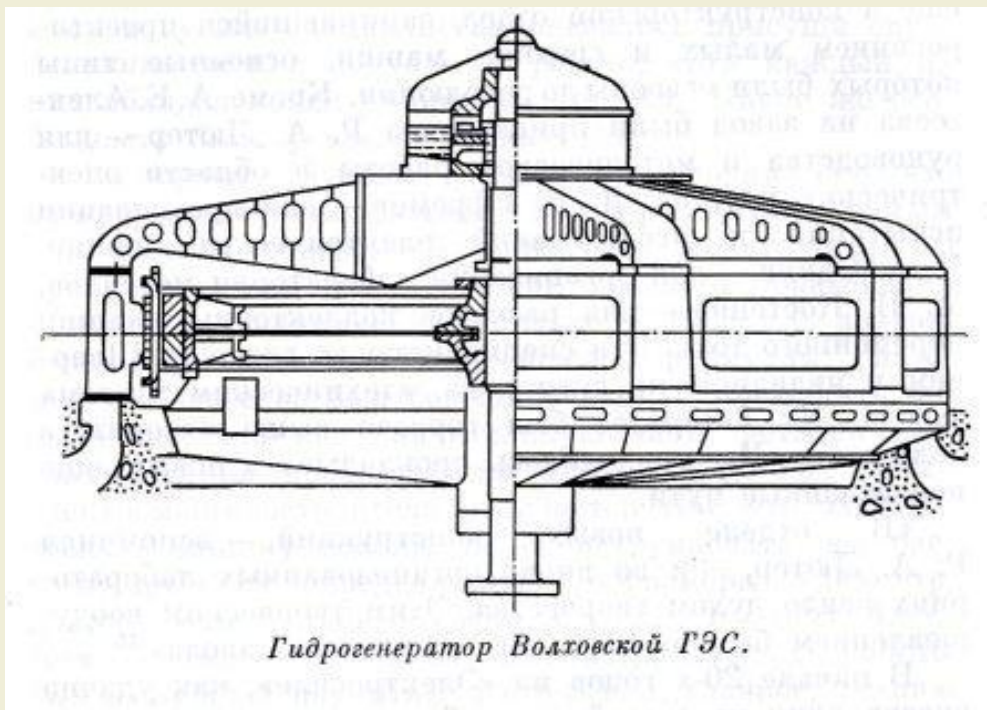




После окончания
института в
1925 году он
работает
заведующим
отделом новых
конструкций, а
затем
техническим
директором
ленинградского
завода
«Электрик».



Под руководством А. Е. Алексеева были разработаны первенцы советской энергетики: гидрогенераторы для Волховской, Земо-Авчальской, Рионской, Свирской ГЭС, крупнейшие в мире в те годы Днепровские гидрогенераторы, серии турбогенераторов до 50 МВт и другие крупные электрические машины, обеспечивающие выполнение плана ГОЭЛРО.



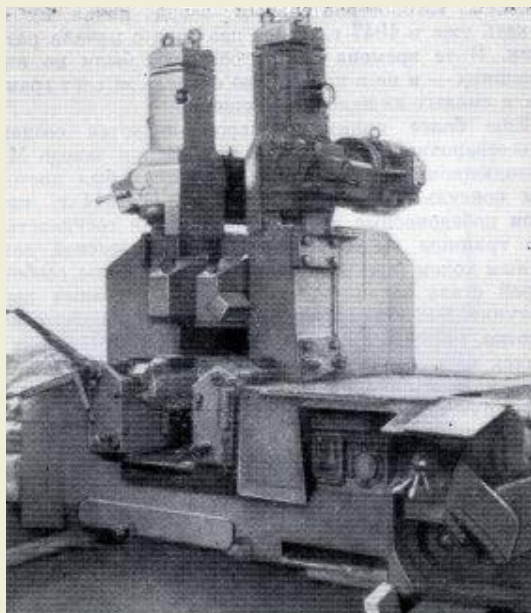
С 1932 до 1975 г. А. Е. Алексеев работает в **ЛИИЖТе**
(ныне **Петербургский**
государственный университет путей
сообщения), консультируя по проектированию крупных
электрических машин на заводе «Электросила», а затем
специалистов Новочеркасского и Тбилисского
электровозостроительного заводов и других.





С 1936 года — Алексеев - профессор, заведующий кафедрой «Электрические машины», а с 1943 по 1953 годы — декан энергетического факультета ЛИИЖТ. В 1938 году без защиты диссертации Александру Емельяновичу была присуждена ученая степень доктора технических наук.

В годы Великой Отечественной войны А. Е. Алексеев руководил созданием автоматической рельсосварочной машины РКСМ-200-201. Серийный выпуск этой машины в 1945 году имел огромное значение для восстановления разрушенных железных дорог.



За разработку рельсосварочной машины в 1949 году он был удостоен Сталинской премии.

В послевоенные годы А. Е. Алексеев консультировал проекты тяговых электродвигателей для электровозов переменного тока. За высокую надежность тяговый двигатель НБ418К был отмечен присвоением Государственных знаков качества электровозам ВЛ80Т и ВЛ80Р.





Под руководством А. Е. Алексеева созданы первые в СССР макетные локомотивы с асинхронными двигателями и частотным управлением. По результатам испытаний макетных образцов промышленностью были созданы опытный электровоз ВЛ80А-751 мощностью 9600 кВт и опытный тепловоз ТЭ-120-001 мощностью 4000 л.с.

Алексеев обладал колоссальной работоспособностью, много читал, прекрасно владел иностранными языками – французским, немецким, английским. Летом, закончив свои дела уезжал в альпинистский лагерь. Им в разные годы были пройдены многие перевалы Главного Кавказского хребта в западном и центральном районах. В разные годы Александр Емельянович совершал восхождения на вершины Кавказа: Гвандру, Виа-Тау, Джантуган, а когда ему было за 70 поднялся на вершину Уллу-Кара. Это восхождение требовало не только отличной физической подготовки, хорошего владения техникой альпинизма, но и высоких морально-волевых качеств. По возвращении домой Алексей Емельянович произносил слова: «Наконец-то вернулся домой, какое это счастье!» В тот же вечер он садился за письменный стол.



В 1953 году А. Е. Алексеев был избран членом-корреспондентом АН СССР и работал в институте Электромеханики АН СССР.

Труды

- 1. Монография «Тяговые электрические машины».*
- 2. Монография «Конструкция электрических машин» (за книгу вторично присуждена Сталинская премия, 1951 г.).*

Обе книги переиздавались в СССР 5 раз и были переведены на иностранные языки.



