

1042326

ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ  
ЛЮДИ ПРИКАМЬЯ

85

Б. ГРИН

# ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР А. Д. ШВЕЦОВ





Б. Трини

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ  
КОНСТРУКТОР  
А. Д. ШВЕЦОВ

*Пермское*  
КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
1 9 6 4

## ДОРОГА К ПРИЗВАНИЮ

Целую неделю не утихала метель. В поселке Нижнесергинского завода перемело все дороги, и в заводский приемный покой Дмитрию Степановичу пришлось добираться на санях. Сонный фельдшер, достав из жилетного кармана часы, с удивлением посмотрел на учителя: что привело его в такую позднюю пору? Потом заученными движениями он собрал свой лекарский чемоданчик, надел тулуп и вышел к саням.

Евдокия Моисеевна лежала на высокой кровати в жарко топленной горнице. Возле нее суетилась соседская старушка, которая всячески старалась показать, что не впервой сталкивается с бабьим делом. При виде учителя она засуетилась еще пуще, но, подчиняясь его выразительному взгляду, поспешно уступила место фельдшеру. Дмитрий Степанович вышел из горницы.

Он очнулся, когда распахнулась дверь, и фельдшер зычным голосом объявил:

— Позвольте-с поздравить вас с сыночком! Богатырь, все двенадцать фунтов возьмет-с!

Дмитрий Степанович метнулся в горницу, но старушка замахала руками: нельзя. Тогда он вернулся к фельдшеру и достал из буфета бутылку «монопольки». Отозвались звоном сдвинутые стаканы, и отец торжественно сказал:

— За Аркадия Дмитриевича, нового человека на земле!

Это было двадцать пятого января 1892 года.

Заводские учителя были сродни перелетным птицам. Живет человек в поселке, учит ребятишек, вроде бы привыкает, а тут вдруг объявится некий «Сила Силыч» и заявит во всеуслышание, что учитель — плут книжный. Воевать с таким

нет возможности, терпеть издевку гордость не позволяет — и вот уже собирает учитель свой нехитрый скарб и со всем семейством отправляется в другой завод. Так прошел Дмитрий Степанович многие уральские заводы: Нижнесергинский, Верх-Исетский, Суксунский, Сылвенский... И одна забота следовала за ним неотступно: поднять детей, дать им образование.

Семеро их было в семье Швецовых: четыре сына и три дочери. Как ни старалась Евдокия Моисеевна растянуть скромное жалованье мужа, никак не удавалось свести концы с концами. Вот и переходили башмаки Порфирия к Аркадию, рубашки Евгения — к Леониду, пальтишко Илларию — к Вере, а потом и к Нине.

Кочуя по Уралу в поисках лучшей жизни, Дмитрий Степанович никак не мог пристать к желанному берегу. Нужда шла за ним по пятам, одолевая думами о завтрашнем дне. Но не потерял он на этом нелегком пути веру в будущее, не отказался от своих привязанностей. Благодаря ему в семье утвердились культ книги, любовь к прекрасному.

Возвышенная натура Дмитрия Степановича отлично дополнялась добрым нравом жены. Евдокия Моисеевна, поглощенная заботами о детях, старалась пробудить в них интерес ко всему окружающему, боясь того, чтобы не огрубели детские сердца в житейских передрягах. Зорко следила она за развитием детей, не давая погаснуть в них искоркам способностей. Дмитрий Степанович лишь довершал ее труды, щедро употребляя свое умение поднимать простые вещи до уровня высоких материй.

Все дети получили домашнее образование. Особым прилежанием в учении выделялся Аркадий. Он очень рано страстился к книжкам. Во время любимых детьми разговоров «обо всем», которые вечерами заводил отец, Аркадий утолял и не мог утолить свою любознательность.

Острая память прочно закрепляла почерпнутые сведения, а пылкое воображение облекало их в фантастические одежды, помогая ребенку по собственной прихоти становиться то Дарвиным, то Эдисоном, то Кугузовым.

Евдокия Моисеевна и Дмитрий Степанович, который был большим почитателем живописи, с радостью обнаружили у сына склонность к рисованию.

Летом Аркадий и Илларию (она впоследствии стала художницей) часто уходили на берег Сылвы и подолгу там рисовали. Часами летали их карандаши по бумажным листам,



схватывая живые черты уральской природы. Высшим баллом оценивала Евдокия Моисеевна рисунки дочери, а к художническим увлечениям сына относилась со снисходительностью взрослого человека, словно предчувствуя, что в его жизни живопись будет всего лишь доброй попутчицей.

В какие места ни забрасывала судьба семью Швцовых, это всегда был Урал, а значит — вековые леса, светлые ручейки, высоченные скалы. Аркадий тонко чувствовал их красоту. Он любил бродить по лесным чащам, вслушиваясь в торжественную тишину. Бывало, тишина вдруг прорывалась тысячью лесных голосов. Они звучали широко и свободно, а потом так же неожиданно замирали. Силой фантазии мальчик заставлял голоса звучать вновь, и тогда они пели только для него, рождая в душе чудесную музыку. Мальчишеская гордость не позволяла Аркадию петь на виду у сестер, но он всегда жадно внимал их песням.

Исполнилось заветное желание Евдокии Моисеевны: трудная жизнь не ожесточила детей. Они росли добрыми и мечтательными, наслаждаясь радостью бытия.

После одиннадцати лет учительства на заводах Дмитрий Степанович переехал с семьей в Пермь. Подошло время отдавать в учение Порфирия, а следом за ним Аркадия и Евгения. Среднее образование детям мог дать только город, где были и классическая гимназия и реальное училище. Впрочем, сам по себе переезд еще ничего не значил. Надо было во что бы то ни стало найти работу, которая хоть мало-мальски могла бы обеспечить существование, дать возможность детям учиться.

Дмитрий Степанович понимал, что ему, скромному народному учителю, не найти педагогической работы в большом губернском городе и ради будущего детей решил сменить профессию. С трудом удалось получить место счетовода в управлении Пермской железной дороги. Новая должность не давала достаточного заработка, и поэтому приходилось выполнять дополнительную работу в частных конторах. Это была обычная для мелкого чиновника изнурительная борьба за существование.

Летом 1901 года Аркадий был зачислен в подготовительный класс Пермского реального училища. Способности мальчика восхитили учителей: он основательно разбирался в началах математики и физики, неплохо владел французским языком, весьма уверенно чувствовал себя в рисовании и черчении.

Невозможно говорить всерьез о призвании девятилетнего ребенка, и вовсе не ранним призванием Аркадия объяснялось то обстоятельство, что родители отдали его именно в реальное училище, откуда прямая дорога вела в технический институт. Все обстояло значительно сложнее и, как это бывало почти всегда, диктовалось материальным положением. Начать с того, что в классической гимназии намного выше была плата за обучение, да и отбор был строже — предпочтение отдавалось властью имущим. Не последнюю роль играло и то, что старший сын Порфирий к этому времени уже был реалистом-первоклассником, а значит — можно было рассчитывать на его помощь младшему брату.

Впервые настоящий интерес к технике у Аркадия пробудило событие, которое произошло в Перми в 1902 году. В городе была освещена электричеством центральная улица — Сибирская, получившая ток от электростанции, недавно построенной на соседней, Оханской улице. Известно было, что в проектировании станции живое участие принял замечательный ученый, изобретатель беспроволочного телеграфа земляк-уралец Александр Степанович Попов. Это будило фантазию, обращало мысль к увиденным в раннем детстве уральским заводам, заставляло все чаще вспоминать деда Степана, могучего, как дуб, кузнеца. И когда приготовительный класс был окончен, Аркадий остался в реальном училище.

Шли годы. Преодолевая нужду, Швецовы все же прижились в городе и стали считать себя пермяками. Аркадий горячо полюбил Пермь с ее театром и публичной библиотекой, с ее пестрыми и шумными пристанями и величественной полноводной Камой. Выросший в близком общении с природой, он теперь приобщался к иной жизни.

В один из февральских дней 1905 года возвратившийся со службы отец рассказал о забастовке рабочих пермских железнодорожных мастерских. Это был отзвук трагических событий, разыгравшихся в Питере в «кровавое воскресенье». Для тринадцатилетнего мальчика не составляло труда понять, что не от хорошей жизни питерцы пошли под пули. Проснувшийся в Дмитрие Степановиче дух народного учителя-правдолюбца поощрял раздумья подростка.

Почему, думал Аркадий, одним недостает разве что птичьего молока, а у других нет самого необходимого? Почему перед началом каждого полугодия отец должен писать прошения директору училища об освобождении детей от платы за обучение?

Двадцать четвертого февраля — уже в который раз! — Аркадия вызвали в канцелярию училища и велели ознакомиться с протоколом заседания педагогического совета. Чувствуя, как кровь прилила к лицу, он прочитал: «Обсудили заявление директора об освобождении от платы за право учения в первую половину 1905 года недостаточных учеников, заслуживающих того по своим успехам и поведению... По обсуждении этого вопроса и выслушании заявлений классных наставников о недостаточных учениках их классов, постановили освободить: Швецова Порфирия, Швецова Аркадия, Швецова Евгения».

О том же говорил протокол заседания педагогического совета от 28 сентября 1905 года: «Освободить сверх комплекта от платы за право учения ученика IV класса Швецова Аркадия...»

Эти благодеяния унижали Аркадия. И лишь сознание того, что своими успехами в учении он и братья помогают отцу, успокаивало. Чуткая к детской гордости Евдокия Моисеевна называла сыновей «кормильцами».

Долгие годы в реальном училище царил раз и навсегда заведенный и ничем не нарушаемый порядок. Бдительное око классных наставников, казалось, насквозь видело своих подопечных со всеми их немудрящими треволнениями и заботами. И все же просмотрели дремлющие стражи тот момент, когда сквозь каменные стены проникла в обитель порядка злополучная искра вольнодумства. Об этом и шла речь на заседании педагогического совета 18 октября 1905 года:

«Слушали заявление о том, что в среде учащихся старших классов училища наблюдалось за последнее время крайне беспокойное настроение, возбуждаемое и поддерживаемое разными посторонними обстоятельствами и влияниями. Такое ненормальное состояние учеников старших классов училища (IV—VI) имело последствием то, что в воскресенье 16 октября, собравшись по обыкновению для следования в церковь, ученики эти отказались от этого и заявили, что считают необходимым остаться в здании училища для обсуждения своих неотложных дел. Несмотря на сделанные им директором соответственные увещания, ученики упорствовали в своем решении и оставались в зале училища до 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> часов пополудни, причем вели себя тихо и никаких иных беспорядков не произвели.

На другой, также праздничный день, 17 октября ученики тех же классов также не пошли в церковь и без разрешения

его, директора, снова собрались в училище с той же целью обсуждения своих дел. Так же, как и накануне, ученики не позволяли себе никакого шума и грубого нарушения порядка.

Утром 18 октября все ученики своевременно собрались на общую молитву в зале училища и, закончив ее по обычаю пением народного гимна, спокойно разошлись по классам. Через несколько же минут, однако, после звонка перед началом уроков, ученики старших классов, выйдя из своих классных комнат, собрались в зале и через особую депутацию заявили ему, директору, о том, что они просят его вместе со всеми преподавателями прибыть в зал училища для выслушивания общих желаний их, учащихся...»

Перепуганный директор училища, выгадывая время, ответил, что не имеет возможности встретиться с учениками сейчас, что он даст им ответ в первую перемену. Но, читая в глазах своих питомцев холодную решимость, запомнил им же придуманную уловку и побежал собирать преподавателей.

Рослый Аркадий через головы товарищей хорошо видел, как растворилась дверь и в зал вошел директор, а за ним гуськом все члены педагогического совета. Воцарилась зловещая тишина. Аркадий перевел взгляд на знакомого старшеклассника, который должен был зачитать петицию, так тщательно обсуждавшуюся и подписанную всеми, кто сейчас присутствовал в зале. Старшеклассник оправил на себе форму, сделал шаг вперед и полным голосом начал читать:

«Наши воспитатели! Находя настоящую постановку воспитательно-образовательного дела ненормальной и совершенно не удовлетворяющей своему назначению, мы, ученики Пермского Алексеевского реального училища, примыкая к общему прогрессивному движению, приостанавливаем свои занятия, выставляя следующие требования:

1) Гарантия личности забастовавших учеников...»

Директор сцепил руки и, еле сдерживая ярость, устоял на читавшего петицию. Беспомощно, почти с детским испугом, смотрели друг на друга учителя, поражаясь тому, что произошло с их питомцами. Недопустимым своеволием показались им слова:

«...2) Соединение реального училища и гимназии в одну среднюю школу и уравнивание прав мужских и женских средних учебных заведений, 3) Свободный доступ реалистов в университет наравне с гимназией впредь до единства средней школы, 4) Коренное изменение программы средней школы

съездом выборных педагогов на следующих началах: а) преподавание естественных наук с современной научной точки зрения...»

Аркадий заметил, как по лицу директора скользнула насмешливая улыбка человека, готового быть терпимым к заблуждениям младших, и подумал: «Рано улыбаешься».

«...б) сокращение курса древнерусской литературы и введение новейших писателей, в) упрощение русской грамматики и упразднение церковной... 3) введение в курс старших классов политической экономии и законоведения, ознакомление с философией. 5) Общедоступное образование: а) право поступления во все учебные заведения без различия национальностей, сословий, вероисповедания, прием в высшие учебные заведения без различия пола, б) уменьшение платы за обучение и постепенное уничтожение ее...»

Кто-то из учителей, стоявших ближе к директору, воскликнул: «Господа, да что же это такое?» И Аркадий увидел, как директор весь подался вперед, словно собирался броситься на юношу, читавшего петицию.

Тут-то и последовало главное:

«...8) Уничтожение полицейских мер в училище... 12) Уничтожение внеклассного надзора, необязательное посещение церкви и молитвы...»

Члены педагогического совета, казалось, онемели, а директор, будто испытывая приступ мигрени, сжал своими холёными пальцами виски и опустил голову. Но когда ему подали петицию, он снова пришел в себя и, задумавшись на какую-то долю секунды, деликатно отказался ее принять. Забастовавшие потребовали письменно подтвердить отказ, но все с той же деликатностью директор отказался сделать и это, обещав, однако, связаться с господином попечителем Оренбургского учебного округа и довести до его сведения изложенные требования.

Учащиеся согласились, дав директору недельный срок.

Вечером того же дня, когда вся семья была в сборе и на столе стоял ужин, Аркадий взволнованно рассказал о чрезвычайном событии в реальном училище. Дмитрий Степанович то и дело перебивал его одобрительными возгласами, а Евдокия Моисеевна слушала молча и думала: «Вот и стал наш Аркадий взрослым».

В первых числах нового, 1906 года Швцовы получили по почте письмо, датированное вторым января. Евдокия Моисеевна вскрыла конверт и извлекла плотный лист бумаги с по-

меткой: «Всем родителям участников забастовки». Дирекция реального училища сообщала о забастовке реалистов в октябре прошлого года, обстоятельно описывала дальнейшие события. Было приведено даже постановление одной сходки учащихся, в котором говорилось: «Признавая, что наступил решительный момент борьбы народа с Самодержавием, мы присоединяемся ко всеобщей политической забастовке всего революционного народа, восставшего на защиту своих попранных прав, и прекращаем занятия, выставляя требования созыва всенародного учредительного собрания на основе всеобщего прямого, равного и тайного избирательного права. В своих дальнейших действиях будем руководствоваться постановлениями революционных организаций». В конце письма содержалась просьба «сделать надлежащие разъяснения и внушения своим детям».

Но не могли родители запретить Аркадию дышать воздухом времени, потому что это было противно их совести. Да и ни к чему были бы душеспасительные речи: юноша теперь сам понимал, в ком видеть друзей, а в ком врагов.

Прошло еще два года. Аркадий возмужал, и, глядя на его высокую статную фигуру с широко развернутыми плечами, никак нельзя было подумать, что ему всего лишь шестнадцать лет. Теперь он и вправду был кормильцем: отец часто болел и всю свою сверхурочную счетную работу поручал сыну. Может быть поэтому в табельной графе «число пропущенных уроков за год» против фамилии Аркадия стояла внушительная цифра — 74.

Несмотря на материальные лишения, родители настаивали: надо кончать седьмой, дополнительный класс. Но Аркадий рассудил иначе. Он решил ограничиться шестью классами (они тоже давали право на аттестат), а оставшийся год употребить на самообразование и подготовку для поступления в институт.

Так в «Списке лиц, желающих подвергнуться окончательному испытанию в знании курса шести классов реального училища по основному отделению» появилась фамилия Аркадия.

В середине апреля 1908 года, когда в Перми уже властвовала ранняя весна, реалисты, забыв обо всем на свете, подчинились предэкзаменационным заботам. В распорядок дня Аркадия эта горячая пора не внесла видимых перемен. Испытывая свою блестящую память, он, на удивление своим домашним, цитировал целые страницы учебников, с молниенос-



ной быстротой решал алгебраические задачи, произносил длинные тирады на любимом им французском языке. Или садился за фисгармонию и подолгу музицировал. А то вдруг поспешно собирался, уходил на берег Камы и провожал там взглядом редкие льдины, уносимые течением в солнечную даль реки. Когда же наступал вечер, он садился за грессбук, принесенный отцом, и погружался в нудную, но необходимую для семьи работу.

Первым, как всегда, был экзамен по закону божьему. Билет, доставшийся Аркадию, ставил перед ним навязшие в зубах вопросы о благовестнических трудах апостола Петра, о святом апостоле Иакове, епископе Иерусалимском и о прочей небыли, в знании которой все же приходилось отчитываться. Необыкновенная память сделала свое дело, и он получил за свой ответ высший балл.

Тринадцатого апреля реалисты писали работу по русскому языку: «Борис Годунов» Пушкина (основная идея и ее развитие)». На следующий день сдавали экзамены по геометрии, еще через день — по французскому языку, а потом по немецкому. Пятого мая был письменный экзамен по алгебре, который считался одним из основных. И тут-то Аркадий блеснул своими способностями.

Вот выписка из протокола заседания испытательной комиссии по алгебре: «Швецов Аркадий приступил в 9 час. 25 мин., подал переписанную набело в 11 час. 08 мин.»

Всего один час и сорок три минуты понадобилось ему, чтобы справиться с очень сложной алгебраической задачей и начисто переписать ее решение, занявшее более трех страниц.

Следующим был экзамен по истории. Если бы Аркадий и вовсе не готовился к нему, все равно его ответ мог бы заслужить высокую оценку. Он любил историю, его память хранила множество исторических сюжетов, узнанных из книг. В билете, который ему достался, оказались хорошо знакомые вопросы: «Две первые войны с Францией при Александре I. Отечественная война 1812 года. Низложение Наполеона. Венский конгресс и Священный союз».

И уж совсем легко дался экзамен по физике. Под завистливые взгляды одноклассников он извлек из веера разложенных билетов самый «счастливый» — первый. Вопросы требовали знания начал физики: «Тело геометрическое и физическое. Вещество. Три состояния тела. Вес и масса. Изменения тел при нагревании»...

Когда через несколько дней в коридоре училища вывесили долгожданный «Список лиц, подвергшихся окончательному испытанию», Аркадий подытожил свои успехи. По основным для реалиста предметам — математике, физике, естественной истории, а также по французскому языку выпускные экзамены он сдал отлично.

Пятого июня 1908 года педагогический совет Пермского Алексеевского реального училища принял решение выдать Аркадию Швецову аттестат о среднем образовании.

В летний день 1909 года Аркадий ступил на перрон московского вокзала. Честно говоря, ехать в Москву было рискованно: кроме аттестата, горячего желания учиться и сильных, привыкших к работе рук, у него ничего не было. Провожая сына, Дмитрий Степанович, как всегда, говорил возвышенными словами и не преминул привести в пример Ломоносова, а Евдокия Моисеевна, более реально смотревшая на вещи, на прощание шепнула: «Если что, так возвращайся». Но стоило ли тратить целый год на высшую математику и теоретическую механику, чтобы сдать перед лицом возможных трудностей?

Одно было ясно: рассчитывать придется только на самого себя. Отец не в состоянии помогать, а больше неоткуда ждать помощи. Значит, наипервейшая задача — так сдать вступительные экзамены, чтобы получить безоговорочное право на стипендию. Что же касается материнского совета быть сдержанным в тратах, так это само собой разумеется. Он и дома, в Перми, не был избалован деньгами на карманные расходы. И в конце концов Москва — преогромный город, где, наверное, нужны и грузчики, и репетиторы, и переписчики бумаг, значит, можно будет при необходимости заработать...

С этими мыслями Аркадий явился в Высшее техническое училище, уже тогда имевшее славу замечательной школы русских механиков. В длинных коридорах было пусто, лишь изредка попадались навстречу служители в темных халатах, нагруженные замысловатыми приборами и учебными таблицами. Приближалось начало занятий и, должно быть, сейчас завершалась подготовка.

По лестнице, которая вела куда-то вниз, Аркадий спустился в похожий на каменный мешок подвал, где стояли различные станки и машины. Не спеша он пошел в дальний ко-

нец, разглядывая на ходу тускло поблескивавшие детали, угадывая назначение того или иного станка. Уже отвыкший от детской привычки мысленно оказываться в центре всего происходящего, он все же на какой-то миг вообразил себя за большим токарным станком и ощутил радость человеческой власти над машиной.

Выбравшись из подвала, Аркадий отправился разыскивать канцелярию механического отделения. У него приняли документы, назвали экзаменационные дни, и, все еще оставаясь под впечатлением пережитой им прекрасной минуты, он пошел бродить по улицам незнакомого города.

Быстро пролетело экзаменационное время. С великой радостью сообщил Аркадий в Пермь: экзамены сданы, стипендия назначена, занятия начались.

Он очень быстро вошел в студенческую жизнь. С радостным увлечением слушал лекции молодого, но уже известного русского моторостроителя Николая Романовича Бриллинга по стационарным двигателям. В училище впервые увидел и услышал гениального Жуковского. Строгие, всеохватывающие глаза, огромный лоб мыслителя, седая патриаршая борода Николая Егоровича — каждая черточка ученого была предметом горячей любви будущих инженеров.

Ночи напролет в маленькой комнатухе Аркадия не гас свет. Он поглощал огромное множество книг, пытался постигнуть только что заверченный труд Жуковского по определению наивыгоднейших профилей крыльев и лопастей винта самолета. Недавно созданная Жуковским аэродинамическая лаборатория вызвала у Аркадия страстный интерес ко всему, что было хоть как-нибудь связано с авиацией.

На исходе 1911 года из Перми пришла тяжкая весть: умер отец. Евдокия Моисеевна, оставшаяся с младшими детьми без средств, спрашивала у Аркадия: что делать? Он не раздумывал: написал, чтобы переезжали в Москву, и весной встретил всю родню.

Теперь уже не было возможности посещать все без исключения лекции, потому что материальные заботы о семье пришлось взять на себя. Днем Аркадий работал чертежником на заводе, а вечера просиживал над учебниками. Потом, когда сильное переутомление грозило обернуться опасным заболеванием, он решил переменить уклад жизни: днем занимался, а вечером работал. Для этого пришлось расстаться с заводом и устроиться корректором в типографию, а в свободные часы давать частные уроки.

Такая жизнь обеспечивала пропитание, но она никак не устраивала морально. Не раз приходила мысль, что времена изменятся к лучшему, и тогда ему, решившему стать инженером-моторостроителем, все эти случайные пристани покажутся пустой тратой сил. Снова потянуло на завод, в рабочую среду, пусть к нелегкому, но настоящему делу. И он поступил на «Динамо» токарем.

Уже год Аркадий встречался с очень скромной и работающей девушкой, машинисткой, коренной москвичкой. Как и он сам, Нина рано познала цену хлеба насущного и, как он же, умела беззлобно переносить невзгоды, оставаясь доброй и сердечной к людям. Евдокия Моисеевна благословила сына, и Аркадий и Нина поженились. В 1914 году у молодых родился сын, которого назвали добрым русским именем Владимир. Москва подарила Аркадию, теперь уже Аркадию Дмитриевичу, большое и долгое личное счастье.

На заводе «Динамо» Швецов проработал два года. Исполнительный и весьма тщательный токарь здесь раскрылся и как конструктор всевозможных станочных приспособлений. В самом начале 1917 года ему предложили место техника-конструктора, и он ответил согласием.

Двадцать пятого января в семье Швецовых был праздник. Евдокия Моисеевна и Нина Ивановна соорудили торжественный ужин, и когда Аркадий Дмитриевич вернулся с работы, они поздравили его с днем рождения. В этот вечер он, может быть, впервые подумал о том, что жизнь, дав ему личное счастье, во всем остальном обошлась с ним круто. В свои двадцать пять лет он еще не имел желанного инженерского диплома, потому что едва ли не с первых шагов по московской земле вынужден был разделить участь многих, таких же, как он сам, неимущих людей. Но теперь будущее уже не казалось беспросветным, и не только потому, что он был закален в невзгодах. Время наступило другое.

Первые надежды пробудила Февральская революция. Потом пришел Великий Октябрь. Техник-конструктор Швецов принял Октябрьскую революцию безоговорочно и радостно. Усомнись кто-нибудь в его искренности, не заставило бы себя ждать авторитетное поручительство рабочих «Динамо», с которыми Аркадий Дмитриевич не порывал дружбы. Они любили этого скромного, всегда готового помочь человека, довольно часто прибегали к его пока еще небогатому опыту конструктора. Однако личность Швецова и без того внушала доверие. Внук крепостного, ставшего после освобождения

кузнецом, сын народного учителя, всю жизнь бившегося в тисках нужды, да и сам настоящий труженик, Аркадий Дмитриевич не умел кривить душой. И он был счастлив, когда стал служить Советской власти как конструктор и механик.

В эту пору в семье Швецовых произошло большое событие: Евдокия Моисеевна вступила в партию большевиков. Уже немолодая женщина стала активным строителем новой жизни.

Весной 1918 года Евдокия Моисеевна встретила Надежду Константиновну Крупскую и по ее рекомендации была принята на работу в редакцию нового журнала для домохозяек. Потом ей не раз приходилось встречаться с Крупской, и именно Надежде Константиновне она была обязана тем, что обрела умение жить общественными интересами, которое сохранила на всю жизнь.

