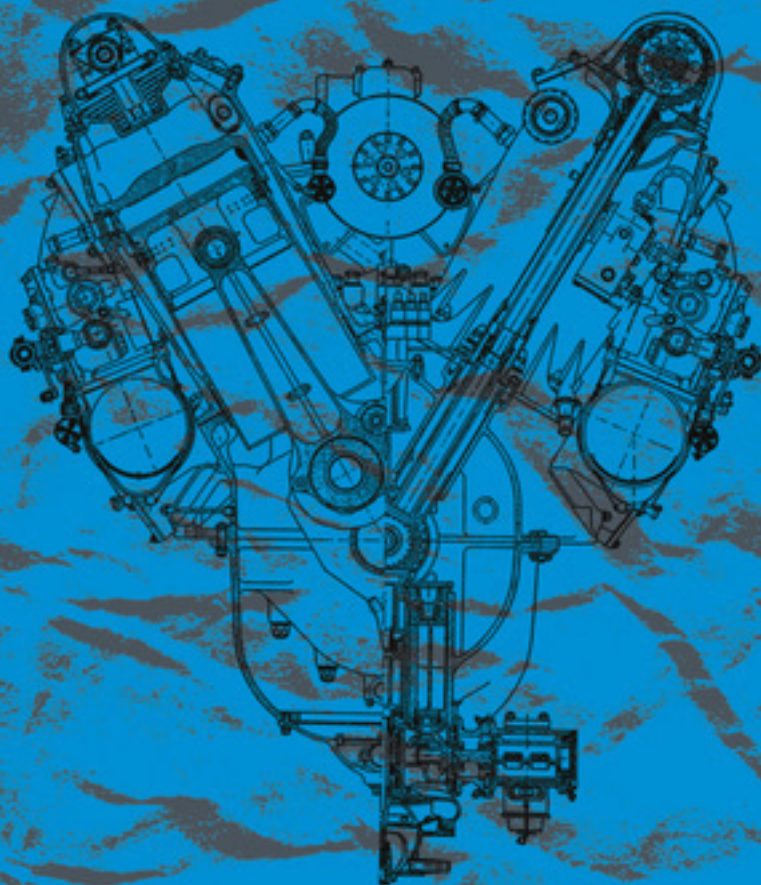


Л. О. Калинина  
И. В. Климова

XX<sup>ВЕК</sup> СЕРИЯ  
ЗНАМЕНИТЫЕ  
КОНСТРУКТОРЫ  
РОССИИ



# ВЛАДИМИР КЛИМОВ



Знаменитые конструкторы России. XX век

Любовь Калинина

**Владимир Климов**

«Политехника»

2013

УДК 623.74  
ББК 39.5

**Калинина Л. О.**

Владимир Климов / Л. О. Калинина — «Политехника»,  
2013 — (Знаменитые конструкторы России. XX век)

Книга посвящена одному из основателей российской конструкторской школы авиационного двигателестроения генеральному конструктору поршневых (1935–1946) и реактивных (1947–1960) авиационных двигателей Владимиру Яковлевичу Климову и является одной из первых полных биографий выдающегося ученого. В годы Великой Отечественной войны 90 % истребительной авиации СССР летало на массовом авиадвигателе М-105, созданном В. Я. Климовым. А в начале 1950-х годов на его первых турбореактивных двигателях ВК-1 Россия достойно мерилась силами с авиацией противника в «холодном» противостоянии. Книга основана на глубоком изучении отечественных архивов, ранее не опубликованных материалов, а также на воспоминаниях людей, хорошо знавших В. Я. Климова. Будет интересна специалистам и широкому кругу читателей, интересующихся историей авиации и техники.

УДК 623.74

ББК 39.5

© Калинина Л. О., 2013

© Политехника, 2013

# Содержание

Основатель российского авиадвигателестроения	7
Глава I	15
Прощеное воскресенье	15
«Клуб отпетых»	18
Комиссаровское техническое училище	20
Выход в «первые»	23
«Говорят, летают!»	27
Кураторы	31
Глава II	33
«Птенцы» кружка Жуковского	33
И все-таки двигатели!	35
Обретение очага	38
Конец ознакомительного фрагмента.	40

**Л. О. Калинина, И. В. Климова**  
**Владимир Климов**

© Издательство «Политехника», 2013

© ОАО «Объединенная двигателестроительная корпорация», 2013

\* \* \*



**Владимир Яковлевич Климов**

*Людам, на которых держится Россия, посвящается...*

## Основатель российского авиадвигателестроения

Мечта подняться в небо стара, как само человечество. Как бы ни были занимательны прежние изыскания ученых, пытавшихся скопировать полет птицы и летучей мыши, окончательное завоевание воздуха стало символом только XX века.

Своему «взлету» авиация обязана авиационному двигателю и людям, его создавшим, ибо крылатая машина без него – лишь застывшее железо без «сердца», созданного и выпестованного генеральным конструктором.

Те, кто лично знал Владимира Яковлевича, утверждают, что ему не было нужды тратить время и силы на преодоление сомнений в выборе профессии. Интеллигент в первом поколении, Климов сделал себя сам и собственными силами нашел свой путь, потому как родился он в век всеобщего и абсолютнейшего