Аркадий Дмитриевич тем временем вновь взялся за учение. Не оставляя работу на заводе, он штудировал курс Высшего технического училища и в 1921 году получил диплом инженера по двигателям внутреннего сгорания.

Швецову исполнилось тридцать лет, когда ему предложили возглавить техническое бюро на авиационном заводе «Мотор». Это было началом того, что стало делом всей жизни.

## ПЕРВЫЕ СВЕРШЕНИЯ

Всю ночь в Костомаровском переулке не смолкали голоса. Где-то по соседству была свадьба, и подгулявшие нэпманы через каждый час-полтора покидали душную квартиру и скопом выходили на декабрьский морозец, чтобы освежить горячие головы и пьяной песней оповестить окрестные кварталы о своем торжестве. Под утро в этот галдеж вплелся низкий голос просочившийся флейты, и стало совсем невыносимо от немыслимого сумбура, разыгравшегося за стенами квартир.

Такие беспокойные ночи были частыми в последнее время. Казалось, что нэпманы чувствуют призрачность своего благополучия и торопятся выставить напоказ то, что отпустили им трудные двадцатые годы. И когда становилось совсем невмоготу от бессонницы, Аркадий Дмитриевич вставал с постели, осторожно выбирался из дому и шел на завод.

От Костомаровского переулка до завода не близкий путь. В предракетных сумерках о чем только не успеешь пере-

думать. Но сейчас, идя по булыжнику мостовой и поеживаясь в стареньком пальто, Аркадий Дмитриевич желал лишь одного: поскорей добраться до завода. В городе орудовали налетчики, для которых одинокий прохожий, да еще с портфелем, был бы чистой находкой. Откуда им знать, что в портфеле нет ничего, кроме инженерных расчетов? Третьего дня в такую же раннюю пору шел он по улицам, и вывернулся из подворотни какой-то тип — папироса в зубах, руки в карманах, на лице наглая ухмылка. Пришлось приготовить кулаки на случай схватки...

— Швецо-ов! А, Швецов?

Аркадий Дмитриевич резко повернулся на голос и вдруг радостно заулыбался. Навстречу ему, быстро семеня короткими ногами, шел Мироныч. с «Динамо».

— Доброго здоровья, Швецов, — по-московски распевно сказал старик, не сбавляя шага. — Я уж было думал, нет тебя в городе. А ты — вот он.

— В Москве я, Мироныч. Все время в Москве, — откликнулся Аркадий Дмитриевич.

— Инженер уже или по-прежнему токарем?

— На «Моторе» я, заведую техническим бюро. Теперь уже инженер.

Старик замедлил шаг.

— Так я и думал. И скажу тебе, что в хорошее время расправляешь плечи. Не век же будем француза копировать — начнем и свои двигатели делать. Только не привыкай заведовать, а то руки побелеют. Сам попробуй сотворить.

Аркадий Дмитриевич признательно тронул старика за локоть и с дружеской откровенностью сказал:

— Спасибо тебе, Мироныч. Кое-какие мысли на этот счет имеются и в голове, и даже в портфеле, но нужно время.

— На нас работает время, — уверенно произнес старик.

— Это правильно, на нас, — отозвался Швецов, пожимая руку бывшему своему учителю — токарному мастеру.

Дальше Аркадий Дмитриевич пошел один. Скоро вдали показались корпуса «Мотора». Странное ощущение испытывал он всякий раз, подходя к заводу. Казалось, вот-вот вспыхнут электрическими огнями окна цехов. Но городские электростанции работали с перебоями, и в этот ранний час неизменно встречали темные глазницы окон.

Короткая история у этого завода и безрадостная. Летом 1915 года, в разгар мировой войны, его эвакуировали из Риги в Москву и разместили в прокопченных бараках, разбросан-



ных в Нижних Котлах. В одном бараке кое-как развернули механическое и инструментальное производство, в другом — открыли две мастерские: сварочную и литейную, а в третьем стали вести сборку. Хотя можно ли серьезно говорить о сборке, если в течение месяца из заводских ворот выходили всего два авиационных двигателя?

Через год, еще будучи токарем на «Динамо», Аркадий Дмитриевич пришел однажды в Нижние Котлы, чтобы взять на дом чертежную работу. Знакомый инженер рассказал, что военное ведомство предложило заводу выпускать авиационные двигатели «Рон», родиной которых была Франция.

После революции «Мотор» опять снялся с насиженного места и перекочевал на территорию завода «Сальмсон», куда свезли станки еще одного завода, носившего звучное имя «Икар».

Аркадий Дмитриевич быстро подходил к заводу, когда неожиданно из-за угла появился здоровенный битюг, запряженный в фургон.

— Посторонись! — крикнул возница.

Едва успев отскочить в сторону, Швецов увидел на темном боку фургона затейливо выведенную надпись: «Яков Рацер предлагает уголь».

— Ходюте тут всякие, — зашипел возница. — Огреть бы кнутом!

Но, скользнув взглядом по атлетической фигуре прохожего, звонко хлестнул лошадь.

Все еще было сумеречно, когда Аркадий Дмитриевич вошел в рабочую комнату. Он потянулся к выключателю, но вспомнил, что правило экономить электричество все еще в силе. Присев к столу, раскрыл календарь и по привычке подчеркнул дату — 5 декабря 1922 года.

Пятое декабря? Вот уж поистине бессонные ночи притупляют память. Ведь этот обыкновенный день может стать переломным для завода, для всей авиационной промышленности, а значит и для него. Еще накануне в дирекции ему сказали, что на пятое число Совет Труда и Оборонь назначил рассмотрение важного вопроса по авиации. Звонил по телефону сам Александр Дмитриевич Цюрупа, просил представить данные по заводу. А если они потребовались заместителю председателя Совнаркома и Совета Труда и Оборонь, значит неспроста.

Весь день Швецов был до крайности напряжен. Просматривая техническую документацию цехов, он то и дело отвле-

кался: «А о чем сейчас идет речь на заседании? Что говорят члены Совнаркома? Коснется ли все это «Мотора»?»

Машинально он потянулся к портфелю и достал толстую тетрадь в клеенчатом переплете. Это были наброски и расчеты, о которых он никому не говорил, но которыми жил весь последний год. На первой странице значились три слова: «Русский авиационный мотор».

Именно русский! Как надоели всякие «Де Хевеленды», «Сальмсоны», «Латекоеры», «Мораны», «Ньюпоры»! Ведь эти заграничные самолеты ни в коей мере не могут стать основой большой авиации. Нужна настоящая мощь, о которой доселе и не думали.

Наброски, сделанные в толстой тетради, содержат раздумья о новом двигателе. Все еще придется развить, рассмотреть в деталях, проанализировать, но общая схема уже ясна: двенадцать большеразмерных цилиндров водяного охлаждения, расположенных по V-образной схеме, обеспечат невиданную мощь — 750 лошадиных сил. И эти лошадиные силы будут тащить не угольные фургоны треклятого элпмана Яшки Рацера, а советские аэропланы, которых сегодня еще так мало.

Аркадий Дмитриевич повеселел, оживился. Его настроение передалось молодым техникам, сидевшим в этой же комнате, и они мечтательно заговорили о том, что хорошо бы испытать себя в настоящем деле.

— Будет, друзья, у нас настоящее дело! — не выдержал Швецов искушения поделиться своей мечтой. — Мы создадим сверхмощный двигатель — русский авиационный мотор! Не для «Ваузенов», «Фарманов» и прочих «Кодронов»...

В это время отворилась дверь и в комнату вошел инженер — представитель дирекции. Он торжественно произнес:

— Товарищи, только что Совет Труда и Обороны принял трехлетнюю программу восстановления, дооборудования и расширения заводов авиационной промышленности.

Все последующие дни, вплоть до нового года, Аркадий Дмитриевич почти не покидал завод. Особым распоряжением дирекции он получил право пользоваться в вечернее и ночное время электрическим освещением и часто до утра засиживался над своим проектом. Днем приходилось рассматривать огромное множество документов, которые в техническом бюро уточнялись, обретали инженерную законченность, чтобы явиться маленькой частицей большого плана переустройства завода. И только вечером, когда в заводо-

управлении становилось тихо, Швецов мог отключиться от многотрудных забот истекшего дня и целиком уйти в работу над новым двигателем. Чтобы иметь возможность создать на заводе конструкторскую группу, надо было довести идею до абсолютной ясности. Мысль о том, что РАМ — русский авиационный мотор — скоро может обрести жизнь, воодушевляла, заставляла забывать обо всем.

Наступивший 1923 год принес новые заботы. Дирекция завода поручила Швецову возглавить технический отдел — на его плечи легла важнейшая работа по реконструкции «Мотора». В этих условиях нелегко было урвать время, чтобы посидеть над проектом, и выручали только бессонные ночи. В течение дня группа проектировщиков занималась разработкой отдельных узлов двигателя, а наутро Аркадий Дмитриевич скрупулезно рассматривал продукцию минувшего дня, корректировал сделанное и определял дальнейшие шаги. Многие конструктивные решения оказались новыми и позднее были использованы англичанами в двигателе «Нэпир-Лайон».

Работа зримо приближалась к концу. То, что еще полгода назад казалось «темным лесом», прояснилось, приняло стройное математическое обличье. Авиационный мотор Швецова рождался как истинно русское, советское инженерное произведение. И когда на стол Аркадия Дмитриевича легли объемистые папки с чертежами нового двигателя, он со спокойной совестью вывел на титульном листе: М-8-РАМ.

1923 год вошел в историю авиации как год рождения сверхмощного советского авиационного двигателя водяного охлаждения.

Человек творит в самозабвении, переживая муки и радость творчества, видя в туманной дали свою конечную цель. День за днем он продвигается вперед по нехоженной дороге, падает и опять встает на ноги, чувствуя, что падение не причинило боль, а сделало еще более выносливым. Наконец, взят заветный рубеж, который совсем недавно казался призрачной сказкой. Теперь можно утереть с лица пот, передохнуть и оценить пройденный путь. Тут-то и обнаруживается истинное существо творца. Одни непременно дадут своему детищу самую высокую оценку, постараются не заметить просчетов. Другие же шаг за шагом пройдут весь путь назад, к истоку, и от их бескомпромиссного взгляда не укроет-

ся ни один огрех. Если первые поклоняются богу полупринципов, то вторые — по-настоящему честны и принципиальны.

Аркадий Дмитриевич относился ко вторым. Еще в период работы над РАМом он однажды подумал, что создает мощный двигатель, который объективно будет носителем недостатков его менее мощных собратьев. Как это ни странно, но, создавая моторы для авиации, конструкторы обращали свой взор не на небо, а на землю, которая успела стать обителью автомобилей. С автомобильных моторов и перешла на авиационные двигатели водяная система охлаждения. Прародитель оказался настолько влиятельным, что наделил своими чертами большинство авиационных двигателей. Не избежал этой участи и РАМ.

Швецов хорошо помнил блестящие лекции профессора Бриллинга, которые ему довелось слушать в Высшем техническом училище. Большой ученый раскрыл перед будущими инженерами сущность двигателя внутреннего сгорания, как пианист раскрывает людям необъятный мир музыки. Но теперь надо было самому постараться четко разграничить: что приемлемо для автомобилестроения, а что для авиации?

Аркадий Дмитриевич видел, что будущее за авиационными моторами с воздушным охлаждением. Бывало, когда заводские инженеры заводили спор, Швецов ссылался на авторитет Жуковского. Он имел на это право, потому что в свое время прослушал цикл знаменитых лекций «отца русской авиации» о теоретических основах воздухоплавания. Строго говоря, Жуковский не касался вопросов моторостроения, но он предметно подводил своих слушателей к необходимости облегчения веса воздухоплавательной машины. И как раз воздушное охлаждение обуславливало значительное сокращение веса.

Мысль о новом двигателе, который отвечал бы перспективным инженерным принципам, подсознательно возникала еще в то время, когда шла напряженная работа над РАМом. Теперь эта мысль созрела окончательно, и Аркадий Дмитриевич горячо жаждал работы.

Одиннадцатого февраля 1924 года Швецова пригласили в дирекцию. Он еще не оправился от потрясения, вызванного смертью Владимира Ильича Ленина, был весь во власти пережитого. в торжественно-печальном Колонном зале. Ему сказали:

— Решено назначить вас главным инженером. Совнарком требует укрепить руководство.

Возражать не приходилось. Аркадию Дмитриевичу известны были надежды правительства на старейший русский авиазавод. Единственное, что он сказал, это о своем новом замысле:

— Решил взяться за двигатель воздушного охлаждения. Сначала создадим небольшой, для легкой авиации, а потом...

Его выслушали и с некоторым недоумением возразили:

— Так ведь на заводе, по существу, нет конструкторского бюро.

— Сначала создадим конструкторское бюро, — ответил Швецов, — а потом уже двигатель.

Этот разговор стал известен на заводе буквально в тот же день. Те, кому уже довелось работать с Аркадием Дмитриевичем, и новички выстроились в очередь у кабинета нового главного инженера. Кто-то постучал и, услышав приглашение войти, распахнул широко дверь. В следующий момент в комнату набилось несколько десятков человек.

Заговорили все разом. Посыпались вопросы, их сменяли просьбы, предложения, требования. Они сводились к одному: люди хотели принять личное участие в создании нового отечественного авиадвигателя. И хотя такому множеству специалистов, попросту говоря, нечего было бы делать, Швецов чувствовал, как радостно бьется сердце.

Когда все ушли из кабинета, Аркадий Дмитриевич задумался. Вот оно как получается: стоило только расшевелить людей, дать им возможность почувствовать перспективу — и они загорелись, сами пошли навстречу. А в любом сложном деле самая большая сила — это добровольцы.

Размышляя о переменах в людях, он закрыл кабинет и отправился домой. Сразу же за Семеновской заставой сел в пролетку и вышел в центре города, у консерватории. Огромные афиши зазывали на концерт, который давал в Большом зале Константин Игумнов. Было заманчиво послушать Чайковского в исполнении знаменитого пианиста, и Аркадий Дмитриевич направился к билетным кассам.

Он уже был почти у самого окошка, когда кто-то положил ему на плечо руку. Обернулся — Цандер.

— Фридрих Артурович! — только и воскликнул Швецов.

Инженер Цандер был известен в среде московской интеллигенции как одержимый приверженец ракетостроения. Уже два года работал он в конструкторском отделе «Мотора».

Аркадий Дмитриевич старался не загружать его текущими делами. Цандер больше занимался собственным проектом ракетного двигателя, и виделись они довольно редко.

— Решил немного развеяться, послушать Первый концерт, — сказал Цандер.

Аркадий Дмитриевич улыбнулся:

— С помощью Игумнова хотите посетить космос? Что ж, отлично.

Выразительные глаза Цандера стали серьезными. Он взялся за пуговицу собеседника и, раскручивая ее, предложил:

— Быть может, проведем вечер вместе?

В консерваторию они не пошли. Сами того не замечая, очутились на улице и медленно побрели вперед. В многолюдном сквере выбрали дальнюю тихую скамейку.

— Что нового на «Моторе»? — поинтересовался Цандер. И, не ожидая ответа, сказал: — Мечтаю дожить, когда и мои идеи нагрянут на какой-нибудь завод.

Аркадий Дмитриевич давно знал «болезнь» Цандера. Много лет этот самоотверженный инженер занимался теорией ракетостроения, подвергаясь осмеянию недалеких людей. Завистников у него не было. Новое и не всем доступное дело не рождает завистников. Но далеко не все понимали мужество этого человека, который в подвале старого дома проводил долгие часы за сложными опытами.

— Время работает на нас, — откликнулся Швецов. — Любые идеи пробьют себе дорогу, если они покоятся на фундаменте разума.

Фридрих Артурович положил свою руку на руку Швецова и задумчиво сказал:

— Я верю. После памятной для меня беседы с Лениным утратил сомнения. И не прекращал работу.

Аркадий Дмитриевич с восторгом смотрел в глаза этому много пережившему человеку, одержимому большой идеей, и соизмерял свои усилия с его жизненным подвигом.

Цандер уловил настроение собеседника и круто переменял тему:

— А что у вас слышно, Аркадий Дмитриевич? Чему посвящаете поиски?

Швецов рассказал о своем замысле создать для легкомоторной авиации двигатель с воздушным охлаждением. Довольно четко обрисовал общую картину, потом добавил:

— Наш РАМ считаю пройденным этапом, хотя он и уви-



дит свет в металле не раньше чем года через полтора. Двигатели воздушного охлаждения, видимо, станут темой моей жизни.

Каждому хотелось высказать свое, сокровенное. Но они все-таки поднялись со скамьи и направились в сторону консерватории. Кассир узнал завсегдатаев и отыскал им два билета. Они вошли в зал в тот момент, когда Игумнов начал ведущую тему Первого фортепьянного концерта Чайковского. Лавина звуков вырвалась из-под пальцев пианиста и хлынула в притихший зал. Могучие аккорды, как бы подчеркивая первые всплески клавиш, гулко отдавались в сердце, наливая тело удивительной силой, обостряя чувства. Вступила в свои права техника музыканта, и все словно онемело, покоренные величайшим искусством проникновения в святая святых человека.

...Цандер и Швецов простились у подъезда консерватории, когда на улице вспыхнули редкие газовые фонари.

Чудотворец техники Томас Альва Эдисон заметил однажды, что труд изобретателя состоит из девяносто девяти процентов пота и одного процента творчества. Но он же, на склоне лет, обозревая свою большую жизнь, добавил, что «этот один процент важнее всех прочих».

Еще в период работы над «Русским авиационным мотором» Аркадий Дмитриевич уверовал в силу озарения, когда и самое маленькое открытие является не только открытием, но своеобразной ступенькой вверх. Этот процесс, пожалуй, невозможно выразить словами, но Швецов в то же время не пытался облекать его в оболочку недоступности простым смертным. «Что-то общее с шахматным анализом, — замечал он не раз о труде конструктора. — Сделав ход, шахматист мысленно уходит значительно дальше и действует как бы с двух сторон — своей и противника. При этом он стремится подчинить своим интересам бесчисленное множество возникающих положений». После такого сравнения Аркадий Дмитриевич добавлял: «Но если шахматист не справится со своей задачей, он, в крайнем случае, проиграет. А мы, конструкторы, не имеем такого права даже в крайних случаях».

Молодые инженеры с интересом ловили каждое слово Швецова. Ежедневно общаясь с ним, они без особого труда распознавали в этом не очень разговорчивом человеке счастливое сочетание высокой культуры, широты взглядов и бес-

конечной преданности профессии. Кому-кому, а им-то было ясно, что сравнивая труд конструктора и шахматиста, он хочет приобщить их, новичков, к исключительно трудному делу. Именно поэтому он и говорил о нем, как о самом обычном, земном, достигаемом.

К этому времени на заводе уже сложилась конструкторская группа. Ей и предстояло работать над новым двигателем.

Все знали — от их исканий зависит многое. Творческий подъем усиливался тем, что был объявлен конкурс на лучший мотор для учебных самолетов. Страна приступала к созданию мощной промышленности, укрепляла обороноспособность, и надо было срочно решить проблему подготовки кадров летчиков. Для этого нужен был подходящий самолет, а для него хороший мотор.

Конструкторской группе под руководством Швецова удалось создать пятицилиндровый звездообразный двигатель с воздушным охлаждением. Этому двигателю суждено было стать первым серийным авиационным мотором отечественной конструкции.

Замечательные эксплуатационные свойства оказались у двигателя! Знатоки единодушно отмечали простоту управления, большой срок службы и чудесную способность мотора работать на бензине разного качества. Довольны были и заводские технологи, которых радовала простота оригинальных конструктивных решений. Стосильный мотор был удивительно прочным, хотя отличался компактностью и весил всего полтораста килограммов. Впервые в мировой практике в схеме двигателя была применена алюминиевая головка, которая на резьбе навертывалась на стальную гильзу. Ни один иностранный мотор не имел подобной конструкции. И лишь после опыта Швецова это конструктивное решение было заимствовано зарубежными фирмами для моторов с воздушным охлаждением.

М-11, такую марку получил этот двигатель Швецова, проходил государственные стендовые испытания одновременно с мотором, созданным содружеством маститых Николая Романовича Бриллинга, Александра Александровича Микулина и Бориса Сергеевича Стечкина. Победил М-11, который по результатам конкурса получил первенство.

В дальнейшем, чтобы повысить надежность и увеличить срок службы М-11, Аркадий Дмитриевич настойчиво улучшал конструкцию отдельных узлов двигателя. Было выпущено

но несколько модификаций мотора: М-11А, М-11Б, М-11В, М-11Г и другие. Они-то и обеспечивали славу нашей легкомоторной авиации. Но это уже продолжение истории, а начало ее относится к ясному летнему утру 1926 года, когда на линейку ангара Центрального аэродрома Москвы выкатили новый самолет У-2 и летчик Михаил Михайлович Громов стал готовиться к первому полету.

Об этих испытаниях, проходивших в присутствии создателя самолета Николая Николаевича Поликарпова и творца двигателя Аркадия Дмитриевича Швецова, авиаконструктор А. С. Яковлев впоследствии писал:

«Поликарпов — крепкий, плотный, с открытым русским лицом, живыми глазами — явно нервничает. Он что-то поясняет летчику перед ответственным полетом. Под конец ему, видимо, хочется пошутить, может быть, вывести себя из напряженного состояния: он похлопывает по крылу самолета, как купец добротный товар, и, кивая на мотор М-11, смеется:

— Да ведь и моторчик-то какой? Разве там лошадиные, там ведь собачьи силы! — говорит он, подчеркивая этими словами малую мощность мотора.

Громов забирается в кабину, запускает мотор.

— Ни пуха ни пера!

Через несколько минут У-2 в воздухе.

Испытанный в это утро Громовым самолет У-2, позднее названный по фамилии конструктора По-2, стал одним из самых массовых и популярных самолетов. Много тысяч По-2 было построено, и нет такого уголка нашей Родины, где бы ни летали эти безотказные самолеты на протяжении нескольких десятков лет».

Советская авиация получила лучший в мире учебный самолет, ставший школой мастерства многих поколений летчиков: от пионеров Красного Воздушного Флота — до покорителей космоса.

Инженер Швецов получил известность как талантливый конструктор авиационных моторов с воздушным охлаждением.

Год окончания работы над первым вариантом М-11 был во многом знаменательным для советской авиации. В январе 1925 года прошел Пленум ЦК партии, который наметил перспективы подъема оборонной промышленности. В том же году состоялся XIV съезд партии, взявший курс на социалисти-

ческую индустриализацию страны. Авиационные заводы получили дальнейшее развитие. Теперь они в значительной степени обеспечивали нужды авиации и даже начали выходить на международную арену.

Второго сентября 1926 года Аркадий Дмитриевич пораньше справился с делами и поехал на аэродром, чтобы принять участие в торжественной встрече летчика Громова. В этот день завершался перелет на самолете АНТ-3 «Пролетарий» по маршруту Москва—Кенигсберг—Берлин—Париж—Рим—Вена—Прага—Варшава—Москва. Когда машина опустилась на зеленое поле аэродрома и из кабины, сияя улыбкой, вылез Громов, навстречу ему понеслись рукоплескания. Еще бы: расстояние в 7150 километров было пройдено со скоростью 206 километров в час!

Трудно сказать, о чем думал в тот момент создатель самолета Андрей Николаевич Туполев. Быть может, у него зрела мысль о новой, еще лучшей машине... Что касается Швецова, то он ушел в раздумья о скоростях.

Итак, скорости... Милейший Фридрих Артурович Цандер грезит реактивными двигателями, поражая всех обилием проектов. Что ж, это прекрасно. Будет время, созреем мы и для такой техники. Но если говорить о насущной необходимости, то сегодня она выглядит по-иному. Нужны скоростные самолеты, а следовательно, рациональные мощные двигатели. Прав был Фрунзе, когда видел в авиации одну из основ быстрого хозяйственного прогресса нашей страны и важнейшее условие ее обороноспособности. Будущее принадлежит скоростям, и если быть войне, то не придется вспарывать обшивку самолета противника ножом, укрепленным на фюзеляже, как некогда предлагал неустрашимый Петр Нестеров. Если случится война, она будет войной моторов и скоростей. Исходить надо только из этого.

В уме зарождалась и постепенно вырисовывалась идея мощного двигателя для истребительной авиации.

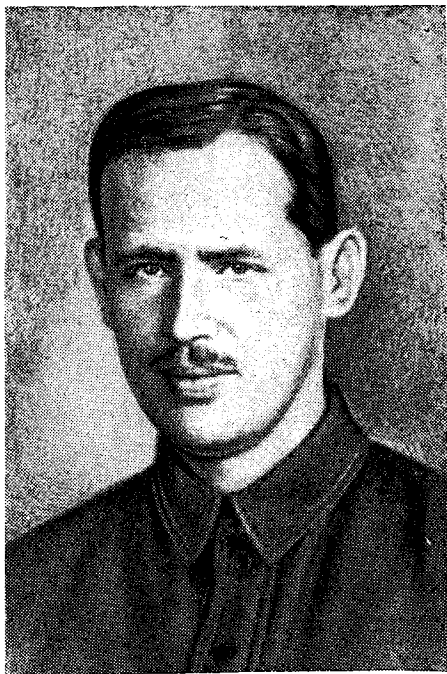
Незадолго до этого Аркадию Дмитриевичу пришлось испытать себя в новой роли. Командование Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского предложило ему, создателю широко известных авиадвигателей, руководить дипломным проектированием.

В конце апреля 1926 года, когда состоялся первый выпуск слушателей академии, Аркадий Дмитриевич на правах гостя разделил торжество молодых специалистов. Запомнились здравицы, которые провозглашали во славу авиации новоис-

печенные инженеры-моторостроители: летать дальше всех, выше всех и быстрее всех! Они со значением смотрели в сторону Швецова. Теперь он должен был передать им свой опыт, научить любить и чувствовать двигатель, благословить их на самостоятельные дерзания.

Руководство дипломным проектированием требовало от Швецова кропотливой работы. Каждый дипломный проект надо было детально осмыслить, чтобы указать авторам кратчайшие пути к истине. В ту пору среди слушателей академии было много приверженцев авиационных двигателей с воздушным охлаждением. Этому способствовали испытания поликарповского У-2, гидросамолета МУ-2 конструкции Д. П. Григоровича, легкого гидросамолета-амфибии Ш-1 конструкции В. Б. Шаврова — новейших машин с знаменитым швецовским М-11. Сама жизнь вербовала Аркадию Дмитриевичу сторонников, и именно в этот период, на пороге тридцатых годов, начала основательно складываться школа конструкторов авиадвигателей с воздушным охлаждением.

Крепко подружился Швецов со своими воспитанниками. Они видели в нем не только строгого учителя, но и на редкость мягкого, удивительно скромного человека, обладавшего большой притягательной силой. Однажды, узнав в случайном разговоре о том, что исполнилось трехлетие выхода в жизнь все того же М-11, небольшая группа выпускников академии решила поздравить Аркадия Дмитриевича с этим «юбилеем». Но главное было, пожалуй, не в поздравлении, а в желании встретиться со Шве-



А. Д. Швецов в период работы в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. 1927 год.

цовым, поговорить с ним. Вот они и использовали подходящий случай. Сговорившись, взяли бутылку вина и отправились к Швецову на квартиру.

Было теплое майское утро, и весенний город, умытый щедрым дождем, вызывал отличное настроение.

Аркадий Дмитриевич радушно встретил гостей. По тому, что перо на письменном столе еще не просохло от чернил, они поняли: Швецов работал. Но хозяин даже не подал виду, что его оторвали от дела, и стал хлопотать о завтраке. Молодые моторостроители смутились и, забыв о заблаговременно продуманной инсценировке, с места в карьер принялись поздравлять Аркадия Дмитриевича с трехлетием двигателя. Тень пробежала по лицу Швецова. Стараясь не выходить из себя, он выговорил своим гостям за «юбилееманию».

— А если двигатель проживет не три года, а десять, пятнадцать, наконец, двадцать лет? — никак не мог успокоиться Аркадий Дмитриевич. — Тоже прикажете всякий раз праздновать юбилей? Н-е-ет, я противник такой страсти. Быть отмеченным заслуживает только новое дело. И спрячьте, пожалуйста, подальше вашу бутылку...

Подавляя неловкость, мотористы убрали со стола бутылку, завернутую в газету. И вдруг один из них воскликнул:

— Все равно есть повод!

Быстро разгладив газету, он прочитал вслух: «Началось применение самолетов для борьбы с вредителями лесов. Первое опыление с воздуха было проведено в Култукском лесничестве (Сибирь) в целях уничтожения кедрового шелкопряда».

— Ну, как? — уставился на Швецова находчивый моторист.

Аркадий Дмитриевич, казалось, не услышал вопроса и после недолгого молчания в раздумье проговорил:

— В целях уничтожения кедрового шелкопряда...

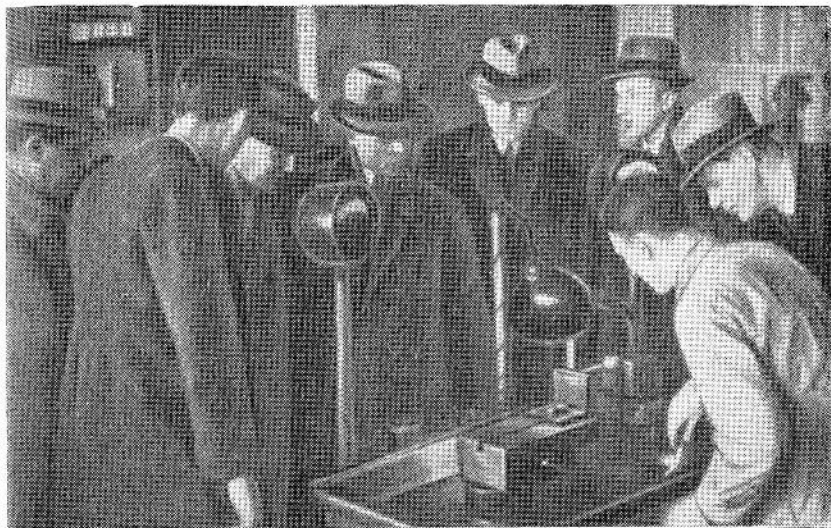
Потом он вдруг улыбнулся, лицо его засветилось. Тронув свои небольшие усы, он радостно воскликнул:

— А ведь это замечательно: авиация и лес. Замечательно!.. Что ж, раз такое случилось, подавайте сюда злополучную бутылку.

Они долго говорили о путях, которыми пойдет советская авиация. После мотористы уговорили Аркадия Дмитриевича сесть за пианино и, затаив дыхание, слушали филигранный шопеновский «Экспромт». Простились, когда за окнами вспыхнули золотые огоньки фонарей.



Аркадий Дмитриевич был доволен. Он радовался тому, что есть на земле много хороших, увлеченных людей, которые за свои идеи могут пойти в огонь и в воду. Вот и его сын Володя, пятнадцатилетний паренек, сказал недавно: «Кончу школу, выучусь, как и ты, на токаря, поработаю на заводе, а потом начну учиться на конструктора». Это же прекрасно, когда у человека есть цель в жизни! Человек без цели — что двигатель без топлива.



Группа советских авиационных специалистов во время посещения одного из американских заводов.

А. Д. Швецов — крайний справа. 1933 год.

...В 1931 году правительство командировало конструктора Швецова в Америку для ознакомления с опытом авиационных фирм. Его долго не было в Москве, и только короткие весточки, которые получали близкие, говорили о том, как он тоскует по родной земле. Возвратившись на родину, Аркадий Дмитриевич подготовил обстоятельный доклад. В 1933 году он был снова командирован в Америку. После второго доклада его пригласил к себе народный комиссар тяжелой промышленности СССР Серго Орджоникидзе, и между ними произошел разговор, который определил всю дальнейшую жизнь Швецова.

Правительство приняло решение направить создателя авиационных двигателей Аркадия Дмитриевича Швецова главным конструктором на новый моторостроительный завод.

Шел 1934 год.

## СНОВА ИСКАНИЯ

Человеку, особенно если возраст его успел перевалить за сорок, не легко ломать сложившийся уклад жизни. Швецов, естественно, много думал о том, как пойдут его дела на новом месте.

Что-то ожидает его? Он знал, что новый завод ничего общего не имеет с родственными предприятиями, где уже давно было налажено серийное производство. Этот завод только начинает свою жизнь. Его цеха и оборудование отвечают самым последним достижениям. Приятно, конечно, работать на таком заводе, но ведь может быть всякое. Нахлынут тысячи больших и малых забот и заставят отодвинуть конструкторскую работу. Что тогда?

Завод стоял лицом к рабочему поселку. Где-то в стороне маячила высоченная труба теплоцентрали, из которой широко струился дым, и казалось, что гигантский хлыст взметнулся в морозном воздухе. У входа в управление завода молодые работницы разгребали снег. На большом фанерном щите висели разномастные объявления. Несмотря на все эти обычные приметы, во всем чувствовался размах, новизна, мощь.

Спутник Швецова проводил его по гулкому, как тоннель, коридору к маленькому кабинету и, отперев ключом дверь, остановился у порога:

— Первый шаг сделайте вы, на счастье.

Несколько дней Аркадий Дмитриевич молчаливо бродил по цехам, присматриваясь к людям и новеньким станкам, заглядывая в дальние уголки огромной заводской территории. Сотрудники управления, попадаясь навстречу, приветливо здоровались с ним, но не решались заговорить. До них дошли слухи, что именно Швецова прочат техническим директором и главным конструктором, но в том, что он останется на заводе, уверенности ни у кого не было.

И все эти дни Аркадия Дмитриевича не покидало чувство тревоги. На заводе не оказалось конструкторской службы. Это было понятно: откуда бы ей взяться сразу на новом мес-

те? Пугало другое: удастся ли сразу приступить к созданию такой службы, найдутся ли подходящие кадры? Он раньше и не представлял, что так мало здесь инженерных работников. Но благоразумие и рассудительность подсказывали: если новому предстоит долгая жизнь, значит, мужать ему и крепнуть, обрастать людьми и набираться сил. От технического директора будет зависеть, как пойдет дело на производстве, а от главного конструктора — сумеет ли он зажечь творческий огонек.

Первого апреля Швецов приступил к работе. Через несколько дней на новое место жительства перебралась и вся семья. Нина Ивановна и Евдокия Моисеевна занялись устройством квартиры. Весть о том, что к главному конструктору приехала семья и, значит, он окончательно решил обосноваться на заводе, молнией пронеслась по заводскому поселку.

Молодой, только начавший складываться коллектив завода очень скоро полюбил этого внешне сурового и медлительного, но в действительности душевного и энергичного до неутомимости человека. Настороженность сменилась симпатией, которая перешла в прочное уважение. Сначала робко, а потом все смелее к Аркадию Дмитриевичу потянулись люди, накрепко связавшие свою жизнь с авиационным моторостроением.

Как раз в этот период в авиации произошло важное событие, к которому причастен был и Швецов. Еще в 1927 году выпущенный под его руководством двигатель М-22 привлек внимание А. Н. Туполева. Был построен целиком из металла спытный истребитель АНТ-5, который поступил в серийное производство и был принят на вооружение.

Вскоре инженер В. С. Вахмистров построил воздушный корабль, который мог нести на себе истребители. В конце 1931 года состоялся первый в мире полет самолета-авианосца с двумя АНТ-5 на борту. Когда авиаматка находилась в воздухе, истребители отделились от нее и самостоятельно продолжали полет. Самолеты, «снявшиеся с якоря», пилотировались замечательными летчиками Валерием Чкаловым и Александром Анисимовым.

Три года прошло с тех пор, и вот сейчас мир облетело удивительное известие: летчик В. А. Степанчонок впервые в истории авиации совершил во время полета посадку на самолет-авианосец.

В эти дни каждый, кто заходил в кабинет Швецова, старался задержаться у него подольше. Люди живо интересова-

лись будущим завода, планами конструкторской работы, с готовностью вызывались на самое трудное дело. А дел было много и трудностей не меньше. Швецов заканчивал доводку своего варианта лицензионного мотора, параллельно шла наладка производства, и все это надо было делать быстро, чтобы не упустить драгоценное время.

Маленький, как семья, конструкторский коллектив работал без устали. До полуночи Аркадий Дмитриевич не уходил с завода. Его энтузиазм воодушевлял сотрудников. А видя сосредоточенные лица начинающих конструкторов Миши Сунгурова, Сережи Тупикова, Швецов сам получал заряд бодрости.

Неожиданно в начале августа на завод приехал Орджоникидзе. В распоряжении Серго был всего один день, и тем не менее он не ограничился беседой в заводоуправлении. В сопровождении директора, главного конструктора и других руководителей завода нарком отправился по действовавшим и строившимся цехам. Удивительное чутье безошибочно вело его на отстающие участки, и короткие разговоры с рабочими помогали дорисовать картину общего положения.

Ходом строительства Орджоникидзе остался не доволен. Об этом он заявил прямо. Его интересовал один вопрос: что нужно сделать, чтобы ускорить работы? Директор просил воздействовать на подрядчиков, ускорить поставку оборудования, упорядочить финансирование, а Швецов высказал просьбу прислать на завод хотя бы несколько молодых, энергичных инженеров. Серго обещал помочь и поздно вечером простился с товарищами.

Аркадий Дмитриевич не ожидал, что, обремененный тысячами забот, нарком без замедления выполнит свое обещание. Но уже 27 августа появилась первая ласточка: по путевке наркомата на завод прибыл молодой инженер Иван Эвич, только что окончивший факультет авиадвигателей Харьковского механико-машиностроительного института. Вскоре начали приезжать другие специалисты.

Работа налаживалась. Хорошо складывались и семейные дела. Владимир был принят в Московский авиационный институт. Его мечта начинала сбываться. Нина Ивановна и Евдокия Моисеевна уже обжились на новом месте, приобрели немало друзей.

Однажды Аркадий Дмитриевич вернулся с завода около полуночи и с удивлением увидел, что Нины Ивановны нет дома. Вскоре она пришла и рассказала о только что закон-

чившемся в партийном комитете совещании жен заводских специалистов. Из пятидесяти женщин партком организовал бригады помощи заводу, и Нину Ивановну включили в санитарную комиссию.

Не могла усидеть дома и мать. Впрочем, об этом Аркадий Дмитриевич узнал из заводской Многотиражки, которая писала: «Евдокия Моисеевна Швецова, мать главного конструктора завода, пошла в детские сады и ясли. После ее работы сразу наметилось улучшение. На столе у детишек появились яблоки. Гречневая каша заменена манной. Ржаной хлеб сменился пшеничным».

Ощущение того, что и близкие ему люди живут одной с ним жизнью, придавало Аркадию Дмитриевичу новые силы. Еще не завершив полностью работу над М-25, он одновременно начал разрабатывать первую модификацию будущего двигателя. Заботами Нины Ивановны в квартире был оборудован маленький кабинет, и здесь Аркадий Дмитриевич довершал то, на что не хватало до предела заполненного заводского дня.

В июле 1935 года М-25 отлично выдержал государственные испытания. Он вылился в оригинальный двигатель, не похожий свойствами на своего прародителя. Мощность в 635 лошадиных сил при весе 435 килограммов отвечала запросам авиаторов, а конструктивно-технологические свойства мотора обещали ему гладкий путь в производстве. Это было первое детище Швецова как конструктора на новом предприятии и одновременно — первый успех зарождавшегося конструкторского коллектива.

Истребительная авиация получила для своих птиц верное и безотказное сердце. Конструкторское бюро, которым руководил Д. П. Григорович, создал моноплан ПИ-1 с двигателем воздушного охлаждения М-25. Один из первых пушечных истребителей, он развивал скорость более 410 километров в час.

Двигатель заинтересовал многоопытного Н. Н. Поликарпова. Аркадию Дмитриевичу уже приходилось сотрудничать с ним в связи выпуском М-11. Теперь Поликарпов обратился к новому двигателю Швецова и на его основе создал самолет И-15бис. Обладая великолепными летно-тактическими данными, этот самолет не один год считался гордостью отечественного воздушного флота. Его с полным правом называли лучшим истребителем в мире, и это было подтверждено на международной авиационной выставке, которая проходила в

Италии в 1935 году. Тогда же на этом самолете летчик Владимир Коккинаки установил мировой рекорд высоты полета— 14 575 метров. Это был настоящий триумф советской авиации.

Теперь уже не вызывало сомнения, что новое предприятие и его конструкторский коллектив во главе со Швецовым превратились в жизнеспособный центр технического прогресса. Первым заявил об этом комсомол, шефствовавший над авиацией. В мае 1936 года ЦК ВЛКСМ принял постановление о присуждении заводу первой премии по итогам конкурса на лучший двигатель.

Первого октября 1936 года Совнарком СССР специальным решением постановил принять завод в эксплуатацию. И хотя предприятие работало уже почти два года, эта весть вызвала в заводском коллективе исключительный подъем. В воскресный день 4 октября состоялся многолюдный митинг. Немало теплых слов было сказано в адрес тех, кто своим трудом создал мотор для советской авиации, в адрес главного конструктора Швецова, который был душой этого большого и нелегкого дела.

В напряженных буднях люди как-то не замечали того, что создали своими руками и что достойно было подлинного восхищения. Об их делах рассказал всей стране со страниц газеты «За индустриализацию» известный конструктор А. А. Микулин, бывший в составе правительственной комиссии по приемке завода. В статье «Вот она, высокая культура!» он писал:

«Этой осенью мне довелось посетить недавно вступивший в строй машиностроительный завод. Завод этот вырос буквально на пустыре. На его строительной площадке раньше располагался манеж коннозаводства. Завод был выстроен в короткие сроки и приступил к изготовлению машин новейших конструкций.

Подъезжая к заводу, я все время раздумывал над тем, как можно в такой короткий срок целиком перенести высокую культуру на почву молодого завода, создавшего свои основные кадры рабочих целиком из молодежи!

Уже въезжая на территорию завода, я заметил справа и слева большие корпуса четырехэтажных жилых домов, окруженные с двух сторон аллеей молодых лип и цветников. В цветниках стояли скамейки с высокими спинками, сделанные по оригинальным чертежам. Фасад завода имеет строго выдержанные архитектурные формы, а перед ним расстила-

ется небольшая асфальтированная площадь, на которой висят знакомые нам знаки регулирования уличного движения, обозначающие место разрешенной стоянки автомобилей».

Далее А. А. Микулин рассказал о деятельности Аркадия Дмитриевича Швецова и его товарищей:

«Под руководством главного конструктора работают четыре отдела: технический, конструкторский, опытный и эксплуатационный. Последний включает в себя школу, где обучаются работники заказчика и будущие эксплуататоры выпускаемой машины. Конструкторским отделом организована живая связь с эксплуататорами изделий завода, и на базе накопленного опыта главным конструктором ведется модификация новых образцов и усовершенствование изделий серийного производства.

Несмотря на то, что проектирование корпуса опытного отдела и его оборудование были отнесены на строительство второй очереди, конструкторскому отделу, работающему в весьма скудном помещении, удалось за короткий срок подготовить новую модификацию машины, которая после тщательной проверки и малосерийного производства будет запущена в серию.

Главный конструктор инженер Швецов показал нам также интересные опытные исследовательские работы над новыми механизмами, которые дали очень ценные результаты».

Две недели — с 10 по 25 октября — в заводском клубе и на фабрике-кухне проходили семейные вечера, посвященные официальному вводу предприятия в строй действующих. На одном из них побывал и Аркадий Дмитриевич. Он пришел с Ниной Ивановной, только недавно получившей за свою общественную работу награду от Орджоникидзе — грамоту и велосипед. Это был их общий праздник, и Аркадий Дмитриевич, пребывая в чудесном настроении, даже принимался подпевать нестройным хорам, возникавшим за столами. О заводе, конструкторских делах, словно сговорившись, никто даже не упоминал, но само веселье было продолжением этих дел, а вернее — их окончанием.

Жизнь была щедра к этим скромным на вид, но в действительности смелым и талантливым людям. 28 декабря 1936 года ЦИК СССР под председательством М. И. Калинина принял постановление, первый пункт которого гласил: «За освоение высококачественного авиационного мотора М-25 и досрочное выполнение производственной программы 1935 и 1936 гг. наградить завод орденом Ленина».

Вторым пунктом шел список работников, награжденных орденами, и в нем была строка: «Орденом Ленина — Швецов Аркадия Дмитриевича, главного конструктора завода».

Свыше 350 поздравлений поступило в адрес орденоносного коллектива. В объемистой пачке, лежавшей на столе у Аркадия Дмитриевича, была одна, особенно тронувшая его телеграмма. Главный конструктор Центрального института авиационного моторостроения А. А. Микулин писал: «Горячо поздравляю Вас и весь героический коллектив с заслуженной наградой. Крепко жму руку».

С большими творческими планами и смелыми замыслами встретили моторостроители новый, 1937 год. Вчерне завершилась работа над очередным двигателем, и Аркадий Дмитриевич вновь погрузился в бесконечные расчеты и опыты.

В начале февраля большая группа работников завода была приглашена в Кремль. Когда все заняли свои места, Григорий Иванович Петровский по праву заместителя Председателя ЦИК СССР объявил заседание Президиума открытым. К заместителю «всесоюзного старосты» один за другим подходили награжденные, и он вручал им маленькие коробочки с орденами. Аркадию Дмитриевичу, отмеченному высшей наградой, Петровский лично прикрепил орден Ленина.

Вечером награжденных принял Орджоникидзе. Верный своему обычаю, нарком к каждому обращался по имени и отчеству, отчего беседа сразу же приобрела дружеский характер. Товарищ Серго ни словом не обмолвился о своем посещении завода, о том, что вынужден был тогда круто поговорить с руководителями предприятия. Счастьем светились его глаза при виде новеньких орденов, радостных лиц, добрых улыбок. Это был и его праздник.

С радостным воодушевлением Швецов и его товарищи слушали наркома, говорившего о задачах моторостроителей. И когда от имени работников завода Аркадий Дмитриевич заявил, что авиация получит новые отличные двигатели, Орджоникидзе крепко пожал ему руку,

На завод приехали вместе с прославленным летчиком Валерием Чкаловым.

Во второй половине дня празднично приодетые, в приподнятом настроении, рабочие-моторостроители направились в заводской клуб, где намечалось провести встречу с орденоносцами. Но там, в большом деревянном здании, оказалось тесно. Все вместе вернулись к заводу и в веселой толчее, прямо на воздухе, устроили митинг. Крепким рукопожатием от-



ветил Швецов Валерию Чкалову на поздравление с высокой наградой.

Через день на заводе состоялась товарищеская встреча инженерно-технических работников с Валерием Павловичем Чкаловым. Аркадий Дмитриевич внимательно слушал его рассказ о совершенном минувшим летом перелете по маршруту — Земля Франца Иосифа — мыс Челюскина — Петропавловск-на-Камчатке — остров Удд. Потом Чкалов поделился своими планами перелета в Америку (он был осуществлен через четыре месяца после этой памятной встречи).

Большую радость у моторостроителей вызвало письмо Серго Орджоникидзе, присланное на завод. Нарком писал: «Я ознакомился с материалами правительственной комиссии по приемке вашего завода. Рад прекрасному отзыву комиссии о состоянии завода, производящего хорошего качества стальное сердце самолета.

Прошу передать всему коллективу братский привет и пожелания дальнейших побед заводу.

Крепко жму руку —

С. Орджоникидзе».

Трудовая слава завода шагнула далеко по стране. Сюда стали приезжать молодые инженеры из многих городов, надеясь найти здесь для себя хорошую школу. И они не ошибались.

Уже несколько месяцев работал в конструкторском бюро молодой инженер Петр Тихонов, окончивший столичный институт и жаждавший живого дела. Сама обстановка, сложившаяся на заводе, приобщила его к каждодневному творчеству, заставила поверить в свои силы. Общение со Швецовым научило тщательности и настойчивости, и Аркадий Дмитриевич с удовлетворением наблюдал рост молодого конструктора.

В ту пору в конструкторском бюро было всего семнадцать человек, включая архивариуса и секретаря. Со всеми вопросами, за неимением промежуточных инстанций, обращались непосредственно к Швецову. Решив посвятить главного в результаты своих расчетов, Петр Тихонов направился к Аркадию Дмитриевичу.

Приподнявшись, Швецов подал руку конструктору, предложил сесть.

Но только начался разговор, в кабинет торопливо и шумно вошли главный контролер, диспетчер и начальник одного

из цехов. Они выложили на стол Швецова четыре кулачковых шайбы и, перебивая друг друга, стали горячо спорить. Оказалось, что эти шайбы были сделаны с отклонением, хотя по профилю изменений и не претерпели. Поскольку контроль их задержал, производственникам потребовалось разрешение главного конструктора.

— Четыре шайбы — это всего четыре мотора. Не четыре-ста. Надо пропустить, — настаивал начальник цеха.

Швецов улыбнулся Тихонову и развел руками, дескать, нельзя задерживать производство. И тут же резко повернулся к начальнику цеха:

— Нет, не пойдет! Ни сегодня, ни в другой раз не пойдет.

Когда вошедшие собрали шайбы и покинули кабинет, Тихонов спросил:

— Почему вы, Аркадий Дмитриевич, не разрешили? Помоему, шайбы в общем-то могли пойти. И притом всего четыре...

— Молоды вы еще, Петр Антонович, недостаточно знаете производство. Ошибки могут быть у каждого, и я сторонник того, чтобы их не смаковать, а исправлять. Но когда люди защищают свои ошибки — это иное дело. Стоило пропустить четыре шайбы, они расценили бы это как право на скидку. Через неделю у моего стола очередь выстроится за такими разрешениями. С другой стороны, что значит «небольшие отклонения»? Это означает, что четыре двигателя должны иметь особую документацию, четыре двигателя должны иметь особую регулировку, и летчики, которым доведется с ними иметь дело, должны всегда помнить нечто такое, чем не следует загружать память. Вот поэтому я и не разрешил. Ни в коем случае нельзя ослаблять производственную дисциплину. Сегодня я отказал и уверяю вас, что больше таких просьб не будет. Ну-с, а теперь давайте посмотрим ваши расчеты...

Этот разговор до сего дня помнится Тихонову. То, что произошло на его глазах, и выводы, сделанные Швецовым, были уроком, какой нельзя было получить ни в одном институте. Тщательность и добросовестность, которых требовал главный конструктор, стали первыми заповедями коллектива конструкторского бюро.

Аркадий Дмитриевич был настойчивым воспитателем. Случалось, узнает он, что тот или иной конструктор потерял веру в возможность решить сложный вопрос, — непременно пригласит его в кабинет и не пожалеет времени, чтобы приободрить человека. Такие беседы, как правило, были очень

деликатны, без тени нажима. Его хладнокровие и уверенность постепенно передавались собеседнику, и тот внутренне сам начинал досадовать на свое малодушие. Швецов безошибочно улавливал этот момент и делал последний шаг:

— Значит, никак не клеится? М-да... Ничего удивительного, новое дело. Но именно теперь у вас имеется реальная возможность подтвердить свою приверженность к новому.

Выходя из кабинета главного, человек ощущал прилив сил, испытывал то состояние, когда хочется потрогать собственные мускулы.

Шаг за шагом мужали молодые конструкторы, радуя своего строгого и доброго учителя. Владимир Нитченко, Нурий Манюров, Сергей Тупиков, Михаил Сунгуров становились зрелыми мастерами своего дела. Двигатели воздушного охлаждения стали судьбой Швецова и его товарищей. Теперь можно было отважиться на скачок — взяться за решение принципиально новой задачи. Время не ждало, надо было выполнять обещание, данное наркому.

И вот в полные напряжения дни, как гром среди ясного неба, обрушилась тяжелая весть о внезапной кончине Серго Орджоникидзе. Аркадий Дмитриевич с болью переживал эту утрату. Вечером 18 февраля в партийном комитете завода собрались моторостроители-орденоносцы, чтобы в газетной статье сказать любимому наркому последнее прости. Среди них был и Швецов. Затуманенными глазами он смотрел в окно и в очередь с товарищами диктовал мужественные слова:

«Серго стоял у колыбели нашего молодого завода, беспрерывно заботясь о нем.

Серго приехал к нам в 1934 году, когда еще на заводе шел только монтаж и освоение производственного процесса. Приезд Серго мобилизовал коллектив, влил уверенность и силы, он помог коллективу выполнить и перевыполнить задания любимого наркома. Жесткие сроки, данные Серго, были перекрыты, мотор был освоен и выпущен досрочно. Победе молодого коллектива Серго радовался вместе с нами. Серго был с нами в Москве 7 февраля этого года на товарищеской беседе, после того как правительство вручило нам орден Ленина для завода и ордена каждому из нас.

Слова Серго на этой беседе навсегда врезались в сердце каждому из нас. Товарищ Орджоникидзе дал задание коллективу сделать еще более мощный и надежный мотор.

Этот мотор будет сделан...»

Три года, прожитые Швецовым на новом месте, оказались на редкость плодотворными. Заводская марка завоевывала все более прочную славу, заслужили признание первые двигатели, созданные коллективом конструкторского бюро, люди ощутили свои силы и были готовы к новым исканиям. Не этого ли он желал, когда расставался с «Мотором»?

И друзьями-товарищами не обделила его жизнь. Эти молодые люди, более всего любящие свою профессию конструктора, близки ему и дороги. И не потому только, что напоминают ему собственную молодость. Вместе с ними — он верит в это — ему работать многие годы.

Хорошо и то, что удалось установить тесную связь с местным техникумом, который готовит специалистов по двигателям внутреннего сгорания. Будь построен завод в ином месте, не удалось бы всего за несколько лет сделать так много. Именно они, выпускники техникума, стали той силой, которая помогла взять счастливый разбег.

Аркадий Дмитриевич внимательно следил за жизнью техникума. Возможно, в нем не умолкла струнка бывшего преподавателя академии имени Н. Е. Жуковского, а может быть вспомнились годы юности, когда он, такой же молодой, как эти ребята из техникума, слушал лекции по двигателям в Высшем техническом училище...

Однажды он узнал, что техникум испытывает нужду в лабораторном оборудовании. Последовало распоряжение подобрать все необходимое и передать будущим моторостроителям. В другой раз, прослышав, что там проводится теоретическая конференция учащихся, Швецов решил познакомиться с ними поближе.

Он прошел в просторную аудиторию, до отказа заполненную молодежью, и сел в дальнем ряду. Паренек, оказавшийся по соседству, внимательно посмотрел на высокого мужчину с орденом Ленина на пиджаке и наморщил лоб, пытаясь что-то припомнить. Но так ничего и не вспомнил. Прислушиваясь к веселому студенческому гомону, Аркадий Дмитриевич обвел взглядом аудиторию. Заметив на коленях соседа общую тетрадь, он пригляделся к ней. Не долго думая, паренек подал ее Аркадию Дмитриевичу.

На тетрадной обложке рукой хорошего чертежника было выведено: «Ранние двигатели конструктора А. Д. Швецова». Аркадий Дмитриевич с любопытством открыл первую страницу и стал читать. Автор конспекта сначала давал обстоятельный обзор авиационного моторостроения в середине два-

дцатых годов. Дальше излагался основной материал. С первых же строк категорически отвергался старый РАМ как представитель семейства моторов водяного охлаждения, и это утверждение подкреплялось энергичной фразой о том, что двигатели такого рода вызывают представление не о самолетах, а об автомобилях.

Швецов искоса глянул на своего соседа, но тот внимательно слушал докладчика.

Следующий раздел касался двигателя М-11, который был звучно и верно назван первым советским серийным мотором воздушного охлаждения. Должно быть автор основательно разобрался в его схеме, потому что не обошел своим вниманием ни оригинальное газораспределение, ни разъемный колечатый вал, ни данные межремонтного срока надежной работы. Утверждалось, что этот мотор станет «школой для тысяч и тысяч советских летчиков».

Паренек привел все известные примеры применения М-11, а начал он их с «бесхвостки». В начале строки было оставлено место для даты, и после отступа Швецов прочитал: «...в мастерских Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского конструктор Б. И. Черановский создал учебно-тренировочный двухместный самолет БИЧ-7 с двигателем воздушного охлаждения М-11. Во время испытаний машина показала удовлетворительную устойчивость и управляемость, развила скорость горизонтального полета 165 км/час, достигнув потолка около 5000 м. Самолеты Б. И. Черановского были первыми в истории авиации образцами летательных аппаратов «бесхвосток» или «летающих крыльев». Следовательно, половина доля приоритета принадлежит создателю мотора А. Д. Швецову».

Аркадий Дмитриевич вынул из внутреннего кармана автоматическую ручку и поставил на месте пропуска: «В 1929 году...» Паренек с неподдельным удивлением уставился на Швецова:

— Откуда вам известен год? Я перелистал все учебники — не нашел.

— Вы не сомневайтесь, год именно 1929-й, — ответил Швецов.

За несколько минут до перерыва они выбрались в коридор, и парень в нескольких словах рассказал о себе. Приехал учиться из Сибири, в нынешнем году уже получает диплом и решил поступать в Московский авиационный; фамилия — Захаров, а звать Костей. Обезоруженный открытым характе-

ром своего собеседника, Аркадий Дмитриевич назвал себя, и Костя тут же протянул свою тетрадь для автографа. И еще он сказал, что после института хотел бы работать у Швецова. Аркадий Дмитриевич обещал выполнить его просьбу.

Техникум с его делами и заботами прочно вошел в жизнь Швецова. В течение многих лет он был председателем государственной экзаменационной комиссии и с удовольствием ставил свою подпись на путевках выпускников, которых направляли под его начало.

Конструкторское бюро все еще являло собой нечто незавершенное. Малочисленный коллектив и неимение своей опытной базы были серьезным тормозом в работе, и Аркадий Дмитриевич выдвинул вопрос о создании мощного опытно-конструкторского бюро. Это было необходимо еще и потому, что назревало время переходить к новым, более сложным схемам двигателей, которые нужно было осуществлять большими силами на основе широких исследований. Но главное состояло в общем положении нашей авиации, о котором можно было судить по окончании гражданской войны в Испании.

Известно, что на первых порах республиканские пилоты успешно освоили советские истребители, которые прозвали «курносими», и причинили германо-итальянской авиации значительный урон. Но едва на помощь генералу Франко поступили немецкие «мессершмитты», как сразу же обозначилось их превосходство в воздухе.

В начале 1939 года правительство созвало совещание для обсуждения состояния нашей авиации. Оно проходило в Кремле, в овальном зале, стены которого пестрели множеством схем, чертежей самолетов и двигателей различных конструкций.

«В числе присутствующих, — вспоминает о совещании А. С. Яковлев, — находились конструкторы В. Я. Климов, А. А. Микулин, А. Д. Швецов, С. В. Ильюшин, Н. Н. Поликарпов. Зал был переполнен. В президиуме совещания — члены Политбюро Центрального Комитета партии. Доклада не было. К нам обратились с кратким словом — просьбой высказаться и помочь своими предложениями, как можно быстрее ликвидировать отставание в области авиации».

Когда очередь дошла до Аркадия Дмитриевича, он высказал свои соображения о создании четырнадцатигильдрового двигателя воздушного охлаждения, выгодно отличающегося от иных звездообразных моторов малой лобовой площадью. Новый двигатель, как считал конструктор, даст

возможность выбрать наилучшие формы фюзеляжа и, следовательно, позволит уменьшить лобовое сопротивление самолета.

Предложения Швецова вызвали большой интерес. Ему поручили обстоятельней разработать свои предложения и подготовить специальный доклад.

Весной многие из тех, кто принимал участие в большом разговоре о путях развития авиации, были вторично приглашены правительством. С волнением ожидали конструкторы вызова: на этот раз беседа велась с каждым в отдельности.

Теперь Аркадий Дмитриевич более конкретно, уже в деталях обрисовал будущий двигатель и был безмерно рад, когда его проект всецело одобрили. Здесь же состоялось решение о создании мощного опытно-конструкторского бюро во главе с Швецовым.

Работа над новым двигателем началась без промедления. И главный конструктор, и его товарищи отрешились от всего, что не было связано с будущим мотором. Сложнейшая техническая задача решалась ценой огромного напряжения.

Швецов, стремясь уменьшить лобовую площадь двигателя, смело пошел на снижение высоты цилиндров. А для того чтобы в связи с укорочением хода поршней мощность двигателя не уменьшилась, конструктор увеличил подачу топлива в цилиндры, повысив за счет этого число оборотов.

Конструктивно мотор выглядел очень компактно. Все четырнадцать цилиндров располагались звездообразно в два ряда, отчего двигатель стали называть «двухрядной звездой». Размещенные по лучам двух одинаковых звезд, цилиндры задней звезды вписывались в интервалы между цилиндрами передней звезды, и этим достигалось равномерное охлаждение всего двигателя.

В то время широко входил в авиацию великолепный, швецовский же, девятицилиндровый двигатель М-63. Однако он никак не мог сравниться с новым мотором АШ-82, мощность которого была в полтора с лишним раза больше и доходила до 1700 лошадиных сил. Вес нового мотора составлял всего 850 килограммов. По мощности он значительно превосходил однотипный американский «Райт-Циклон».

Сама идея мощных двигателей, способных безотказно работать на больших высотах, была значительным вкладом в развитие нашей авиации, потому что сулила дальнейшее увеличение скорости, высоты и дальности полета самолетов.

Мотор АШ-82 принес конструкторскому центру Швецова всесоюзную славу. Казалось бы, теперь некоторое время можно почитать на лаврах. Но нет, Швецов сразу же приступает к проекту нового двигателя, намереваясь дать ему еще более высокие характеристики.



А. Д. Швецов с группой своих сотрудников в рабочем кабинете. 1949 год.

И как раз в это время, в августе 1939 года, на Аркадия Дмитриевича обрушился жестокий удар: нелепая смерть унесла жену — любовь и дорогого друга. Нина Ивановна погибла в железнодорожной катастрофе.

Он не находил себе места. Впервые в жизни в сердце прокралась ужасающая, безысходная тоска, от которой невозможно спрятаться. Казалось, со смертью жены оборвутся нити, связывающие его с будущим, с самой жизнью... Но в эти тягостные дни рядом была добрая и мудрая мать, рядом были товарищи с их молчаливой мужской дружбой, и капля за каплей — они помогли вернуть силы.

Поздней осенью, возвратившись из санатория, Аркадий Дмитриевич передал свои неофициальные обязанности технического директора новому главному инженеру. Виктор Павлович Бутусов оказался превосходным знатоком производства и дотошным приверженцем строжайшей технологической дисциплины. Этим он сразу расположил к себе Швецова, и они стали друзьями.



Уже ознакомившись с работой над новым двигателем, главный инженер как-то сказал Аркадию Дмитриевичу:

— Мало иметь бриллиантовую идею, ее надо претворить в жизнь. А теперь с получением самостоятельного опытно-конструкторского бюро у вас открываются блестящие возможности. Я много лет представлял в американской «Райт Аэронаутик Корпорейшн», хорошо знаком с их делами и порядками, но, честно говоря, не променял бы наш завод на всю их фирму.

— Как я не променял бы наше юное ОКБ на их конструкторские офисы, — заметил Швецов. — Главное все же люди, а тут с нами никто не в силах конкурировать.

Эта уверенность постоянно укреплялась в Швецове. Он настраивал своих сотрудников на высокое творческое напряжение, опираясь прежде всего на самое замечательное их качество — преданность делу.

То было время серьезных событий, разыгравшихся в мире. Японские империалисты предприняли вооруженное нападение на Монголию у реки Халхин-Гол, гитлеровские гарнизоны расквартировались в Польше... Грозовые тучи подбирались к границам Советского Союза, и даже очень далекие от понимания военной стратегии люди смутно ощущали дыхание войны.

В период, когда советские войска громили регулярные части Японии на монгольской земле, Швецов тщательно изучал сообщения о действиях нашей авиации. Там, в районе Халхин-Гола, широко применялись истребители «Чайка» с двигателем М-62. Бипланная схема истребителя обеспечивала ему хорошую маневренность на горизонталях, а сильный мотор доводил максимальную скорость до 440 километров в час. Машины с двигателями Швецова показали полное превосходство над авиацией противника. Впервые там проходили групповые бои с одновременным участием в них свыше 250 самолетов.

Было ясно, что возможная война с фашистской Германией станет гигантской схваткой моторов. Но, конечно, в этой схватке не придется делать ставку на двигатели, подобные тем, что прославились на Халхин-Голе. Новые масштабы действий непременно потребуют от двигателей больших мощностей и скоростей. Помня это, Аркадий Дмитриевич как руководитель ОКБ стремился форсировать работу над АШ-82.

Швецову хотелось творить, не думая о возможной войне, отдавая всю свою фантазию конструктора мирным нуждам

страны. Как ему приятно было узнать, что недавно спроектированный Н. И. Камовым крылатый автожир оснащен одним из его, швецовских, моторов. Пусть бы побольше было таких вот свершений. Но время диктовало иные задачи.

Шел 1940 год. Работа над новым двигателем подвигалась к концу. Иван Петрович Эвич, первая ласточка 1934 года, а теперь ведущий конструктор по АШ, докладывал главному, что мотор уже доведен до семидесяти часов работы. Завершалась доводка, что само по себе всегда является праздником в конструкторских коллективах. Вдруг пришло известие, что дальнейшее финансирование двигателя приостановлено. Запрос в высшие инстанции подтвердил эту новость. Понимая, что может последовать за таким решением, Аркадий Дмитриевич не пал духом. Он знал: его АШ-82 очень нужен стране и рано или поздно пробьет себе дорогу. Но кем-то затеянная интрига уже получила ход.

Вскоре приехала комиссия, которой было поручено доказать неприемлемость нового двигателя. Представитель Военно-Воздушных Сил кропотливо изучал документы, присутствовал на стендовых испытаниях и перед отъездом заявил, что мотор не оставляет повода ни для каких сомнений. Он и его коллеги запросили сравнительную характеристику потенциальных возможностей всех двигателей такого типа, конструкторы спешно подготовили необходимую справку, и с тем гости уехали.

Настроение в ОКБ было приподнятое. Члены комиссии прямо сказали, что будут отстаивать свою точку зрения. Каково же было удивление, когда через несколько дней стало известно, что решение вопроса затягивается. Люди недоумевали: что произошло? Работу над двигателем не приостановили. Скрывая подавленность, Аркадий Дмитриевич по-прежнему был приветлив. Казалось, все идет хорошо. Но как-то Швецов обронил: «Как жаль, что нет в живых Орджоникидзе!»

Однажды утром в ОКБ приехал секретарь областного комитета партии. Не заходя к Швецову, он направился прямо в конструкторский зал. Только переступил порог — и, обращаясь ко всем сразу, громко спросил:

— Как, ребята, мотор?

В один голос конструкторы откликнулись:

— Хо-ро-ший!

Ему показали сравнительную характеристику, экземпляра которой вручили членам комиссии, и, рассматривая ее на ходу, он пошел к Аркадию Дмитриевичу. Уже перед дверью кабинета главного остановился и, глядя на график высотности, покачал головой: «Маловата».

После взаимных приветствий секретарь обкома заговорил о двигателе, все еще держа в руках характеристику моторов.

— Всем хорош ваш 82-й, только вот высотность маловата, — начал он осторожно.

Аркадий Дмитриевич посмотрел на него долгим взглядом и вдруг вспыхнул:

— Насколько мне известно, вы по образованию инженер-авиационник. Как же можно так голословно утверждать? Высотность нашего двигателя 4650 метров, в то время как лучшие моторы фирмы «Райт» имеют 3960. Разница почти в семьсот метров, и она в нашу пользу.

Собеседник Швецова недоуменно пожал плечами и протянул ему характеристику.

Аркадий Дмитриевич взглянул на линию графика и сумрачно опустил голову:

— М-да, черным по белому...

Но тут же он встрепенулся и, постукивая пальцем по злополучной, не доведенной до нужной точки линии графика, заговорил:

— Это просто ошибка. Недозволительная, но обыкновенная ошибка того, кто чертил график. Я взыщу с виновного. Мы немедленно сообщим комиссии поправку, хотя там и без того разберутся. Но канитель вокруг двигателя, обращаю ваше внимание, началась значительно раньше, до приезда комиссии. В чем же дело? Впрочем, я снимаю свой вопрос. Имею лишь просьбу: вникните в значение нашей работы для авиации. Иных просьб нет.

Через пятнадцать минут в кабинете главного собрались ведущие конструкторы. Швецов был разгорячен только что закончившимся разговором и сейчас исподлобья, сумрачно оглядел своих товарищей. Без лишних слов спросил:

— Вам известна высотность нашего двигателя?

Конструкторы переглянулись: какой, мол, может быть разговор? На всякий случай кто-то назвал абсолютную цифру. Тогда Аркадий Дмитриевич приподнял над столом график и с каким-то горестным недоумением, тише обычного, спросил:

— Как же вы могли вот так?

И уже отходя, читая в глазах товарищей молчаливое сознание вины, добавил:

— Эх вы, сапоги...

Он произнес эти слова и тотчас же покраснел. Поняв, что наступила разрядка, конструкторы облегченно вздохнули.

Аркадий Дмитриевич потом долго еще не мог себе простить этой неделикатности, а конструкторы, вспоминая памятный для них случай, удивлялись: так подвели человека, а он даже отругать не сумел.

Все разрешилось благополучно. АШ-82 продолжал проходить стендовые испытания и готовился держать государственный экзамен.

Осенью 1940 года за большой научно-технический вклад, внесенный в создание авиационных двигателей, Высшая аттестационная комиссия присудила конструктору Аркадию Дмитриевичу Швецову без защиты диссертации ученую степень доктора технических наук.

И еще одно радостное событие: Владимир окончил моторостроительный факультет авиационного института и получил диплом инженера. Сын пошел по стопам отца.

Стояли последние дни октября. Отшумели страсти футбольного сезона. Разом поблекла золотая краса листьев, долго лежавших на тротуарах. Улетали на юг птицы. Все говорило о поздней осени, которая уже готовилась уступить свои права морозной зиме.

Уходящая пора обернулась для Швецова «болдинской осенью». Он испытывал благодатный прилив сил и, как никогда прежде, в нем проснулся художник и пианист. Легкий мольберт обычно укладывался на заднее сиденье ЗИСа, и машина бежала к небольшой речке, окаймленной багряными деревьями, глядевшими в воду. Аркадий Дмитриевич очень скоро отключался от повседневных раздумий и умиротворенно бродил меж деревьев, чувствуя, как, подобно последним оборотам мотора, затихает в нем напряжение дня.

Невысокий гладкий пенек был самым удобным сиденьем. Чуть откинувшись назад, Аркадий Дмитриевич тщательно устанавливал мольберт и долго сидел так, не шелохнувшись. Но тут внимание его привлекала какая-нибудь качнувшаяся под порывом ветра золотая вершина березы. Он устремлял к ней свой взгляд, потом переносил его дальше, на другие деревья, и вдруг начинал ощущать, как запекает в

нем торжествующий голос красоты. Торопливые мазки ложились на полотно, но он не старался осмыслить изображаемое, а только прислушивался к этому поющему голосу и переливал его в краски. Именно в такие минуты исключительно сильным было ощущение истоков творчества. Наверное, ничто значительное не бывает просто придумано, оно обязательно складывается из того, что накоплено, и однажды, уже наполненное дыханием жизни, прорывается наружу, выливаясь в то, что завтра поразит людей.

Он думал так отнюдь не о своих этюдах. Едва умолкал в нем художник, как где-то в глубинах души «набирал обороты» его главный «мотор», и через несколько минут он уже опять был конструктор. Снова в уме громоздились расчеты, предположения и догадки, которые немедленно опровергались новым наплывом мысли. Это было продолжение непрекращавшегося процесса творчества.

А вечером он садился к роялю. Звуки шопеновского «Экспромта» заполняли квартиру. Но вот они неожиданно растворялись в тоскливых аккордах Скрябина, звучал любимый Этюд. Безысходная грусть таяла, замирала и вдруг обращивалась яростью принявшего решение человека, который ни за что не отступит от своего, потому что верит в силы и в справедливость.

Это тоже было продолжением творчества.

В эти дни зрела мысль об усовершенствовании только что созданного АШ-82.

Утром Аркадию Дмитриевичу принесли на подпись текущие документы. Он быстро вернул секретарю пухлую папку и взял свежую «Правду». На первой странице было помещено сообщение о присвоении главному конструктору Поликарпову звания Героя Социалистического Труда. Швецов вновь позвал секретаря и стал диктовать поздравительную телеграмму.

Аркадий Дмитриевич испытывал высокое уважение к этому талаэтливому самолетостроителю. Их давно, еще со времен выхода М-11, связывала творческая дружба. Именно он, Поликарпов, избрал этот двигатель для своего У-2. Прошли годы, а славный самолет все еще верно несет свою службу.

Но не только общность работы — их связывает нечто большее. Они находятся далеко друг от друга, каждый в своем конструкторском бюро, но в то же время вместе прошли

Халхин-Гол, вместе штурмовали укрепления белофиннов. Нет, им не довелось быть в этих боях, но ведь там сражались их истребители. И как знать, может быть вновь придется им ринуться на врага, чтобы заслонить родную землю!

...В конструкторском зале тишина. Постороннему глазу может показаться, что люди только готовятся к работе и сейчас обдумывают, как ее начать. Но тишина обманчива. Если бы вдруг случилось чудо и зазвучали мысли этих людей, стены зала не вынесли бы могучего напряжения. Конструкторы говорят: это молчание высшего порядка. Но в шутке есть своя правда, ведь тишина тишине — рознь.

Аркадий Дмитриевич неслышно проходит вдоль шеренги чертежных досок. У него отличное зрение, и еще издали он схватывает существо изображения. В эти минуты кажется, что учитель идет по классу, где ученики творят таинство сочинения. Каждый, видя, что учитель не замедлил шаг, поровнявшись с ним, невольно думает: значит, все в порядке. И еще лучше спорится работа.

Проводив взглядом Швецова, конструкторы вновь склоняются над своими досками.

Потом Аркадий Дмитриевич направляется в цеха. В механическом он вслушивается в разноголосый шум станков, с ревнивым чувством бывшего токаря задерживается у новенького токарного станка, полученного на днях. На сборке тоже все идет своим чередом, как будто людьми руководит некое невидимое расписание. Рабочие, щеголяя сноровкой, бойко справляются со своими узлами, которые будут «завязаны» в окончательной схеме двигателя. Здесь и замыкается цепь, которая берет начало там, в конструкторском зале.

Впрочем, здесь ли? Последнее слово всегда за испытателями, людьми сдержанными, у которых каждая фраза на вес золота. Они под стать врачам: простукают, выслушают, потрогают каждую косточку, а потом разом скажут, здоров или болен. Диагноз испытателей окончательный и исключает дискуссии. Аркадий Дмитриевич всячески поддерживает такой порядок и однажды, прямо в испытательном, рассказал в связи с этим поучительный случай.

Было это давно, в 1870 году. Когда английское адмиралтейство спустило на воду броненосец «Кэптен», скромный инженер Рид сделал модель судна и проверил, как оно будет вести себя во время морских волнений. Модель опрокидывалась даже при небольшом волнении, и инженер немедленно сообщил об этом адмиралтейству. Его заявление, основанное

на опыте с какой-то игрушкой, было осмеяно. Но вскоре броненосец перевернулся вверх килем, и 523 моряка пошли на дно.

— Каждый из нас, — заключил Аркадий Дмитриевич, — должен быть тем инженером Ридом, а проще говоря — человеком с неподкупной совестью испытателя.

В мае 1941 года двигатель АШ-82 прошел государственные испытания и был запущен в серийное производство.

Через месяц началась война.

## ЧЕРЕЗ ВОЙНУ — К МИРУ

Все еще не хотелось верить, что свершилось непоправимое. А оттуда, с запада, уже шли тяжелые вести. И вот отлетели последние приметы мирной жизни, уступив место четырем долгим военным годам. Казалось, что ровно работавший мотор внезапно притих и вдруг, преодолев границы высшего напряжения и обнаружив в себе двойной, тройной запас мощности, вопреки физическим возможностям рванулся в область небывалой нагрузки. Люди принимали двойную, тройную нагрузку и считали это в порядке вещей. В ОКБ Швецова работали, как всюду.

Швецов, конечно, понимал, какую угрозу несет германский фашизм. Но непоколебима была его вера в победу.

Вспомнился 1933 год, когда он, возвращаясь из Соединенных Штатов Америки на родину, проездом оказался в Берлине. Желание познакомиться с городом очень скоро вытеснила жуткая картина, увиденная на улицах. Как зловещие птицы, реяли над колоннами знамена со свастикой. Крики: «Хайль!» В узкой, как кишка, Вильгельмштрассе — тоже знамена, движущийся лес поднятых рук, незатихающий и бесконечно нарастающий рев «хайль». Безликая, тупая толпа. Взбесившееся стадо.

Прочь отсюда, из этого волчьего логова! Скорее на поезд, домой! Старый «мерседес», петляя по темным улочкам, остановился, наконец, у вокзала. Швецов вышел из машины и совсем рядом услышал это собачье «хайль». Подошли какие-то подозрительные личности в черных плащах с поднятыми воротниками и потребовали документы. Энергичный протест не смутил гитлеровских молодчиков, они объявили советского инженера задержанным. И снова вскинутые вверх руки, нагсадное «хайль»...

Сегодня вся эта накипь, облитая броней, ринулась на нашу землю. Завязалось единоборство двух противоположных сил, началась небывалая схватка моторов. И надо сделать все, что в человеческих возможностях, чтобы остановить и похоронить фашистское чудовище.

В кабинете главного конструктора слышен несмолкающий гул цехов и приглушенный в испытательных камерах рев моторов. Двигатель АШ-82 уже поставлен на поток. Забылись треволения сорокового года, без остатка исчезло чувство горечи тех дней. Мысль занята иным. На первом плане теперь нужды фронта.

Пожалуй, первым, кого заинтересовала «двухрядная звезда» Швецова, оказался Туполев. Он построил скоростной двухмоторный бомбардировщик, на который поставил двигатель водяного охлаждения, но едва получил «добро» мотор АШ-82, Туполев заменил им прежнюю силовую установку. И вот новый скоростной бомбардировщик принят на вооружение и принимает непосредственное участие в стратегических планах советского командования.

Коллектив ОКБ в приподнятом настроении: начало положено. И какое начало! Двигатель, каждая деталь которого стала чем-то родным, теперь работает на победу. Это значит, что и конструкторы сражаются на фронте. И конечно же, то, что сделано, — далеко не предел. Аркадий Дмитриевич задумал модифицировать мотор, вдохнуть в него новую мощь, и сейчас это стало боевой задачей всего ОКБ.

Рабочий день в конструкторском бюро смыкается с новым, завтрашним днем. Сотрудники берут пример с главного. Швецов за полночь сидит над проектами, а завтра его видят свежим, энергичным, как будто не прожиты утомительные сутки. Устают машины, но человек не должен, не имеет права уставать в это грозное время. Никто не говорил об этом вслух, но каждый понимал, что иначе невозможно.

Однажды Аркадию Дмитриевичу позвонили из бюро пропусков. В этот момент он заканчивал разговор с конструктором Павлом Соловьевым, который принес интересный расчет. Извинившись, главный снял телефонную трубку:

— Слушаю.

На другом конце провода взволнованный голос спрашивал, что случилось с Соловьевым, который «вторые сутки не выходит с завода».



— Должно быть то же, что и со всеми: человек работает, — ответил Швецов.

Он положил трубку и с отцовской нежностью посмотрел на двадцатичетырехлетнего парня, который лишь год назад окончил институт. И промолчал. Лишь, прощаясь, крепче обычного пожал руку.

Так работали многие.

В конце 1941 года конструктор самолетов В. М. Петляков сообщил Швецову о своем замысле модифицировать скоростной четырехмоторный бомбардировщик, созданный в свое время на базе туполевского АНТ-42. В первом варианте был поднят «потолок» машины и увеличена скороподъемность. Теперь Петляков решил повысить скорость и увеличить дальность полета, для чего и хотел использовать АШ-82.

Этот замысел суждено было осуществить другим. В январе 1942 года Владимир Михайлович Петляков погиб при авиационной катастрофе, и его идею взяли претворить в жизнь товарищи по конструкторскому бюро. На бомбардировщике были установлены мощные высотные звездообразные двигатели Швецова. С этими моторами скорость бомбардировщика значительно превысила 450 километров в час, а дальность полета достигла 6000 километров. В таком виде Пе-8 был принят на вооружение.

Теперь уже многие самолеты с двигателями Швецова сражались на фронте: поразительно выносливый Пе-2, служивший транспортной и санитарной машиной, высокоманевренный истребитель «Чайка», прославившийся еще на Халхин-Голе, скоростные бомбардировщики Ту-2 и Пе-8. Тем временем коллектив ОКБ завершил работу над первой модификацией двигателя АШ-82, которым предстояло оснащать самые совершенные истребители.

О передышке не могло быть и речи, потому что время властно предъявляло все новые требования. На предприятиях обсуждалось письмо бойцов, командиров и политработников Северо-Западного фронта, которые предложили начать соревнование фронта и тыла за скорейший разгром врага. На письмо надо было отвечать не только письмом, но и делом.

В напряженной работе для фронта, целиком поглотившей ум и волю, встретил Аркадий Дмитриевич свое пятидесятилетие.

Двенадцатью днями раньше у Владимира родился сын — маленький Андрюшка. И товарищи сердечно поздравили

Швецова с двойным праздником — с юбилеем и внуком. Расстроганный их вниманием, он поспешил в кабинет, чтобы прийти в себя за каким-нибудь неотложным расчетом.

До войны он не так думал отметить этот день. Хотелось заложить тройку и лихо, по-русски, помчаться с друзьями в волшебный январский лес и бродить по сугробам, наслаждаясь беззвучной прелестью зимы, а после распалить звенящими сучьями пузатый кольчугинский самовар и пить на морозе обжигающий чай...

Она пришла, эта поэтическая январская пора, но еще раньше пришли тяжелые вести с фронта, вытеснив все желания. Лишь одно большое желание наполнило сердце: приблизить победу!

Дома Швецов сел к роялю. За окном чернела глухая ночь, и оттуда, из темноты, то замирая, то вновь разливаясь прибоем, доносился неумолчный голос завода. Пальцы легли на клавиши, которые отозвались тоскливым пиано и тут же, словно перечеркивая ошибку, взорвали тишину ночи бурными аккордами бессмертного Эгюда Шопена. Это был порыв, когда не обращаешь внимания на тщательность, целиком сливаясь со стихией звуков. И когда рояль умолк, Аркадий Дмитриевич подумал: «Знаменательное совпадение — первый день после пятидесятилетия придется на понедельник, когда с новыми силами люди приступают к работе».

Наутро в газетах был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР: «За выдающиеся достижения в области авиационного моторостроения, поднимающие оборонную мощь Советского Союза, присвоить звание Героя Социалистического Труда и вручить орден Ленина и золотую медаль «Серп и молот» конструктору товарищу Швецову Аркадию Дмитриевичу».

Вскоре создателю авиационного мотора АШ-82 была присуждена Государственная премия первой степени.

И сразу же хлынул поток приветствий — от старых друзей, от коллективов заводов, научно-исследовательских институтов, с фронта. Командир авиационного полка Герой Советского Союза майор Калачев писал: «Личный состав Н-ского авиационного полка шлет Вам, тов. Швецов, горячее поздравление в связи с награждением Вас высшей правительственной наградой — орденом Ленина и присвоением Вам звания Героя Социалистического Труда. Ваши заслуги перед нашей

Родиной в области авиадвигателестроения особенно близки нам, летчикам и техникам-истребителям. На Ваших моторах, Аркадий Дмитриевич, наши славные летчики уничтожают и впредь будут уничтожать фашистских мерзавцев — эту страшную чуму, сеющую смерть нашему народу. Пожелаем Вам, Аркадий Дмитриевич, здоровья и полных сил для дальнейшей плодотворной работы по укреплению мощи нашей авиации.

Смерть немецким оккупантам!»

Свой пятьдесят первый год Швецов встретил новыми творческими исканиями.

В те дни конструкторское бюро, руководимое Семеном Алексеевичем Лавочкиным, представило на государственные испытания новый самолет-истребитель Ла-5 с швецовским двигателем АШ-82. Скорость самолета благодаря значительно более мощному двигателю увеличилась, улучшился вертикальный маневр. Кроме того, звездообразный двигатель воздушного охлаждения АШ-82 был мало уязвим для пулевых попаданий и осколков снарядов и в некотором смысле являлся броней для летчика.

На самолете Ла-5 советские летчики не боялись лобовых атак. Выяснилось, что по скорости он на сорок-пятьдесят километров в час превосходит немецкий серийный истребитель Ме-109Г. Фашистские «мессеры» не выдерживали схватки с замечательной советской машиной.

В одном из сообщений, полученных из истребительного авиаполка, действовавшего на Западном фронте, Аркадий Дмитриевич прочитал о двигателе АШ-82:

«3 сентября на самолете Н (летчик командир звена младший лейтенант Ходук) один снаряд пробил всасывающее сопло и разорвался под дроссельными секторами карбюратора (имеется значительное количество ударов в дроссельные сектора и форсунку). В результате ударов сектора заклинились. Наддув при этом был восемьдесят миллиметров ртутного столба. Другой снаряд пробил крышку клапанной коробки цилиндра, разорвался и осколками пробил всасывающий и выхлопной патрубки четырех цилиндров. Третий снаряд пробил патронный ящик, всасывающий патрубок цилиндра № 10 и, ударившись о ребра цилиндра № 11, потерял пробивную способность. Мотор работал нормально и летчик прилетел на свой аэродром, покрыв расстояние в восемьдесят километров от места боя. При посадке летчик выключил мотор зажиганием.

Ваш мотор показал в боевых условиях живучесть, малоуязвимость и надежность».

Это была лучшая оценка нового двигателя.

Швецов и его товарищи черпали силы в радостных известиях, которые шли с фронта. Второго февраля 1943 года они, как и миллионы их соотечественников, с волнением слушали скупые слова сводки Совинформбюро: «В битве за Сталинград наши Военно-Воздушные Силы истребили большую часть лучших немецких эскадр, а затем блестяще осуществили воздушную блокаду окруженных на Волге немецких армий». Вот и заявило о себе наше превосходство в воздухе, ради которого было так много сделано. Только война еще не кончена, это превосходство надо закреплять и вместе со всеми конструкторскими коллективами страны приумножить его.

В те дни с фронта привезли новый немецкий авиационный мотор. Аркадий Дмитриевич распорядился, чтобы ведущие конструкторы ознакомились с двигателем, который без меры восхваляли вражеские летчики. Стоял жестокий мороз, и мотор двое суток оттаивал в сборочном цехе, да так до конца и не оттаял. Но, желая выполнить указание главного, рабочие принялись за дело.

Все казалось необычным и новым. Начать с того, что ни один ключ не брал гайки. Приспособив деревянные колотушки, в кровь обдирая руки, сборщики сняли серо-зеленые крышки, обнажив чрево двигателя. Старательно возился со своими приспособлениями молоденький сборщик Володя Сергеев, выживая неподдававшийся узел. Подошел к нему мастер, спросил:

— Стараешься?

— А как же, — удивился паренек, — ведь это приказ Деда!

Так между собой рабочие уважительно называли Аркадия Дмитриевича.

Когда мотор был разложен по косточкам, собрались ведущие конструкторы. Они долго глядели на детали, о чем-то переговариваясь, и потом разошлись.

Появился Швецов. Он тоже внимательно осмотрел узлы, наклонялся к ним с разных сторон, не прикасаясь руками, словно боясь заразиться и, уходя, сказал сборщикам:

— Наш будет лучше.

Весной выдержал испытания новый двигатель Швецова АШ-82 ФН (форсированный с непосредственным впрыском горючего в цилиндры). Он сразу же заинтересовал конст-

рукторское бюро Лавочкина. Двигатель был установлен на истребителе, который вышел в жизнь год назад, и в новом варианте самолет получил название Ла-5ФН. У советских летчиков появилась долгожданная машина с большой горизонтальной и вертикальной скоростью.



Здесь сходились все нити управления крупнейшим конструкторским центром.

А уже в начале июля 1943 года гвардии старший лейтенант Александр Горовец в составе большой группы Ла-5 вылетел для прикрытия советских войск, которые вели ожесточенные бои в районе Владимировка — Ольховатка. Когда истекло время и истребители повернули на свой аэродром, Горовец шел замыкающим. Внезапно он увидел шедшую сзади группу фашистских бомбардировщиков. Сообщить об этом ведущему летчику не удалось: был поврежден передатчик. И тогда взревел могучий АШ, и Горовец на предельной скорости устремился на вражеские самолеты. Он атаковал их как раз в тот момент, когда они разворачивались для за-

хода на цель. Метким огнем советский летчик уничтожил девять бомбардировщиков врага.

На смену умолкшим моторам приходили новые, на место павших в бою становились другие солдаты. В эти исполненные героизма дни за штурвал истребителя с двигателем Швецова сел Иван Никитич Кожедуб, будущий трижды Герой Советского Союза. Тысячи советских летчиков ринулись в бой на краснозвездных птицах с могучим сердцем. В течение 1943 года немецко-фашистские армии потеряли более четырнадцать тысяч самолетов.

«Работает, как зверь», — так говорили советские пилоты о швецовских моторах.

Пятница — день, когда в ОКБ проводятся оперативные совещания. Сегодня, как всегда, совещание проводит главный конструктор. Недавно Аркадию Дмитриевичу присвоено звание генерал-майора инженерно-авиационной службы, и сейчас он сидит за своим столом в генеральском кителе, на котором поблескивает Золотая Звезда. Все напоминает штабную обстановку. Четко, без лишних слов докладывают ведущие конструкторы положение, в котором находится работа по отдельным узлам двигателя. Сначала они говорят о том, что уже сделано, под конец приберегают «тормозящие» причины. Главный не перебивает, слушает с исключительным вниманием. Лежащий перед ним блокнот быстро обрастает пометками.

Ведущие готовы к любым вопросам. Они знают, что Аркадий Дмитриевич не только испытывает слабость к людям своей профессии, но предъявляет к ним жесткое требование: конструктор должен досконально знать обстановку, вплоть до того, как проходит деталь в механическом цехе. Иной раз надо бы спросить с диспетчера, а он — с конструктора.

Радуют главного сжатые, содержательные доклады ведущего Соловьева. Он давно рассмотрел в этом молодом конструкторе человека широких взглядов, умеющего безошибочно проанализировать состояние любой точки процесса. И что примечательно, Соловьев одинаково успешно ведет и конструкторскую и теоретическую разработку. Это очень хорошее свойство, оно выдает отличную хватку и недюжинные способности. Швецов пристальной вглядывается в Соловьева и что-то пометает в своем блокноте.

Совещание продолжается. Очередной ведущий приступает

к «тормозящим» причинам. Видно, он тщательно выискивал их, потому что говорит с легкостью необыкновенной. И заканчивает тоже легко и просто:

— Дефект в металле — грех, как известно, металлургической службы.

С этого «вывода» и начинает свое слово Швецов. Не хуже ведущего он знает, что подвела металлургическая служба, но этот тревожный факт в его представлении выглядит по-иному. В многотрудном производстве авиационной техники не может быть «моих» грехов и «ваших». Обнаружен дефект, значит общая тревога, общая забота, которая касается всех и каждого.

Он тут же спрашивает конструктора:

— Так почему все-таки в металле дефект?

Молчит человек, поставленный в тупик простым вопросом. Иной, быть может, стал бы юлить, брать причины с потолка, но в ОКБ первейшее правило — правдивость и объективность. И он отвечает:

— Мною не выяснено. Виноват, Аркадий Дмитриевич.

Швецов улыбается и думает: «Хорошо и то, что, забыв одно правило, человек не забывает другое».

Такие совещания, как и любое другое общение с Аркадием Дмитриевичем, были хорошей школой для конструкторов. Специалисты вырабатывали в себе то, что называется широким профилем.

Или бывало так. Споткнувшись при решении какого-то сложного вопроса, молодые конструкторы приходили к главному, чтобы разобраться в причинах неудачи. Каждый высказывал свое мнение, и оно часто не совпадало с мнением товарища.

Выслушав доводы конструкторов, Швецов выстраивал предполагаемые причины в длинную цепочку и затем рассматривал каждое звено в отдельности. И этот последовательный анализ причин неизменно приводил к успеху.

Ему нравились люди большой поступательной энергии, которые ни при каких обстоятельствах не впадали в уныние и растерянность. С такими легко и радостно было работать, само общение с ними приносило удовлетворение. И когда случались неудачи — они бывают в любом деле, — главный всячески поддерживал в людях дух бодрости и уверенности. Не было случая, когда бы он заставил человека растеряться, усомниться в собственных силах, и каждая, даже маленькая находка, приводила его в отличное расположение.

Однажды с группой ведущих Швецов пришел на участок. Заложив руки за спину, он наклонялся к готовым деталям нового двигателя. В цехе царило приподнятое настроение, которое всегда сопутствует успешной работе. Привычный глаз отмечал хороший ритм. И вдруг — застопорило. Кто-то из рабочих обнаружил, что маленькая шайбочка оказалась размером чуть больше положенного. Тотчас же она пошла по рукам конструкторов, и каждый, в общем-то верно, стал говорить, что надо сточить, убрать два миллиметра. Эти словопрепращения грозили затянуться, и когда шайба дошла до конструктора Манюрова, он надел ее на палец, подошел к наждаку — и сточил.

Швецов рассмеялся:

— Ай да Нурий Нуриевич!

Это была похвала находчивости.

Швецову было приятно работать с такими людьми, а они гордились тем, что работали со Швецовым.

Шло время, давно уже изменилась обстановка на фронте, и вместе со всей Советской Армией наша авиация держала прямой курс на запад. В дни великого наступления потребность в самолетах, а значит и в двигателях, не только не убавилась, а, наоборот, возросла. Отчаянно сопротивлявшийся враг все поставил на карту, и надо было сделать все, чтобы эта карта была бита.

Целыми днями на местном аэродроме кипела работа. Лебедки подносили к транспортным самолетам большие деревянные ящики, в которых находились могучие АШ. Летчики везли их на авиационные заводы и прямо на фронт, чтобы дать жизнь новым краснозвездным птицам. «Бриллиантовая идея — разгромить врага», — вспоминал Аркадий Дмитриевич любимое выражение главного инженера Бутусова. Теперь это перестало быть только идеей, а стало практическим делом.

Все было подчинено скорейшему приближению победы. Даже старичок М-11 вновь оказался мобилизованным. Конструкторское бюро Поликарпова на базе самолета У-2 пустило в серийное производство ночной артиллерийский коррективщик, имевший на двигателе выхлопной коллектор с глушителем. Это обеспечивало бесшумность полета. Поликарпов создал также опытный экземпляр нового варианта своего У-2 под названием У-2ГН («Голос неба»), на котором уста-



новил тот же двигатель. Самолет был оборудован радиостанцией с мощным громкоговорителем. На основе У-2 были построены еще два новых образца этого самолета: поплавковый, для обслуживания флота, и штабной.

Неприхотливый и вездесущий У-2, оснащенный во всех вариантах двигателями Швецова, безотказно нес суровую фронтową службу. Это была вторая жизнь мотора, не менее славная, чем первая, когда он стал школой летного мастерства для большинства советских пилотов.

...Лето 1944 года выдалось на редкость жарким. Дожди прошли стороной, так и не смочив асфальта. Аркадий Дмитриевич распахнул окно, расстегнул ворот белого кителя. Придвинув к себе настольный календарь, он бегом просмотрел записи и облегченно откинулся в кресле. День прошел в адском напряжении сил, а впереди еще долгие часы ночного бдения. Тяжело, очень тяжело. И в то же время растворяется эта тяжесть, когда подумаешь, сколько удалось сделать. Давно ли он высказал необходимость создания ОКБ? Кажется, совсем недавно он слышал, как один доморощенный остряк, глянув на синюю табличку с этими тремя буквами, расшифровал их: «Ох, как бедно!» Действительно, все было очень бедно. На первых порах весь список конструкторов мог уместиться на ладони. Сейчас опытно-конструкторское бюро изменилось неузнаваемо, и только память хранит следы тех невероятно трудных первых дней.

Зато новые времена принесли с собой новые трудности. Теперь, когда ОКБ превратилось в один из ведущих конструкторских центров страны, и спрос стал иным. Фронт требует все новых моторов. То, что было приемлемо вчера, сегодня должно быть коренным образом улучшено, а завтра доведено до совершенства. Да и война, видно, скоро кончится и уже пора бы подумать о том, что потребуется в мирной жизни.

Аркадий Дмитриевич включил радио и с полуслова стал слушать передачу. Диктор с подъемом читал сообщение о разгроме немецкой группы армий «Центр» в Белорусской операции, затем было передано сообщение об операции советских войск на польской земле, назывались головокружительные цифры вражеских потерь. И вдруг дикторский голос как бы утратил присущий ему металл, и сообщил коротенькую новость, от которой томительно радостно повеяло близким миром: «28 июля авиамоделист Николай Трунченков установил международный рекорд. Фюзеляжная модель са-

молета с механическим двигателем продержалась в воздухе...»

Эта мирная новость воспринималась, как еще один добрый признак приближавшейся победы. Совсем молодо начало работать сердце.

В последних числах августа 1944 года Швецов в числе виднейших конструкторов страны за обеспечение в ходе войны непрерывного повышения качества авиационной техники был награжден орденом Суворова. Это была уже далеко не первая правительственная награда, которую он получил за свои двигатели. Были награждены и многие сотрудники ОКБ, разделившие с ним тяготы и успехи конструкторской работы.

Как раз в эту пору прошел «госэкзамен» новый мотор, и конструкторы совместно с рабочими впервые за все годы войны решили отметить радостное событие. При полном параде, в приподнятом настроении они собрались в своей столовой, по-семейному сдвинув столы. В прежние времена по такому случаю повара удивили бы их многими чудесами своего искусства, а сейчас каждый получил по миске винегрета, по маленькой булочке в счет завтрашнего талона хлебной карточки да по алюминиевой кружке.

Пришел Швецов и вместе со всеми приступил к скромной и веселой трапезе. Ему, как и всем, плеснули в кружку немного спирта, добавили воды и, подавая это зелье, потребовали тоста. Аркадий Дмитриевич встал, обвел добрыми глазами своих верных товарищей и обычным тихим голосом сказал:

— За то, чтобы нынешняя осень была последней осенью войны!

Он помедлил самую малость и досказал свой тост:

— И чтобы дни мира стали для нас с вами венцом творчества.

Это было его характерной чертой — смотреть в завтрашний день. И когда наступил новый, 1945 год, он, не оставляя текущих дел, уже был поглощен идеей нового двигателя, который бы надежно и быстро переносил воздушные корабли в самые дальние дали. Все чаще вспоминался ему очень давний, но незабываемый разговор с покойным Цандером в тихом московском сквере. Тогда, слушая этого подвижника и мечтателя, он подумал, что не пришла еще пора реактивной авиации. Теперь же приближение такой поры Швецов угадывал всем своим чутьем конструктора и ученого.

На исходе зимы стало известно, что летчик-истребитель

Иван Кожедуб в воздушном бою уничтожил немецкий реактивный самолет Me-262. В официальном сообщении было сказано, что «победу обеспечили блестящее мастерство летчика и исключительные качества самолета конструкции Лавочкина». Аркадий Дмитриевич гордился, что его «двухрядная звезда» выдержала и победила в схватке с реактивным мотором. С другой стороны, это лишний раз напоминало, что авиация стоит на пороге новой эры. И он не сомневался, что и в пору грядущих исканий коллектив ОКБ не ослабит своего творческого напряжения.

Он думал об этом и в тот полный ликования июньский день, когда с трибуны Красной площади смотрел на фашистские штандарты, падавшие к подножью Мавзолея.

И в ту волнующую минуту, когда на кремлевском приеме в честь участников парада Победы был провозглашен поименный тост за представителей передовой конструкторской мысли, в том числе за него, Швецова.

Народ переживал ни с чем не сравнимую радость победы. Опьяненные счастьем, люди новыми глазами смотрели на все окружающее, и оно было для них вдвойне дороже. С запада потянулись первые эшелоны вчерашних фронтовиков, их встречали медью духовых оркестров, пахучими заслонами сирени, на перроне, не умолкая, гремели приветственные речи, в которых о войне уже говорили в прошедшем времени. Казалось, ярче светило солнце, веселее вился дымок над заводскими трубами, чистым серебром позванивали трамваи.

В конструкторском бюро приступали к новым проектам. Создавались новые могучие двигатели, форсировались те, что были в серийном производстве. Каждому было ясно, что с окончанием войны не отпала необходимость оснащать военную авиацию новой техникой. В то же время свободная от края до края страна восстанавливала старые и открывала новые гражданские авиалинии, и для их обслуживания нужно было много хороших самолетов.

Все это требовало от конструкторского коллектива больших усилий и напряжения.

Аркадий Дмитриевич много работал, по привычке военного времени допоздна засиживаясь в кабинете. Он собрал множество материалов о действиях нашей авиации на фронтах Великой Отечественной войны и, как только выдавалось свободное время, вчитывался в цифры военной статистики.

«Только за последние три года войны советский ВВФ уничтожил 75 000 самолетов из тех 80 000 самолетов фашистской армии и ее союзников, которые они получили за этот период...» Он перечитывал эти строки и думал: какой поразительный итог! Сколько стран Европы создавали эту невиданную армаду, и вот она развеяна в прах.

Если бы удалось учесть, сколько из этих 75 тысяч пало под натиском созданных им моторов! Каждого работника ОКБ люди с полным правом назвали бы героем. В народе привыкли восхищаться крылатыми машинами, даже подростки знают наперечет Ту, «илы», «яки». Но как-то не принято говорить о том, что дает машинам силу, — о двигателях. Впрочем, это не относится к летчикам. Уж кто-кто, а они-то знают цену моторам. Нет ничего дороже их писем, которые писались в перерыве между боями и были помечены штемпелями полевых почт.

Руки сами потянулись к драгоценной папке с фронтовыми письмами. Кажется, будто они и не утратили напряжения тех дней и по-прежнему дышат отвагой и мужеством. Слово только что их доставила почта...

«При выполнении боевого задания один из наших самолетов получил около 40 пробоин. Четыре из них приходились на носок мотора. При таком состоянии, казалось, немислимо летать. Но мотор продолжал работать, и летчик, выполнив задание, благополучно возвратился на свой аэродром».

«Летчик-лейтенант вел смертельный бой с «мессершмиттом». После стремительных ожесточенных атак советского летчика вражеский самолет загорелся. Хищник закувыркался и, оставляя в воздухе столб черного дыма, врезался в землю. Победитель благополучно возвратился на свой аэродром. Только здесь летчик увидел, что в нескольких деталях мотора были зияющие дыры. Но даже такие тяжелые «ранения» не помешали работе мотора! Этот летчик — мастер лобовых атак, и он говорит, что в любом бою уверен за мотор, сконструированный знатным конструктором, что на самолете с мотором конструкции Швецова он чувствует себя как за броневой плитой».

«В результате 39 воздушных боев, проведенных летчиками полка на самолетах с моторами конструкции Швецова, сбито 55 самолетов противника. Наши потери — 3 самолета».

Или вот эти письма:

«...В июле 1944 года эскадрилья самолетов, оснащенных моторами конструкции Аркадия Дмитриевича Швецова, по-

лучила задание: патрулировать переправу через реку Неман, подвергавшуюся бесперывным атакам немецких самолетов. Наши самолеты ежедневно делали по нескольку боевых вылетов. Несмотря на такую огромную нагрузку, моторы работали безотказно! За 7 боев над Неманом эскадрилья сбила 56 немецких самолетов!»

«Летный состав нашей армии благодарит главного конструктора Аркадия Дмитриевича Швецова за созданные им первоклассные авиационные моторы. Мы воюем на самолетах, оснащенных ими, бьем врага без промаха. За прорыв линии воздушной и наземной обороны немцев в Восточной Пруссии приказом Верховного Главнокомандования нам вынесена благодарность. В нашем успехе большая доля успеха моторостроителей. За это — горячее фронтовое спасибо!»

«В боевой эксплуатации моторы тов. Швецова показали превосходство над техникой врага. Это первоклассные живучие машины, которые советский ВВФ получил на свое вооружение. По своей мощности моторы полностью отвечают запросам авиации дальнего действия. Они выносят огромную техническую нагрузку, работают безотказно в любых условиях. Из общего числа самолетов с Вашими моторами, имеющих в нашем полку, ни один не выходил из строя по вине мотора. За эту боевую выносливость сердца самолета — мотора мы горячо благодарим конструктора.»

Аркадий Дмитриевич закрыл папку с письмами и бережно положил в дальний ящик стола. Взгляд его стал задумчивым, как всегда бывает, когда человека вдруг окружают воспоминания, и лишь властно прозвучавший полночный заводской гудок заставил вернуться в обыденную обстановку. Он поправил лежавшие перед ним бумаги и снова погрузился в многозначные числа статистики.

«Летчики ГВФ налетали более 4500 тыс. часов. Они перевезли сотни тысяч раненых, транспортировали до 300 тысяч тонн военных грузов...» Тут и подсчитывать незачем, можно смело сказать, что значительную часть всей этой громадной работы сделали славные «кукурузники» — У-2. Вот вам и «рус-фанер», вот вам и «небесный тихоход»... Кто мог подумать, что старине М-11 придется держать такой сложный экзамен? Если бы не только людям, но и двигателям ставили памятники, ему полагалось бы отлить монумент из чистого золота.

Швецов размышлял неспроста. Для нового броска конструкторской мысли надо было «переварить» весь прежний

опыт, преломить его сквозь призму времени. Ведь это же факт, что еще более двух тысяч лет назад Герон Александрийский описал автомат, который за полученную монету лил «священную» воду на руки благочестивых посетителей храма. Понадобилось много времени, чтобы это мудрое изобретение египетских жрецов стало... всего лишь прообразом автоматов, которые утоляют жажду прохожих. Надо, чтобы созданное коллективом ОКБ не затерялось во времени, не обернулось инженерным пустяком через многие годы. Оно должно служить людям сегодня и стать основой чего-то более значительного в будущем.

Конструкторы почувствовали, что курс на широкий профиль, взятый Швецовым еще накануне войны, не только не ослабел, а, наоборот, стал более твердым. С неизменной деликатностью он давал понять, что время узких специалистов уходит в прошлое. Конструктор должен досконально знать свое дело и в то же время живо откликаться и чувствовать любые проявления человеческой культуры. При случае Аркадий Дмитриевич как бы невзначай вспоминал иронию Герцена: «На что химику Гамлет, на что физику Дон Хуан, на что ботанику общественная деятельность, на что математику — история, астроному — искусство?»

Однажды, любуясь ясной до прозрачности математической картиной, представленной молодым сотрудником, Аркадий Дмитриевич как бы между прочим заметил:

— Не правда ли, знак интеграла удивительно напоминает лебединую шею? — И тут же намекнул: — Кстати, сегодня в театре дают «Лебединое озеро».

А вечером, в антракте балета, он уважительно раскланивался со своим давешним собеседником.

Аркадий Дмитриевич всячески поощрял искания конструкторов.

Как-то он сам предложил газораспределитель с поводком для очередного двигателя. Все было хорошо, но газораспределитель не оправдал себя: во время испытаний он всякий раз выходил из строя после пяти-шести часов работы. Чтобы исправить положение, конструктор Сазонов сделал другой распределитель, очень простой по идее. Начальник расчетной бригады Тихонов познакомился с конструкцией и решил, что работа Сазонова вполне приемлема.

Швецов находился в командировке, и оба инженера пришли к его заместителю, чтобы договориться о проведении испытаний. Тот долго не соглашался, намекая на возможное

недовольство главного, но под конец уступил настоятельным просьбам. Испытания провели успешно, а через два дня приехал Швецов. Совершая очередной обход опытных цехов, он обнаружил новый распределитель.

— Что это?

— Это Сазонов и Тихонов...

Обоих конструкторов Аркадий Дмитриевич пригласил в кабинет. Нет, не для разноса.

— Конечно, очень отраднo, что мы получили новый газораспределитель, — начал Швецов. — От души поздравляю, товарищи! Но как вы могли отмахнуться от газораспределителя, который хромал? Он ведь работал почти шесть часов. А почему не смог работать дольше? Что ему мешало? Вы узнали? Сегодня мы отмахнемся от одного, завтра от другого, а что будет послезавтра? Вы вот возьмите Толстого. Он переписывал свою «Анну Каренину», если не ошибаюсь, десятok раз. И нам, конструкторам, не грешно поучиться у него. Не надо забывать: мастерство конструктора прямо пропорционально его энергии и напористости.

Аркадий Дмитриевич хорошо понимал, что люди даже самых твердых правил, ошеломленные приливом творческого «везения», могут всецело подчиниться порыву и на какое-то время пренебречь устоявшимся порядком. Это могло осложнить дело, затормозить. Именно поэтому он и «выговаривал» своим сотрудникам. Но, делая это, Швецов всегда оставался их доброжелателем.

Вот почему тот же автор газораспределителя видел в главном прекрасного учителя. Решив однажды рассказать о нем, он так озаглавил свою статью: «Наш учитель».

«В июне 1937 года, — вспоминал Сазонов, — я защитил дипломный проект. Передо мной раскрылись заманчивые перспективы работы по конструированию в самой современной области машиностроения. И вот с путевкой наркомата я отправился... на один из авиамоторостроительных заводов... Меня привели к главному конструктору Аркадию Дмитриевичу Швецову.

Мне и сейчас помнится этот день. Аркадий Дмитриевич, сидя за столом, посмотрел на меня своим теплым взглядом, улыбнулся и сказал:

— Хотите у нас работать? Очень хорошо!

Потом он долго расспрашивал о моих преподавателях, о моей учебе и, дав несколько практических советов, пожелал успеха.

С тех пор прошло 8 лет, и из них половина — тяжелых военных лет. Аркадий Дмитриевич отдавал в эти годы все свои силы и знания Родине. Он непосредственно руководил созданием первоклассных машин, обеспечивающих победу над врагом.

Мне посчастливилось работать над перспективными проектами, которым Аркадий Дмитриевич, будучи до предела загруженным первоочередными работами для фронта, все-таки отдавал огромную часть своего времени. В особо сложных конструктивных положениях он сам брался за карандаш, счетную линейку, чертежный прибор и часами разрабатывал основные узлы. Его указания по-новому освещали дальнейшее конструирование объекта.

Как часто приходится нам, конструкторам, попадать в такое положение, которое на языке шахматистов называют «цейтнот». Прделано много вариантов, а удовлетворительное решение не найдено. В таких случаях Аркадий Дмитриевич вопрос обычно решает технически просто и быстро. Иногда долго и внимательно смотрит он на компоновку, погруженный в свои мысли. Кажется, что он отвлекся. Но это обманчиво. Неожиданно взяв в руки карандаш, он быстро делает несколько эскизов на ватмане и — ответ найден!

Я, его ученик, горжусь тем, что Аркадий Дмитриевич Швецов, высоко оцененный нашей Родиной, по-прежнему близок к нам, по-прежнему по-отечески воспитывает и учит кадры конструкторов».

В ОКБ между тем не прекращалась творческая работа. Создавались новые конструкции моторов для тяжелых самолетов, двигатели для пассажирских лайнеров, моторы с редукторами для вертолетов. Приятно было заходить в конструкторские залы, где удавалось испытывать редкое ощущение сосредоточенности целого коллектива. Сложные отношения между людьми, симпатии и антипатии переставали существовать. Перед глазами главного конструктора был единый организм.

Он весь был в своем коллективе. Нужды и заботы товарищей были и его нуждами и заботами. По просьбе одного сотрудника он обращается в исполком, с горячностью требует улучшить жилищные условия. Другого расспросит о состоянии тяжелобольного ребенка и на завтра скажет, где достать нужное лекарство. Увидит недомогание на лице третьего — и заговорит о необходимости отдыха, пообещает и непременно выхлопочет путевку.



Его суровость была кажущейся. Массивная фигура, облаченная в генеральский мундир, медленная поступь, тяжелые надбровья, нависавшие над внимательными глазами, — все это составляло обличье очень доброго, нежного к людям человека. Когда хоть немного знакомые люди обращались к нему со словами «товарищ генерал», он хмурил брови, усматривая в этом желание человека казаться ниже. Для своих сотрудников он всегда оставался Аркадием Дмитриевичем, независимо от разницы положений.

Простота и добрый нрав Швецова воспринимались конструкторами не в ущерб делу. Его авторитет был непоколебим, и любое предложение воспринималось как приказ. Однажды в выдающуюся свободную минуту товарищи спросили, как он умудряется удерживать в памяти свои многочисленные незафиксированные распоряжения. Улыбаясь, он ответил:

— Выполняя их, вы сами мне помогаете в этом.

Это было действительно так, но конструкторы хорошо знали и блестящую память Аркадия Дмитриевича.

Своему помощнику он говорил:

— Мне очень срочно нужен английский журнал «Машиностроение». За прошлый год. Там имеется статья относительно усовершенствования кокильного литья. Кое-что хотелось бы посмотреть.

— Какая обложка?

— Синяя. На ней изображен фрезерный станок. Страница, помнится, двадцать шестая.

Когда приносили журнал, статья оказывалась именно на этой странице.

Многим в ОКБ запомнилась история с одним приказом. Как только он поступил из министерства, Швецов написал резолюцию и указал исполнителя — опытного конструктора, всегда отличавшегося аккуратностью. Через полгода из министерства запросили справку о мерах, принятых по приказу. Аркадий Дмитриевич пригласил конструктора, и к удивлению своему услышал, что тот с приказом не знаком.

— Первый раз слышу, — развел руками конструктор.

По просьбе главного книгу приказов принесли в кабинет и положили ему на стол. Он вновь напомнил свою резолюцию и скосил глаз: есть ли на полях подпись исполнителя? Увидел, что есть, и спросил обескураженного конструктора:

— Значит не подписывали?

— Нет.

— А это не ваша подпись?

— Это? М-моя... Но, очевидно, мне приказ где-нибудь на ходу сунули, я и подмахнул. И забыл. Хотя нет, требование, которое содержалось в приказе, нами было выполнено еще до его получения.

Аркадий Дмитриевич улыбнулся:

— Память так или иначе надо укреплять. Дарвин советовал с этой целью слушать музыку и читать стихи. Я строжайше следую его совету и рекомендую всем.

После войны он вновь пристрастился к живописи. Часто уезжал с друзьями к реке и писал пейзажи. Даже знатоки высоко оценили его лучшую работу — портрет жены. Дольше прежнего он просиживал у рояля, взыскательно оценивая собственную игру. И свой хорошо послуживший рояль настраивал неизменно сам.

Все это сопутствовало тому главному, что составляло смысл жизни. В ОКБ был заложен реактивный двигатель большой тяги, ставший центром внимания Швецова. Но страна по-прежнему нуждалась и в мощных поршневых моторах для быстро развивавшейся авиации. Направление конструкторской мысли диктовали задачи дня, их надо было без промедления реализовать. Уже вышли на трассы новые пассажирские самолеты с двигателями АШ. Бывалые военные летчики хвалили свежие модификации знакомых им моторов. В необжитых районах страны все чаще появлялись вертолеты с редукторными силовыми установками, также рожденными в конструкторском бюро Швецова. В конце января 1946 года Аркадий Дмитриевич в третий раз был удостоен Государственной премии.

Стало традицией его участие в выпускных экзаменах, проходивших в подшефном техникуме. Не многие учебные заведения такого рода могли похвастать тем, что в государственных комиссиях у них председательствует доктор технических наук, конструктор с мировым именем.

Он был желанным человеком не только в техникуме. Одно из учебных заведений готовило специалистов аэродромного обслуживания, и Швецова часто приглашали туда на экзамены или просили провести беседу о сегодняшнем дне и о будущем авиации. Он не отказывался, и если позволяло время, приезжал к молодым людям и очень доступно, душевно вел разговор о деле, которому им предстояло служить.

Посильную помощь Аркадий Дмитриевич оказывал местным Советам. Частенько его просили хлопотать в центре о

благоустройстве, о других нуждах заводского поселка, и он никогда не забывал исполнить просьбу. Прослышав об отзывчивости Швецова и заведомо полагаясь на его авторитет, к нему нередко обращались люди, не связанные с ним по работе. Он и в таких случаях был верен себе: чем мог — помогал.

Совершенно естественным показалось, что его имя назвали в числе кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР. Это сделали земляки Аркадия Дмитриевича, жители тех присылвенских мест, где прошло его детство.

В те дни один молодой поэт-фронтовик посвятил Аркадию Дмитриевичу Швецову такие стихи:



Каждый день он погружался в стихию сложнейших расчетов.

Он лицом и глазами  
по-прежнему молод,  
Но бессонные ночи в груди  
выдает седина.  
У него на груди —  
золотая звезда «Серп и молот»,  
Яркой, радужной лентой  
цветут ордена.  
За широким столом  
он сидит, озабочен,  
Сотни раз проверяя по схеме  
тончайший расчет,  
Будет новый мотор безотказен в полете  
и прочен,  
И за это конструктору  
скажет спасибо пилот.  
В кабинете на окнах  
приспущены шторы,  
Но дыханье доносит сюда  
неумолчный завод-чародей.

Здесь в труде создаются  
прославленной марки моторы,  
Что в подзвездную высь  
поднимают отважных людей...  
И когда по знакомым цехам  
в генеральском мундире,  
Как по фронту бойцов командир,  
он с улыбкой идет,  
Каждый видит его,  
и везде разгорается шире  
Вдохновенье упорных  
и страстью горящих работ...  
Отгремели военные грозы,  
и снова  
Мы идем лучезарной, победной дорогой  
вперед,  
И достойного сына страны —  
генерала Швецова  
В свой Верховный Совет  
выдвигают страна и народ....

Выступая 31 января 1946 года перед избирателями Кунгурского избирательного округа, Аркадий Дмитриевич сказал:

— Наша страна переживает сейчас исторический период колоссальной важности. Не так давно окончилась Великая Отечественная война, в которой наше Советское государство показало свою мощь, свою силу. В гигантской битве с фашизмом особенно ярко проявилась преданность советских граждан: рабочих, колхозников, интеллигенции, оснастивших Красную Армию всем необходимым для того, чтобы с успехом выдержать ожесточенную схватку с кровавым агрессором...

Слушая размеренную речь земляка-генерала, осмысливая подвиг всей его жизни, люди испытывали гордость за страну, взрастившую таких сыновей. В день выборов они с радостью отдали голоса за Аркадия Дмитриевича Швецова.

## СЕРДЦЕ, ОТДАННОЕ ЛЮДЯМ

Аркадий Дмитриевич включил настольную лампу и потянулся к большой стопе свежей почты, которую не успел просмотреть днем. Первые полосы газет рассказывали о Парижской мирной конференции, которая должна была высказать свое мнение о проектах мирных договоров с бывшими сателлитами Германии. Западные дипломаты словно забыли, что

война кончилась и жизнь повернула на мирные рельсы. Между строк проступали воинственные мотивы, которые теперь, в июле 1946 года, воспринимались как кощунство.

Неужели мир снова возвращается к тревожной неуспокоенности? Минувшая война и так напоминает о себе на каждом шагу, и кто знает, сколько воды утечет, пока люди перестанут соотносить с ней свою жизнь.

Он прикрыл глаза и мысленно перенесся в Америку, где в последний раз был тринадцать лет назад. Едва только «Куин Мери» пришвартовалась к откосной стенке нью-йоркского порта, на борту появился симпатичный клерк фирмы «Райт». В пестрой толпе пассажиров, которые уже готовились к высадке, этот молодой человек быстро разыскал русских специалистов, взял из рук Швецова легкий кофр и жестом пригласил следовать за собой. Он думал, что русский конструктор не знает английского языка, и почти полпути к отелю молчал. Аркадий Дмитриевич сам заговорил с ним, и тогда клерк, не выпуская из рук руль автомобиля, забросал его вопросами: как живут в Советской стране, на каких предприятиях изготавливают лапти для населения, как звучат коммунистические молитвы, которые советские дети заучивают в школах?

Слушая эти вопросы, Аркадий Дмитриевич особенно остро почувствовал, что находится в другом мире. С неподдельным удивлением клерк узнавал от своего спутника правду о жизни в огромной и далекой стране, и когда автомобиль остановился у отеля, не сразу отпустил русского инженера. Хорошо запомнились его слова: «Мы не должны мешать вам, потому что все вы заняты большим делом».

Интересно, жив ли этот американец? Его поколение не обошла минувшая война. Может быть, довелось ему встретить на Эльбе наших солдат, и если довелось, то он, конечно, многое понял. И такие, как он, не захотят вновь пройти адский круг войны.

Аркадий Дмитриевич отложил газеты, раскрыл московский иллюстрированный журнал. Через всю страницу протянулся заголовок: «На фронтах четвертой пятилетки». Тоже отголосок войны: на фронтах. Только иные здесь сводки. Вступают в строй новые заводы, принимают нагрузку донецкие шахты, отряхиваются от пепла и обломков города и села Смоленщины.

Давно ли он был на сессии Верховного Совета СССР, где утверждали план послевоенной пятилетки? Прошло каких-

нибуть три месяца, и вот сколько успели сделать люди. А сколько еще дел впереди! Ведь жизнь только начинает налаживаться.

Об этом говорили и письма избирателей, адресованные депутату Верховного Совета СССР Аркадию Дмитриевичу Швецову.

Письма, письма, письма... Написанные карандашом, чернилами, на пишущих машинках. На оберточной и мелованной бумаге, на служебных бланках и в школьных тетрадях. Каллиграфическим почерком и рукой малограмотного человека, крупными ребячьими буквами и торопливой вязью поднаторевшего писаки. Они вложены в грубые самодельные конверты и сложены треугольником, свернуты трубкой и спрятаны в атласные конверты довоенного образца. На них штемпели крупных городов и районных отделений связи, они доставлены поездами, самолетами и просто с оказией. Такие непохожие, разные — они и есть то, что называется голосом народа. Все вместе они рисуют достоверную картину жизни.

Группа инвалидов Отечественной войны просит депутата помочь приобрести мотоколяски. Правление колхоза, в который с войны не вернулось много мужчин, обращается за советом: как быть с кадрами? Директор машиностроительного завода пишет, что в рабочем поселке обветшали бараки военных лет, нужно бы тесу и железа. Старый коммунист с возмущением требует призвать к ответу жуликов, которые свили гнездо в коммерческом магазине. Рабочий поселок лес-промхоза остался без света, нельзя ли отгрузить хоть несколько бочек бензина? Мать двоих детей, вдова фронтовика, потеряла хлебные карточки, что делать?

Кровью обливается сердце, когда читаешь такие письма. Эх, война! Сколько испытаний выпало на долю людей, и все эти письма как открытые раны. Все, что только в человеческих силах, должен сделать депутат, чтобы помочь, унять боль, ободрить уставших.

Аркадий Дмитриевич снимает телефонную трубку:

— Петр Ильич? Добрый день, прошу зайти ко мне.

Небольшого роста широкоплечий человек с добрым лицом входит в кабинет Швецова. В руках у него объемистая папка. Это бывалый фронтовик с большим житейским опытом и отзывчивым сердцем. В свое время депутат безошибочно увидел в нем своего помощника. И сейчас Петр Ильич Горшков присаживается у стола и, раскрыв папку, знакомит Аркадия Дмитриевича с мерами, принятыми по письмам.

С мотоколясками просто зарез, производство их еще нигде не налажено. Но удалось договориться с родственным предприятием, обещали сделать партию. Письмо о нехватке работников в колхозе передано в партийные органы, в артель решено направить группу комсомольцев. Сложнее с просьбой о строительных материалах: железа нет, но можно будет помочь шифером. Деляги из коммерческого магазина уже находятся под следствием, так что и возмездие не заставит себя долго ждать. Керосин, правда, недоброкачественный, в лес-промхоз уже занаряжен, скоро получат. Относительно хлебных карточек обстоит так: решением райисполкома семья фронтовика зачислена на довольствие до конца месяца, а с нового месяца — в общем порядке.

— Отлично, Петр Ильич, просто отлично! — признательно смотрит на помощника Швецов. — Люди всем сердцем отзываются на заботу, становится веселее на свете жить. И потом, времена меняются в лучшую сторону. Помяните мое слово: уже через год не такие письма мы будем получать.

Горшков по-молодому легко поднимается с места, но Швецов не отпускает его. Он выходит из-за стола и, вновь усаживая помощника, сам садится рядом. Затем достает из кармана кителя конверт и вынимает письмо.

— Вот в этом письме судьба целой семьи. Отец рассказывает, что его малолетний сынишка стащил в магазине кулек конфет. — Швецов прикрыл ладонью глаза, помолчал. — Вы представляете: мальчонка всю войну не видел конфет, быть может, половину детства... Его отправили в колонию для малолетних преступников. М-да, вот так. А этот мальчишка единственный в семье, он надежда семьи, понимаете? Наши сыновья тоже когда-то были маленькими, все люди были когда-то детьми... Одним словом, отец просит помочь в пересмотре дела сына. И я написал в Верховный Совет.

Помощник взглянул на подпись: рядом с фамилией депутата были выписаны все его высокие звания. Обычно Аркадий Дмитриевич подписывал депутатские письма одной лишь фамилией, а тут... Но что же в самом письме? Изложение сути дела... Ходатайство отца... И последняя строка уже от имени Швецова: «Присоединяю свое ходатайство».

Вторично они вернулись к этому разговору через два с лишним месяца. Аркадий Дмитриевич позвонил Горшкову по телефону и возбужденно заговорил:

— Помните того мальчишку с конфетами? Так вот: у меня в руках ответ из Президиума Верховного Совета. Дело

пересмотрено, парнишка освобожден из мест заключения. Какое? Вы представляете, какая весть ожидает отца?

Швецов оказался прав. Уже через год содержание депутатской почты во многом изменилось. Были, правда, и письма, наполненные горечью, взывающие о немедленной помощи страдающему человеку, но общая картина стала совсем иной.

«Большое Вам спасибо за проявленную заботу о Кунгурской ледяной пещере...»

«Нашему колхозу очень необходимо приобрести две автомашины, одну зерносушилку и какую-нибудь технику для очистки водоема...»

«Людам нужно веселье, и мы решили начать выпуск гармоний. Помогите получить оборудование...»

«Нельзя ли увеличить периодичность выпуска районной газеты хотя бы до двух раз в неделю?..»

«Постановили начать строительство мельницы...»

«Решили прочно обосноваться, хотим получить ссуды на индивидуальное строительство...»

«Нам выделена 1 тонна поковочного железа, две жатки и автомашина. Спасибо за заботу. Хотелось бы еще получить...»

Страна все дальше уходила от последнего рубежа войны, люди жили мирными заботами, и депутату Верховного Совета приходилось быть им первым помощником и советчиком.

Глубоко заблуждается тот, кто думает, что депутату приходится иметь дело с одними просьбами да жалобами. Депутатская работа настолько многообразна, что никакой перечень не перескажет сложных обязанностей человека, облеченного высоким доверием народа. Да и не всегда в этих случаях надо говорить об обязанностях, а скорее о личных качествах депутата.

Рассказали Швецову, что в больнице лежит молодой человек, потерявший веру в выздоровление. Нет у него никого близких, никто его не навестит, не ободрит дружеским словом. Подробно узнав о больном, Аркадий Дмитриевич отправил ему посылочку с яблоками и приложил ободряющее письмо. Сколько радости, горячей человеческой благодарности содержал ответ, полученный из больницы. Парня глубоко тронуло, что, по существу, незнакомый человек среди зимы раздобыл для него яблок и по-отцовски пожелал скорейшего выздоровления. Врачи сообщили потом, что дело быстро пошло на поправку.



Внимательно отнесся депутат к письму, которое в ином месте без раздумий бросили бы в мусорную корзину. Автор, житель одного городка, сообщал: «С 1925 года занимаюсь вечным двигателем...» Уже этих начальных слов было достаточно, чтобы отложить письмо. Но Аркадий Дмитриевич разглядел между строк, что «изобретатель» отнюдь не страдает сумасбродством, а просто не знаком с основами физики. Вызвав стенографистку, продиктовал ответ, в котором сжато изложил незыблемость закона сохранения энергии, но потом подумал: «А что, если это письмо не убедит человека? Так и будет он впустую расходовать энергию беспокойного своего ума». Случилось, конструктор Манюров собрался побывать в том городке, где жил автор письма, и Швецов попросил его взять с собой адрес «изобретателя», зайти к нему и лично все растолковать. Возвратившись из поездки, Манюров шутливо доложил: «Все в порядке, вечного двигателя не будет».

Или письмо, адресованное одновременно депутату и конструктору. Не какой-нибудь фантазер, а инженер одного из московских станкостроительных заводов к короткой записке приложил чертежи и схемы предлагаемого им авиационного двигателя. Расчет точный: если конструктор Швецов не захочет вникать в пространный проект, то конструктора «заставит» депутат Швецов. Но Аркадий Дмитриевич предпочитал не спорить с самим собой. Он внимательно познакомился с проектом «реактивно-винтового роторно-золотникового мотора», выявил разумные идеи и лично написал автору ответ. Правда, ответ мог утешить лишь умного и хладнокровного человека: предлагаемая схема двигателя признавалась нецелесообразной по причине исключительной усложненности и невероятной дороговизны. Швецов сказал об этом решительно и прямо.

Однажды почта принесла письмо, которое, в общем-то, надо было адресовать не депутату по Кунгурскому избирательному округу. Это письмо напомнило годы молодости и памятную встречу с Фридрихом Артуровичем Цандером. Писала вдова замечательного подвижника реактивной техники. Она жаловалась на злую несправедливость: «После смерти мужа Центральный Совет Осоавиахима совместно с Наркоматом обороны организовал траурный вечер в Политехническом музее, на котором было вынесено постановление об увековечении памяти мужа. Прошло 2—3 месяца, постановление было положено под сукно...»

Швецов припомнил, что в ту пору он был в командировке в Америке, а вскоре его направили на новый моторостроительный завод. Неужели же почти за полтора десятка лет ничего не сдвинулось с мертвой точки? Ведь не за горами время, когда имя Цандера будет знать каждый подросток, почему же так несправедливы к его памяти сейчас?

Едва выдалась свободная минута, Швецов пригласил к себе помощника и они долго обсуждали, как действовать, где и как возбуждать вопрос об увековечении памяти Фридриха Артуровича Цандера. Вскоре Аркадий Дмитриевич лично занялся устройством всех этих дел: побывал во многих московских организациях, просил, спорил, доказывал.

Под новый, 1950 год Швецов возвратился с курорта, и Горшков показал ему шесть тяжелых томов:

— Знаете сколько тут писем? Полторы тысячи. Жаль, что мы не учитывали те просьбы и обращения избирателей, которые поступали не в письменном виде. Ну, скажем, изложенные по телефону. Полагаю, что потянуло бы тысячи этак на две с половиной.

Аркадий Дмитриевич оценивающе посмотрел на переписку и ответил:

— Это по одному лишь избирательному округу. А сколько по всей стране! Может быть с моей стороны нескромно, но хочу все же сказать, что до конца жизни согласился бы заниматься таким делом. Согласен даже на то, чтобы люди не знали, что я — это я.

Помощник улыбнулся:

— Поживем, увидим. Депутатом можно избирать не однажды.

— Можно или нельзя — это говорят сами избиратели, — ответил Швецов тоже с улыбкой. — И я полагаю, что они помнят о моем возрасте. Пятьдесят восемь есть пятьдесят восемь. А кругом столько молодых и сильных!

Через полтора месяца в стране началось выдвижение кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР.

...Кунгур — город на Сылве. Первое предвыборное собрание избирателей Кунгурского избирательного округа. Просторный клуб машиностроительного завода переполнен. Технолог Мария Скворцова, войдя в зал, обнаружила, что нет ни одного свободного места. Она протиснулась вперед и стала рядом с пожилой работницей из литейного.

— Кого будем выдвигать? — шепотом спросила Скворцова.

— А кого бы ты хотела? — вопросом откликнулась литейщица.

— Я за Швецова. Ведь это он спас меня прошлой весной. Врачи только руками разводили: лекарство новое, редкое — взять негде. И, поверишь? Муж позвонил Швецову, все рассказал, а тот позвонил министру здравоохранения, и лекарство прислали с первым же самолетом.

— Вот и выйди на трибуну, — сказала литейщица, — расскажи про это.

— Стесняюсь я как-то при таком народе выступать.

Председательствующий потряс колокольчиком и приступил к своим обязанностям распорядителя собрания. Уже второй оратор, перечислив достижения страны за истекшие четыре года, назвал имя Швецова. О его деятельности в период минувшего депутатского срока он говорил, не заглядывая в листки, которые спрятал в карман пиджака. Мария Скворцова слушала длинный перечень добрых дел депутата, ожидала, что упомянут и ее имя, но, видно, оратор не знал о том случае, который она рассказала литейщице. А в другом конце зала инженер Авинов, нелюдимый, замкнутый человек, думал, что хорошо бы вновь избрали Швецова депутатом, тогда бы он непременно помог ему, Авинову, в его беде.

— Аркадий Дмитриевич Швецов с честью оправдал высокое звание депутата Верховного Совета СССР, — заключил оратор, — и я предлагаю вновь выдвинуть его депутатом по нашему Кунгурскому избирательному округу.

Зал взорвался аплодисментами, и долго звонил председательский колокольчик, пытаюсь восстановить тишину.

Четырнадцатого февраля Аркадия Дмитриевича официально уведомили о том, что избиратели вторично выдвинули его кандидатом в депутаты по Кунгурскому избирательному округу.

Швецов глубоко задумался. Трудно сдержать радость, сознавая, что люди верят тебе, облачают высочайшим доверием. Но это признание того, что уже сделано. А сможет ли он и дальше быть им полезным? Он не рисовался, когда говорил Горшкову, что согласен нести такое бремя до конца жизни. Это было великим счастьем — чувствовать, что ты помог человеку в трудную минуту, влил в него хоть капельку свежих сил, оторвал от уныния. Но ведь годы берут свое, скоро закрывать счет шестому десятку. Нельзя забывать и того, как велико напряжение в работе конструктора. С другой стороны, успевают же другие нести нелегкую ношу вели-

кого множества разных обязанностей. По-ленински, не жалея себя. Ведь в конце концов жизнь у человека одна, и в том заключается соль, чтобы всюду успеть. Невозможно быть только инженером, только ученым или только конструктором. Человек — это значительно более широкое понятие. Жуковскому пошел уже восьмой десяток, когда он стал издавать ЦАГИ...

Словно испытывая свои силы, Швецов подошел к маленькому круглому столику, на котором стояла модель АШ, и одной рукой поднял ее на уровень глаз. Нет, что там ни говори, а уральская порода — это очень крепкая порода. И что такое пятьдесят восемь лет? Для академика Павлова это было порой молодости...

На следующий день Аркадий Дмитриевич написал письмо, в котором поблагодарил за высокое доверие и сообщил о своем согласии баллотироваться по Кунгурскому округу.

Вскоре пришел ответ. Он заканчивался дружеским приглашением: «Ждем к себе, на встречу».

И вот Аркадий Дмитриевич в Кунгуре. Его встретили очень радушно, отвели в гостинице лучший номер. Стараясь уважить дорогого гостя, натопили так, что дышать было нечем. Аркадий Дмитриевич распахнул форточку, и в комнату ворвался морозный воздух. Вошел помощник. Вместе они отправились к умывальнику, а когда освежились с дороги, обнаружили, что нет полотенец.

— Скажу дежурной, забыли они, наверное, — сказал Петр Ильич.

Швецов остановил его:

— Прошу вас, не надо. Зачем людей беспокоить? Полотенца мы можем купить, а заодно посмотрим, как обстоят дела в кунгурских магазинах.

Они оделись и вышли из гостиницы. В первом же магазине немало удивили своей просьбой продавщицу. Девушка аккуратно завернула два полотенца и подала сверток добродушному генералу. Но сработал «женский телеграф». Когда они вернулись в номер, на видном месте висели два гостиничных полотенца.

Во второй половине дня в клубе машиностроительного завода состоялась встреча избирателей со своим кандидатом.

Аркадий Дмитриевич пришел заранее. Он долго беседовал с теми, кто уже был в клубе. Вдруг заметил: поодаль стоит женщина и смотрит на него так пристально, будто хочет что-то сказать. Он шагнул к ней.

— Моя фамилия Скворцова. Здравствуйте, Аркадий Дмитриевич! Я пришла, чтобы выступить, но раз уж увидела вас, то вам и скажу.

Она справилась с волнением и тихо сказала:

— Спасибо вам большое.

Скворцова? При всем желании и самой богатой памяти невозможно запомнить имен всех тех людей, с которыми приходилось соприкасаться. Швецов почувствовал неловкость оттого, что не мог продолжить разговор, но женщина вовремя спохватилась и пришла на помощь:

— Мой муж, как только переговорил с вами по телефону, пришел в больницу и сказал: «Ну, Мария, считай, что лекарство уже есть, Швецов обещал». Мне было очень плохо, и я заплакала. Не верила, что помощь придет. А через день с аэродрома привезли шесть ампул...

Аркадий Дмитриевич мгновенно все вспомнил. Ну, конечно, эта женщина — технолог, и муж ее тоже технолог, и зовут ее Мария...

— А сейчас как со здоровьем, Мария Максимовна?

— Спасибо, — отозвалась Скворцова, радуясь, что он помнит ее имя и отчество.

Встреча с избирателями взволновала Швецова. Он старался воспринимать выступления кунгуряков так, как будто речь шла не о нем, а о каком-то другом человеке. Но ораторы не довольствовались тем, что их одобрительно слушал зал, они поворачивались лицом к Швецову и прямо ему адресовали сердечные слова. Аркадий Дмитриевич раскрыл блокнот, быстро написал записку и протянул ее поблизости сидевшему Горшкову. Тот прочитал: «Петр Ильич, зачем они так говорят обо мне? Я ужасно взволнован. Опасаюсь, смогу ли как следует выступить».

В это самое время председатель и обратился к залу:

— Слово предоставляется кандидату в депутаты Верховного Совета СССР Герою Социалистического Труда генеральному конструктору авиационных моторов генерал-лейтенанту Швецову Аркадию Дмитриевичу.

Когда смолкли овации, Швецов взял стакан воды, стоявший на краю трибуны, и переставил его на схваченные скрепкой листы с заранее подготовленной речью. Свыше получаса в зале не спадало напряженное внимание сотен людей, которые в эти минуты, казалось, слушали биение сердца обратившегося к ним человека. Он говорил о бурных событиях середины века, о высоком назначении советских людей, веч-

но помнящих ленинские заветы, и о том счастье, которое ему пришлось испытать, служа своему народу. И закончил речь просто, без всякой напыщенности:

— Я заверяю вас, дорогие товарищи, что приложу все силы, все свои знания, чтобы оправдать ваше доверие.

Назавтра Аркадия Дмитриевича сердечно принимали у себя рабочие кожевенно-обувного комбината. На память об этой встрече они подарили ему пару простых сапог, о которых сказали: «Наши сапоги дошли до Берлина».

В окружной комиссии то и дело раздавались телефонные звонки. Из ближних и дальних сел справлялись, когда можно ждать кандидата. Председатель комиссии сказал Швецову: «Чтобы всюду побывать, нужно минимум полтора месяца без выходных дней». И предложил поехать в большое село Кыласово, куда придут представители многих колхозов.

Хороша зимняя дорога! Приятно мчаться в санях, запряженных парой рысаков, куда приятней, чем в автомашине. На память приходят слова: «И какой русский не любит быстрой езды...» А тут еще возница попался словоохотливый, не то что шофер, привыкший к городским правилам. Мчатся санки на Кыласово, а возница наперед рассказывает, что такие перемены кругом, — даже ему, коренному здешнему, удивительно. И обещает лично показать село.

Аркадий Дмитриевич в радостном возбуждении смотрит по сторонам тракта, на убегающий назад торжественный в снежном уборе лес. Теперь и не припомнить, когда он в последний раз вот так мчался по морозу в жарком тулупе и большущих рукавицах, видя впереди заиндеветый круп лошади. Давненько не приходилось ему любоваться великолепием уральской зимы. Где-то в сознании промелькнули далекие отголоски детства, которое прошло в таких же вот бесконечно родных, милых сердцу местах.

Отогнув воротник, Швецов наклонился к помощнику:

— Многое теряем, Петр Ильич, что так редко видим эту красоту. Это ведь та же музыка, только в снежном выражении. Помните, «На тройке» Чайковского? Ба, да как Петр Ильич может не помнить Петра Ильича!..

Он был в том чудесном настроении, когда исподволь проступает сознание твоей необходимости людям, когда испытываешь удивительный прилив сил и желание видеть на чужом лице улыбку. Возница тоже не дремал: едва услышав разговор о музыке, сообщил седокам, что смолоду уважает слушать зимой гармошку. Так и въехали они на широкую улицу.

В сельсовете в сборе был весь актив. Пожилая колхозница с материнскими медалями на груди тихо сообщила председателю, что все давно уже готово, и он, показывая глазами на Швецова, сказал ей: «Коли так, давай приглашай». Женщина поправила платок и приблизилась к гостю:

— Прошу пожаловать на колхозное угощение.

Шумной гурьбой вышли на улицу и направились к большому дому, стоявшему у края дороги. Рассаживая гостей, хозяйка приберегла для себя место рядом со Швецовым. Вспомнив о чем-то, отозвала в сторону Горшкова и без окличностей спросила: «Водку-то ему можно?» И сама же ответила: «Чай, он русский человек».

Подали ши с бараниной, фаршированных поросят, дымящиеся с пылу пельмени, молоко во всех видах. Хозяйка подняла тост за Швецова, а он — за хозяйку и ее гостеприимный дом. Стало шумно, как обычно бывает в праздничном застолье.

Аркадий Дмитриевич оживленно разговаривал с колхозниками. Выслушав их жалобу на нехватку воды в селе, посоветовал вырыть артезианский колодец и тут же набросал чертеж. Они проявили интерес к вертолетам, и он рассказал им об этой машине-стрекозе, для которой недавно сконструировал двигатель. За беседой не заметили, как пролетело время.

После отправились на митинг. К зданию сельсовета пришло все село. Как и всюду, о Швецове было сказано много теплых слов. Девушка из дальнего колхоза преподнесла кандидату в депутаты групповой портрет лучших людей артели. Выступая перед избирателями, Аркадий Дмитриевич сердечно поблагодарил их за высокое доверие и гостеприимство, пожелал им успехов, счастливой жизни.

Дальше путь лежал в Суксун, в тот поселок, где Швецов жил в детстве. Там учительствовал его отец. Предстоящее посещение родных мест взволновало Аркадия Дмитриевича. Да и земляки выдающегося конструктора с волнением готовились к встрече. Вся улица, по которой он въехал в районный центр, была запружена народом.

Аркадий Дмитриевич сразу попал в окружение земляков. Улыбка не сходила с его лица. Он весело приветствовал то одного, то другого, шутил, расспрашивал о жизни и делах.

В полдень в Доме культуры началась официальная встреча. Она прошла сердечно. Особенно трогательным было приветствие пионеров, вручивших гостю свои подарки.

Выходя из Дома культуры, Аркадий Дмитриевич сказал помощнику:

— Сейчас мы проведем мероприятие личного свойства.

Они взяли лошадей, и Швецов уверенно направил их к небольшому домику на дальней улице. Не сразу вышел он из саней. Вспоминая что-то, долго смотрел на деревянную оградку, а потом сказал:

— Вот здесь мы и жили с отцом... Пойдемте, я хочу снова постоять на этом пороге.

Дверь открыла худощавая женщина с сединой. Увидев рослого человека в генеральской форме, она ахнула: «Аркаша!» Они обнялись, прошли в комнату. На столе появилось скромное угощение, но к нему никто не притронулся — бурной рекой хлынули воспоминания, и невозможно было их остановить.

— Ведь заехал, навестил, — прослезилась женщина. — А я-то и отцу твоему, Дмитрию Степановичу, не по близкому родству приходилась, а тебе и подавно. В прошлом годе, как получила от тебя деньги, так и подремонтировала домик. Теперь бы еще вот крышу...

— Непременно, — подхватил Швецов. — Вернусь домой, сразу же вышлю.

И спросил, прощаясь:

— А рощица моя цела?

Женщина оживилась:

— Цела твоя рощица, как тогда, нетронутая стоит.

Сани покатались за черту поселка, и скоро показалась заснеженная роща. Ветер причудливо выгнул снежное поле, и оно лежало небрежно брошенным белым покрывалом, преграждая дорогу прохожим к старым деревьям. Аркадий Дмитриевич издали смотрел на давно знакомую рощу, словно желая навсегда запомнить эти места.

Отсюда отправились на оптико-механический завод. В каждом цехе Швецов интересовался делами, знакомился с оборудованием. Здесь, на заводе, встретился с передовиками производства и инженерами, а вечером в том же Доме культуры состоялась вторая встреча с избирателями.

Из Суксуна поехали в Кишертъ. Остановились в доме приезжих. Готовясь к назначенному на полдень собранию, Аркадий Дмитриевич сел бриться. Зеркала под рукой не оказалось, и он приспособил никелированную крышечку бритвенного прибора. Когда из другой комнаты ему принесли зеркало, он вспылил:



— Спасибо, не нужно. Зачем было беспокоиться? Ведь я мог бы и сам взять.

Дежурная убрала зеркало и подумала: «Скромный какой». А Швецов черкнул в блокноте: «Не забыть о зеркалах для Кишертского дома приезжих». И уже прощаясь со своими новыми знакомыми, он высказал эту нужду руководителям местного исполкома.

Двенадцатого марта 1950 года в стране прошли выборы, и Аркадий Дмитриевич вновь стал депутатом Верховного Совета СССР.

Всего четыре года минуло со времени прошлых выборов, а как далеко вперед шагнула жизнь! Об этих радостных переменах, о новых стремлениях людей обстоятельно рассказывала депутатская почта.

Из Александровска: «Мы вместе окончили техникум и очень хотим поехать на любую новостройку Сибири или Дальнего Востока. Помогите получить направление...»

Из Коми-Пермяцкого округа: «В нашем леспромхозе плохо налажено соревнование. В прошлый выходной мы ездили за двадцать шесть километров в соседний леспромхоз, чтоб посмотреть, как поставлено дело у них...»

Из Петропавловска-на-Камчатке: «Уважаемый товарищ Швецов! Прошу, чтобы кто-нибудь из Ваших помощников ответил мне на следующий вопрос. В судовом двигателе мне пришлось встретиться с непонятной вещью. Максимальная величина зазора...»



На даче.

Из Чермоза: «Нашу районную библиотеку необходимо пополнить новой литературой...»

Из Риги: «Мы изучали самолет с Вашим мотором АШ-82ФН. Очень хотели бы стать самолетостроителями...»

Из Перми: «Будете в Верховном Совете СССР, поставьте вопрос об открытии в нашем городе троллейбусной линии...»

Как и прежде, письма приходили далеко из-за пределов избирательного округа, и Аркадий Дмитриевич кропотливо изучал каждую просьбу, каждое предложение своих избирателей. И принимал нужные меры.

Еще в бытность свою в Кишерти, он узнал в случайном разговоре, что многим жителям села приходится ежедневно переходить через станционные пути. Это было не только сопряжено с неудобствами, но и с риском для жизни. Тогда он сам побывал на месте и лично убедился, что нужен мостовой переход. О своих соображениях сообщил в областной исполком и вскоре получил уведомление, что принято решение о постройке моста.

Однажды Аркадий Дмитриевич получил пакет из редакции пермской областной газеты «Звезда». В короткой сопроводительной записке сотрудник редакции сообщал, что направляет по назначению письмо от жителя села Уинска Михаила Дмитриевича Шолохова. Швецов стал читать письмо:

«Я работаю слесарем-жестянщиком, а все свое свободное время отдаю разработке усовершенствований. Думаю о других жестянщиках, таких, как я сам.

Зимой 1950—51 г. я изготовил и испытал приспособление по изготовлению регулировочных прокладок для тракторных моторов. Оно дает возможность снизить себестоимость прокладок в десять раз. Испытывая это приспособление, я дал двадцать норм за смену.

У меня есть давно желание стать конструктором, но пока имею только 7 классов образования. Хочу подготовиться самостоятельно, а необходимых книг достать в нашем селе не могу. Прошу Вас, вышлите мне наложенным платежом несколько книг по черчению, технологии металлов и по конструированию машин. Выберите по своему усмотрению. Вы лучше знаете, какие книги нужны в этом деле для начала.»

Аркадий Дмитриевич ответил:

«Товарищ Шолохов! По Вашей просьбе высылаю Вам учебники: 1) Справочник по элементарной математике, механике и физике, 2) Черчение плоских и пространственных фигур, 3) Основы конструирования приспособлений, 4) Техни-

ческая механика и детали машин. Примите их как мой личный подарок.

Для повышения технических знаний рекомендую Вам поступить в Ленинградский заочный индустриальный или Московский заочный машиностроительный техникум.

Желаю Вам успехов в повышении знаний. А. Д. Швецов».

Вскоре из Уинска пришел такой ответ:

«Уважаемый Аркадий Дмитриевич! Разрешите поблагодарить Вас за внимание, за помощь и добрый совет. Я постараюсь им воспользоваться. Спасибо за подарок — высланные Вами книги».

Как-то в кабинете Горшкова раздался телефонный звонок. Инженер Авинов, тот самый, который во время встречи с кандидатом в депутаты находился в зале клуба кунгурских машиностроителей, просил помочь ему встретиться со Швецовым. Через полчаса приезжий инженер уже беседовал с депутатом. Впрочем, беседовал — не то слово. Он понуро глядел куда-то мимо Аркадия Дмитриевича и, преодолевая мучительные приступы заикания, высказал свою просьбу. Дело сводилось к следующему. Прочитав в газете, что киевский медик, кандидат наук И. Я. Деражне, успешно излечивает от заикания, Авинов просил содействия для определения в клинику ученого. Сам он давно написал в Киев, но ответа почему-то не получил.

Швецов тут же связался с союзным министерством здравоохранения и поговорил с заместителем министра. Выслушав просьбу депутата, тот обещал всяческое содействие. Через несколько дней из клиники Деражне прибыло уведомление о том, что там готовы принять Авинова на излечение. Аркадий Дмитриевич заказал железнодорожный билет в Киев, а своему шоферу поручил доставить кунгуряка на вокзал.

Месяца через полтора Авинов вновь позвонил по телефону и опять с той же просьбой: нужно увидеть Швецова. Поначалу Горшков усомнился: действительно ли это говорит Авинов? Речь его была совершенно непохожа на прежнюю, скованную жестоким заиканием. Но они встретились, и сомнения рассеялись. Инженер взволнованно говорил о своей благодарности депутату, который так заботливо отнесся к его просьбе. Трогательна была встреча со Швецовым. Аркадий Дмитриевич сразу узнал кунгуряка и в ответ на его горячие, признательные слова повторял: «Очень рад, очень рад».

Личное обаяние, простота и отзывчивость Швецова снизили ему исключительную популярность у огромного числа

людей. Установленные дни депутатских приемов оказались формальностью, на деле таких дней было семь в неделю. Даже по воскресеньям в распорядок дня врывались что-то нужды и заботы.

Очертить круг вопросов, которыми Швецову приходилось заниматься как депутату, просто невозможно. В поле его зрения были жилищное строительство, сооружение школ и детских учреждений, благоустройство городов и рабочих поселков, эксплуатация городского транспорта, работа электростанций и радиоузлов, культурное обслуживание колхозников и множество других вопросов, разных по масштабу и значению, но всегда важных для людей.

Десять больших томов депутатской переписки, содержащих тысячи писем и ответов, говорят сами за себя. Аркадий Дмитриевич Швецов был подлинным слугой народа.

## НЕПОВТОРИМАЯ ЖИЗНЬ

В разгар работы по созданию первых после войны двигателей Аркадий Дмитриевич получил приказ о назначении его генеральным конструктором. Это было свидетельством признания его огромных заслуг в области авиационного моторостроения. Масштабы деятельности стали неизмеримо шире.

Его самолет не знал отдыха. Неотложные дела звали генерального конструктора в различные города страны. Летчики, на чьем попечении был самолет, шутили: «Дед становится пассажиром-миллионером».

Но где бы ни был Аркадий Дмитриевич, сердцем он всегда тянулся к своим старым товарищам, с которыми так много было связано. Едва самолет опускался на знакомом аэродроме, он пересаживался в стремительную «победу» и говорил шоферу: «Домой». Это значило — на работу, в ОКБ, и, научившись понимать человеческое нетерпение, шофер гнал машину на страх милиционерам.

«Дед приехал», — говорили друг другу рабочие, и в опытных цехах дружнее закипала работа.

«Главный прибыл», — еще по старой привычке называя Швецова, сообщали новость конструкторы. И, казалось, светлей становилось в просторных, с огромными окнами конструкторских залах.

И сразу же к нему шли люди.

Первым обычно приходил Павел Александрович Соловь-

ев, тот самый, который в предвоенном году со студенческой скамьи был направлен в ОКБ. Не ошибся в нем Швецов, распознал талантливого конструктора и незаурядного организатора. Теперь Соловьев был уже заместителем главного и в его обязанности входили доклады о положении дел в конструкторском центре.

Выслушав доклад, сделав необходимые распоряжения, Аркадий Дмитриевич отправлялся в конструкторские залы или цеха. Когда приходило время обеда, он не уезжал домой, а подкреплялся в маленькой комнатушке, которая примыкала к кабинету. Во второй половине дня ему приносили на подпись документы. Отдав папку секретарю, он принимался за только что полученные технические журналы на английском, французском и немецком языках. Знакомство с журнальными новинками длилось недолго. Покончив с почтой, Швецов начинал работу над материалами новых проектов.

Так складывался рабочий день, и этот распорядок стал непреложным.

С полной нагрузкой работали моторостроительные заводы, которые выпускали новые модификации двигателя АШ. Силовые установки Швецова по-прежнему шли на оснащение стратегической авиации, все энергичней пробивали они себе дорогу и в Гражданском Воздушном Флоте.

Моторы АШ заинтересовали Сергея Владимировича Ильюшина, выдающегося авиаконструктора, известного своими самолетами-штурмовиками и дальними бомбардировщиками. После войны он создал первоклассные пассажирские самолеты Ил-12 и Ил-14, на которых поставил двигатели Швецова. Эти самолеты, способные поднимать 27—32 пассажира и свыше полутонны багажа, стали работать на гражданских воздушных линиях.

Миллионам воздушных пассажиров полюбились эти отличные машины. Они пересекали на них всю страну — от Бреста до Владивостока и от Петрозаводска до Баку. И одним только словом оценивали «илы» с швецовскими двигателями: великолепно! Эти самолеты, а с ними и двигатели, вышли на международные авиационные линии.

Аркадий Дмитриевич в четвертый раз стал лауреатом Государственной премии. Он получил множество приветствий, и среди них одно, которое показалось особенно значительным: «Желаю новых успехов. — Один из миллионов пассажиров».

Все чаще приходил на память тот давний-давний зимний день, когда впервые довелось увидеть новый моторостроитель-

тельный завод. Вспоминалась дорога от вокзала к заводу, которая бежала вдоль деревянных домишек, и тот радостный огонек, который вспыхнул в сердце при виде первых многоэтажных зданий...

Но если бы даже и не думать о том кровном, что удалось сделать за прошедшие годы, все равно о быстром течении времени напомнило бы многое другое. Заводской поселок стал теперь неузнаваемым. От ближних к заводу многоэтажных зданий потянулись другие красивые и удобные дома. И вот уже появился широченный проспект, а рядом с ним другой, тоже очень широкий и зеленый. Новые кварталы, площади, сады. И всюду простые хорошие люди — те, с которыми приходится делить труд, радости, огорчения.

Сняв генеральский мундир, Аркадий Дмитриевич с удовольствием надевал отутюженный светлый костюм и в таком неброском виде терялся в пестром потоке гуляющих. Заложив руки за спину, он неторопливо шел среди людей, вслушиваясь в обрывки речи, стараясь угадать профессию и настроение встречного человека. Это было хорошим отдыхом, своего рода разрядкой дневного напряжения.

Однажды рядом с ним на скамейке в сквере оказалось несколько молодых ребят, студентов. Они не обратили внимания на пожилого человека, который молчаливо глядел куда-то вдаль. Со свойственной молодости горячностью молодые люди о чем-то спорили. Потом они извлекли пачки дешевых папирос, которые именовали «гвоздиками», и великодушно предложили всему соседу.

Он взял в руки папиросную пачку, улыбаясь, прочитал надпись: «Ракета» и, не вынув папиросы, вернул пачку студентам.

— Не курите? — оценив возраст мужчины, понимающе спросили студенты.

— Нет, — ответил он. Опять улыбнулся и в раздумье сказал: — Папиросы называются «Ракета»...

Ребята поняли это по-своему:

— Настоящие студенческие — крепкие и дешевые.

Он запрокинул голову и, глядя в темнеющее небо, проговорил:

— Не о том я, друзья. До войны были папиросы «Пушки», «Борцы», «Сальве», до революции были «Жозефина», «Эксцельсиор», а ныне другое название — «Ракета». Если та-

кое понятие из области фантастики спускается до уровня папиросной пачки, значит оно начинает приобретать земной оттенок. Не так ли?

Студенты переглянулись и осторожно осведомились:

— Извините, вы случайно не писатель?

Аркадий Дмитриевич легко встал со скамьи и ответил загадкой:

— Моя профессия — поднимать небо.

Как-то раз прислали ему из книжного магазина большую стопу книг. Среди новых повестей и романов оказалась книжка о пчелах. Он недоверчиво взял ее в руки, но, пробежав одну-две страницы, уже не мог оторваться. На другой день он говорил товарищам по работе:

— Оказывается, даже о жизни пчел можно создать превосходное произведение. Что меня поразило, так это строгая рациональность распределения труда в пчелиной семье. По существу, специализация. Прямо-таки пчелиное ОКБ.

Его рассмешило это неожиданное сравнение, и он стал вдруг говорить о великом значении биологической науки.

— Мы должны учиться у природы, — вслух размышлял Аркадий Дмитриевич. — Ни один

самый современный само-

лет не может тягаться с птицей по количеству поднимаемого груза на единицу затраченной мощности. В будущем все будет новым: и формы крыла, и их поверхности, и двигатели. Двигатели тоже, непременно.

Это желание делиться только что пришедшими мыслями выдавало напряженную работу ума. Возможно, он думал в те дни о ракетных двигателях невиданной силы, рождение



Генеральный конструктор А. Д. Швецов.  
1951 год.

которых было не за горами, и обращал свой взор в сложнейшую и в то же время поразительно совершенную лабораторию природы. Окружавшие его люди определенно знали, что такие раздумья означали созревание плодотворной идеи.

Гениальный Лебедев, открывший и измеривший давление света на твердые тела и газы, записал как-то в своем дневнике: «Обилие мыслей и проектов не дает мне спокойного времени для работы: кажется, что то, что делаешь, уже сделано, а народившееся важно, важнее предыдущего и требует наискорейшего выполнения — руки невольно опускаются, и происходит толчея, и результаты, вместо того чтобы сыпаться дождем, не двигаются с места». То, что заметил П. Н. Лебедев, было хорошо понятно многим талантливым людям, на себе испытывавшим недобрые свойства такой «толчеи».

Аркадию Дмитриевичу был чужд «простой» энергии. Не имея возможности заниматься тем, чем хотелось бы, он занимался тем, что было нужно, «отодвигал» нахлынувший замысел, чтобы довершить начатое. Только так можно было получить отдачу. И это не было заблуждением, иначе не смог бы он столько успеть. Да и многочисленные ученики и сотрудники Швецова, переняв такой же метод, испытали на собственном опыте его пользу.

В бурном биении мысли был рожден новый двигатель, который дал жизнь еще одному прекрасному самолету Туполева. Принципиально новые решения силовой установки могучего Ту-4 стали предметом восхищения крупнейших авторитетов авиационного моторостроения. В создателе мотора угадывался не только многоопытный и смелый конструктор, но и большой ученый.

Своей деятельностью Швецов как бы опроверг изящную мысль виднейшего английского инженера Рикардо о том, что крупные конструкторы являются скорее художниками, нежели учеными. И, конечно, нельзя не согласиться с тем, что в свое время было написано о Швецове: «Чрезвычайно характерным для Аркадия Дмитриевича является творческое устремление, подкрепленное превосходной памятью, поразительной наблюдательностью, умением произвести тончайший научный анализ и обобщение фактов. Подлинные черты врожденного исследователя! К этому надо добавить исключительную работоспособность и трудолюбие, настойчивость и непреклонность в достижении намеченной цели».

Хотя жизнь давно уже ушла от последних дней войны, многое еще хранило ее отзвуки. И обширная депутатская



псчта тоже нет-нет да напоминала о минувшей войне: приходили письма от инвалидов — бывших фронтовиков, от матерей погибших солдат. Каждая встреча с прошлым вызывала горестное чувство невозвратимых утрат. Но тут же в душе поднималась радость сознания того, что все это не повторится ни завтра, ни послезавтра, что это хоть и в недавнем, но уже в прошлом, — и в душе звонко трепетали струнки оптимистического настроения.

Случилось, в гости к моторостроителям приехал Алексей Маресьев. Конструкторы приняли его горячо, по-дружески. Веселое застолье расположило к непринужденной беседе, и радушные хозяева засыпали своего гостя вопросами. Из «Повести о настоящем человеке» они знали все подробности подвига знаменитого летчика и теперь хотели услышать от него самого мнение о своем двигателе, которым был оснащен истребитель Ла-5. Аркадий Дмитриевич тоже с интересом ожидал оценки.

Маресьев задумался. Возможно, в этот миг перед ним пронеслась никогда не забываемая картина, когда, обессиленный, он полз по снегу к своим, все еще не зная, что судьбой ему приказано навсегда оставить штурвал самолета. А может быть, память вернула его к тем полным хмельного счастья дням, когда он вновь обрел невыразимое чувство высьи и вместе со всеми повел свою машину в бой...

Алексей Петрович обернулся к сидевшему рядом Швецову и, так и не сыскав подходящих слов, крепко пожал ему руку. Этот порыв все объяснил конструкторам.

Неукротимый дух Маресьева произвел на Аркадия Дмитриевича неизгладимое впечатление. Он часто вспоминал этого замечательного человека и, незаметно для самого себя, привык оценивать людей маресьевской меркой.

Осенью 1951 года коллектив ОКБ вчерне завершил работу над новым двигателем. Усталые и счастливые, конструкторы на какое-то время отрешились от неотложных дел и втайне от Аркадия Дмитриевича стали поговаривать о приближающемся его шестидесятилетию.

Никак не верилось, что вечно загруженный и неутомимый главный вплотную приблизился к рубежу, за которым для многих начинается старость. Если можно человека сравнить с мотором, то Аркадий Дмитриевич чем-то напоминал свой старый и всегда молодой М-11. Добрая четверть века минула с той поры, когда этот двигатель принял впервые нагрузку. За эти годы, подобно августовским зарницам, вспыхивали и

гасли названия многих моторов, а М-11 оказался истинным долгожителем. Не случайно же авиаконструктор Яковлев уже после войны выбрал его для своего спортивного самолета. И отличная получилась машина: летчик-спортсмен Кузнецов установил на нем новый мировой рекорд средней скорости полета...

Выходит, дело не в возрасте двигателя, а в его конструкции. Не так ли и с человеком?

Вскоре наступил этот радостный январский день 1952 года, к которому долго и любовно готовились друзья и товарищи Швецова. Утром пришли газеты, в которых был опубликован Указ о награждении генерального конструктора Аркадия Дмитриевича Швецова в связи с исполняющимся шестидесятилетием орденом Трудового Красного Знамени. А потом нескончаемым потоком стали прибывать поздравительные телеграммы. Юбиляра приветствовали конструкторские коллективы Туполева, Яковлева, Лавочкина, авиационные научно-исследовательские институты, высшие учебные заведения, самолетостроительные и моторостроительные заводы, воинские части. Прибыло приветствие от Президиума Верховного Совета СССР, от многочисленных общественных организаций и многих-многих избирателей. Почта доставила телеграммы от старых знакомых — писателей Аркадия Первенцева, Александра Бека; пришли поздравления из театров и, конечно, из моторостроительного техникума, где юбиляра давно считали своим человеком.

В приветственном адресе конструктор А. А. Микулин, академик Б. С. Стечкин и другие выдающиеся конструкторы и деятели науки писали:

«Глубокоуважаемый Аркадий Дмитриевич!

Сердечно поздравляем Вас в связи с 60-летием со дня рождения, как одного из крупнейших конструкторов в области авиационного моторостроения.

Развитие авиационного дела в нашей стране теснейшим образом связано с Вашим именем. Моторы семейства АШ, начиная с построенного Вами 25 лет назад АШ-11, сыграли большую роль в оснащении нашей Родины и в разгроме врага на всех фронтах Великой Отечественной войны. Ваши работы по созданию авиационных моторов по заслугам отмечены правительственными наградами...»

Этот сгромный наплыв людского уважения и добрых чувств глубоко тронул Швецова. Он читал телеграммы, и сердце пслнилось счастьем оттого, что жизнь подарила ему столько

тепла. Сейчас он не думал о том, что взволнованные строки приветствий были данью восхищения его многолетней и такой трудной работой.

Аркадий Дмитриевич вообще жил устремленным вперед. Подобно каждому человеку, он переживал неудачи и радовался удачам, но неизменно рассматривал текущий день, как начало дня завтрашнего. Великий дар смотреть на свой труд из будущего помогал опережать время, вливал живой родник творческого вдохновения. Наверное, поэтому такими долговечными оказались его моторы.

Что поддерживало его устремления? Нет, не жажда славы и всеобщего признания. Пожелай он славы, ее достало бы и от одного М-11, который был создан еще на заре его конструкторской деятельности. Как истинный талант, Аркадий Дмитриевич был одержим страстью созидателя, которая не оставляет места унынию и неверию, а ведет, не может не вести вперед. Наверное, поэтому творческая зрелость счастливо сопутствовала ему всю жизнь.

И вот шестидесятилетний человек идет к людям, которые хотят вместе с ним разделить его праздник. Он знает наперед, о чем они будут говорить. Они непременно вспомнят, что у него есть золотые часы — подарок Советского правительства, на крышке которых выгравировано: «Первому конструктору первого советского авиадвигателя тов. Швецову». Затем они скажут, что эти часы были первой наградой, а сейчас он — Герой Социалистического Труда, награжден пятью орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, орденами Кутузова первой степени и Суворова второй степени и еще четырьмя медалями. Скажут еще, что он депутат Верховного Совета СССР, генеральный конструктор авиационных моторов, генерал-лейтенант и доктор технических наук. Обязательно напомнят, что четырежды отмечен Государственными премиями...

Люди сами придумали ритуал юбилейных торжеств. С трибуны считается неприкрытым говорить о юбиляре, не коснувшись его регалий. Но почему же он, виновник торжества, думает совсем о другом?

Перед сияющим огнями зданием Дворца культуры Аркадий Дмитриевич замедлил шаг. Ему отчетливо припомнился зимний день 1937 года: встреча с товарищами после получения первого ордена, жизнерадостный Чкалов, собиравшийся облететь «шарик», громкоголосая толчея, направляющаяся на торжество в деревянный клуб... Тогда они не могли вме-

ститься в клубе и митинговали прямо перед заводом. И кто-то с беспрекословной уверенностью сказал: «Дайте срок: будет свой дворец, все будет!» Его поддержали: «Непременно будет».

Наступил этот срок! Нет и в помине того старого деревянного клуба. Вместо него широко развернул каменные плечи высокий дворцовый фасад, сверкающий электрическими огнями. Кругом великолепные дома. Да и — вслушайтесь! — кажется, громче дышит могучий организм завода. Все изменилось, стало значительней, лучше, богаче. Как солнце в капле воды отражается в этих радостных переменах жизнь всей страны. А то ли еще будет впереди!

Ради всего этого стоило жить! Стоило прожить полуголодную студенческую юность, при свете керосиновой лампы до ломоты в висках просиживать над первыми проектами, поднимать огромный завод, испытывать нечеловеческое напряжение военных лет, вырастить и продолжать вести огромный конструкторский коллектив, «поднимать» небо. Стоило!

И Аркадий Дмитриевич шагнул через порог Дворца, навстречу друзьям, навстречу своему празднику.

На следующий день все пошло своим чередом. В настроении Швецова и его сотрудников не осталось ни малейших «юбилейных» признаков. В конструкторские залы опять пришла обычная обстановка будней, в которой никогда не ослабевала пружина творческих поисков. Каждый в отдельности и все вместе, связанные незримой нитью общего замысла, конструкторы переплавляли мысль в проект будущего двигателя. Как и раньше, их наставлял главный, который прозорливо видел перспективу.

— Нам жизнь не дает отсрочек, нас подгоняют со всех сторон, — неоднократно говорил он.

Конструкторы знали о решении Швецова полностью переключиться на реактивную технику и вместе с ним испытывали нетерпение поскорей приступить к делу.

Правительство уже рассматривало предложения Швецова по проекту мощного реактивного двигателя, а тем временем Аркадий Дмитриевич все так же выслушивал обстоятельные доклады заместителя, потом отправлялся в цеха или в конструкторские залы, быстро собирался и улетал в очередную командировку, занимался депутатскими делами. О здоровье ли было думать, когда так торопила жизнь, когда одни

неотложные заботы набегали на другие и надо было все успеть, во всем разобраться, не опоздать с решением?

Человек всю жизнь может черпать из себя, если много накоплено. А накопление творческой энергии — бесконечный процесс, не обозначенный никакими границами. Аркадий Дмитриевич и теперь не изменял своей стародавней привычке следить за новинками науки и техники, отдаваться во власть Чайковского, Бетховена, Листа, сидеть у мольберта.

Где-то за всем этим, пока еще не часто давая о себе знать, скрывалась грозная болезнь. Но она росла вместе с напряжением физических и духовных сил, медленно делала свое коварное дело и, победив, 19 марта 1953 года остановила сердце.

Мартовская Москва прощалась с Аркадием Дмитриевичем Швецовым скорбно и мужественно, как прощаются с погибшими солдатами. Отдать последний долг человеку, посвятившему Родине всю силу ума и жар сердца, пришли тысячи людей, знавших и не знавших его, но одинаково хорошо понимавших всю тяжесть утраты. В почетном карауле стояли его собратья по труду — прославленные конструкторы, создатели замечательных моторов, выдающиеся советские асы, друзья, с которыми он делил и невзгоды и радость.



Бюст А. Д. Швецова  
работы скульптора З. М. Виленского.

Троекратный ружейный залп огласил Новодевичье кладбище, принявшее на вечный покой Человека. И в эти мгновения в голубеющем весеннем небе пронеслась красноезвездная птица, и песня ее могучего стального сердца звучала гимном большой, яркой, неповторимой жизни.

Развернув свежий номер «Известий», Павел Александрович Соловьев обратил внимание на заголовок одной заметки — «Там, где сходятся меридианы». Газета рассказывала:

«Морозная дымка и низкая облачность вот уже третьи сутки висят над дрейфующей льдиной, где раскинулся лагерь станции «Северный полюс-10». Полярники с нетерпением ждут самолета — за пять долгих месяцев — первую машину с материка, которая вот-вот должна сесть на новую ледовую площадку. Они уже знают, что самолет ведут молодой командир Барулин и опытный полярный летчик, командир подразделения Бахтинов.

7 часов 05 минут по московскому времени. Ли-2 пробивает облака, туман и, преодолев тысячекилометровый путь от мыса Челюскина, выходит на привод нашего Ан-2. Колеса мягко касаются полосы, освещенной факелами и кострами. Ли-2 приземлился на «СП-10» с точностью до минуты, во время, которое определил штурман Кузнецов.

Но прежде чем полярники зажгли посадочные огни на паковой льдине, они не один день затратили, пробивая среди торосов и сугробов километровую дорогу жизни. Шаг за шагом, в пургу и мороз, люди отвоевывали у ледяного поля очередной метр поверхности. Трактор гусеницами дробил лед, гремели взрывы, без усталости работали люди киркой и лопатой.

И вот все готово. Воздушная трасса между материком и «СП-10» проложена. Улетела на материк первая группа полярников. Годовщину Октября они встретят у себя дома.

В тучах снежной пыли взлетает Ли-2. В морозной дымке гаснут огни на его крыльях, стихает гул моторов. Снова над «СП-10» безмолвная полярная ночь. Но это ненадолго.

Отложив газету, Павел Александрович задумался. Сколько лет уже нет в живых Швецова, а творения его ума живы, и они не стали хрестоматийным достоянием, а продолжают служить людям. Созданные им двигатели ведут самолеты в самые дальние дали, туда, где сходятся меридианы.

По-прежнему не знают отдыха трудяги По-2, забираясь к оленеводам Крайнего Севера, на далекие стоянки геологов, в горные аулы. Они доставляют людям продовольствие и свежую почту, инструмент и всегда готовы вступить в борьбу за здоровье врачей.

Признанным «извозчиком, грузчиком и санитаром» стал вертолет Ми-4, для которого посадочные площадки — и вовсе не проблема. Он замирает в воздухе, сбрасывает мягкий

«трап» — и тотчас же можно начинать вертикальное передвижение.

С аэродрома многих городов страны каждый день поднимаются в воздух серебристые Ил-14, покрывающие в дальних рейсах тысячекилометровые расстояния. На борту самолетов вечно заняты командировочные, отпускники, спешащие к морю, делегации на мирные конференции...

Конечно, сегодня, в век реактивной техники, не эти машины определяют лицо авиации. Но тем большее восхищение вызывает творец, чей труд пережил время.

— То, что жизни Аркадия Дмитриевича Швецова не хватило на реактивные моторы, — говорит Соловьев, — не означает, что он не причастен к нынешним грандиозным успехам отечественной авиации. И если позволительно сравнить сегодняшнюю авиацию с неким величественным зданием, то Аркадий Дмитриевич был тем славным мастером, который закладывал фундамент и возводил стены. Его товарищи и ученики продолжают начатое им дело.

Воспитание большого и талантливого конструкторского коллектива — важная заслуга Аркадия Дмитриевича Швецова. В архиве ОКБ хранится документ, в котором не обычными для служебной характеристики теплыми словами сказано:

«Создание такого коллектива стоило больших трудов, так как вся деятельность по разработке новых конструкций авиационных двигателей ложилась на главного конструктора — единственного человека на заводе, имевшего многолетний опыт в области авиационного моторостроения, так как конструкторское бюро создавалось вновь из специалистов, окончивших учебные заведения во второй половине 30-х годов. Вполне понятно, что такие кадры требовали воспитания характера, который позволил бы при неудачах не бросаться в панику, а анализировать причину неудач и шаг за шагом уверенно добиваться цели.

Терпение, выдержка, неутомимость и благородный нрав А. Д. Швецова позволили создать и воспитать коллектив конструкторов, сыгравший большую роль в создании отечественных авиационных моторов, многие из которых широко эксплуатируются в воздушном флоте по сей день.

Под руководством А. Д. Швецова этот коллектив еще до Отечественной войны создал целую гамму авиадвигателей воздушного охлаждения. Эти двигатели получили широкое применение в нашей авиации, особенно истребительной.

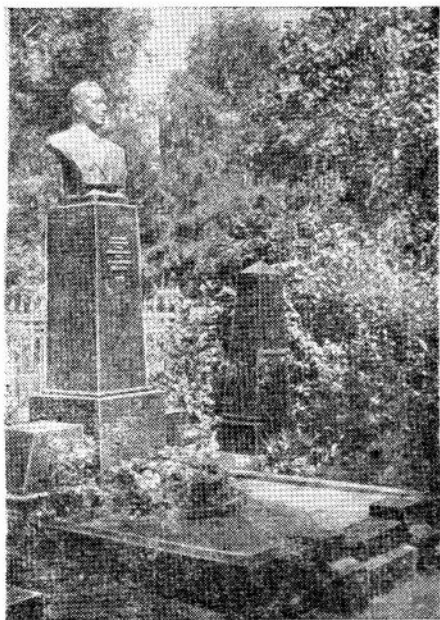
В годы войны моторы, созданные под руководством А. Д. Швецова, заняли прочное, а подчас ведущее положение в нашей авиации и выпускались в массовом количестве на ряде авиационных заводов страны».

Как бы продолжением этого документа служат слова из учебника «Авиационные поршневые двигатели», которыми гользуются тысячи будущих инженеров-моторостроителей. О конструкторских центрах, которые возглавляли А. Д. Швецов, В. Я. Климов и А. А. Микулин, сказано:

«Несмотря на тяжелые условия военного времени, работа этих коллективов ознаменовалась новыми успехами отечественного моторостроения: выпущенные за время войны серийные модификации основных типов двигателей оказались совершеннее довоенных и обеспечили значительное превосходство отечественной авиации над вражеской».

Известно также, что в послевоенные годы из всех конструкций поршневых двигателей только моторы, созданные под руководством Швецова, оказались наиболее жизненными и продолжают служить людям.

— Аркадий Дмитриевич и сегодня жив в своих учениках и в своих моторах, — заключает Соловьев. И его собственный пример лучше всего подтверждает эти слова: ученик Швецова теперь сам руководит одним из крупнейших опытно-конструкторских бюро, награжден многими орденами, является профессором и готовит пополнение в ряды создателей новейшей авиационной техники.



Памятник А. Д. Швецову на Новодевичьем кладбище в Москве.

...В при заводском сквере высятся на гранитных



постаменты бюсты Серго Орджоникидзе и Аркадия Дмитриевича Швецова. Первый напоминает о человеке, который поленински горячо и напористо создавал промышленность авиационного моторостроения, второй — о человеке, который трудом своим умножил ее славу.

Каждый день здесь проходят конструкторы и рабочие, торопясь в ОКБ, где их ждут новые проекты, эксперименты, поиски. С портретов на них смотрят знакомые добрые и внимательные глаза учителя, которые, кажется, подбадривают и зовут вперед.

Сотни юношей и девушек учатся в техникуме, с которым тесно связано славное имя Аркадия Дмитриевича Швецова.

Растут дома на одной из улиц, приезжают новоселы, и почтальоны приносят им письма по новым адресам: «Улица Швецова...»

Многие люди с глубоким уважением останавливаются перед бюстом человека, еще при жизни заслужившего право на почетное место в Центральном Доме авиации и космонавтики.

И пытливый юноша, обдумывающий свой путь в будущее, открывает том энциклопедии и вновь перечитывает строки об Аркадии Дмитриевиче Швецове.

## БИБЛИОГРАФИЯ И АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Бугров Е. Советские авиационные поршневые двигатели. «Вестник воздушного флота», 1948, № 2.

Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в СССР. Период первой мировой войны (1914—1918 гг.). М., Оборонгиз, 1960.

Замиттер. Поршневые авиационные двигатели. «Крылья Родины», 1952, № 4.

Константинов К. Выдающийся конструктор авиационных моторов. «Крылья Родины», 1952, № 3.

Левин М. Советские авиационные двигатели — лучшие в мире. «Вестник воздушного флота», 1949, № 12.

Масленников М. М. и Рапипорт М. С. Авиационные поршневые двигатели. (Учебное пособие для авиационных вузов). М., Оборонгиз, 1951.

Микулин А. А. Вот она, высокая культура! Газета «За индустриализацию», 1936, октябрь.

Попов В. Творцы советских самолетов и моторов. «Вестник воздушного флота», 1947, № 10.

Сеничкин Г. и Черемных Н. Творец первых советских авиационных моторов воздушного охлаждения. «Вестник воздушного флота», 1948, № 7.

Симаков Б. Л. Советские летчики в боях за Родину. М., ДОСААФ, 1958.

Симаков Б. Л. и Шипилов И. Ф. Воздушный флот страны Советов. Краткий курс истории авиации нашей Родины. М., Оборонгиз, 1958.

Черемных Н. Творцы отечественных поршневых авиационных двигателей. «Вестник воздушного флота», 1952, № 6.

Швецов Аркадий Дмитриевич. (Некролог). Газета «Правда», 1953, 22 марта.

Швецов Аркадий Дмитриевич. В кн.: «Большая советская энциклопедия», изд. 2, т. 47.

Шестерикова Л. Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания. М., ДОСААФ, 1953.

Яковлев А. С. Рассказы авиаконструктора. М., Детгиз, 1961.

Государственный архив Пермской области, ф. 185, оп. 1, дд. 243, 261. Протоколы заседания педагогического совета Пермского Алексеевского реального училища.

Центральный государственный архив города Москвы, ф. 372, оп. 1, д. 676. Дело канцелярии императорского Московского технического училища. Экзаменационные списки студентов.

Материалы Центрального Дома авиации и космонавтики имени М. В. Фрунзе.

Воспоминания: В. А. Швецова, А. С. Вигуры, П. И. Горшкова, С. Ф. Сазонова, В. С. Сергеева, П. А. Соловьева, П. А. Тихонова, И. П. Эвича.

## О Г Л А В Л Е Н И Е

Дорога к призванию	3
Первые свершения	15
Снова искания	30
Через войну — к миру	51
Сердце, отданное людям	72
Неповторимая жизнь	88
Библиография и архивные источники	102

*Б. Грин*

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР А. Д. ШВЕЦОВ

Редактор *Т. И. Вершинин*  
Художник *Е. И. Нестеров*  
Художественный редактор *В. В. Вагин*  
Технический редактор *Т. В. Дольская*  
Корректор *Э. К. Актищева*

Подписано к печати 4/XII 1964 г.    Формат 60×84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>  
3,25 бум. л.,    6,5 печ. л.    (усл.-прив. 5,98 л.),    уч.-изд. 5,619 л.  
ЛБ02586    Тираж 2000 экз.    Цена 17 коп.

2-я книжная типография управления по печати.

Пермь, ул. Коммунистическая, 57.    Зак. 1331.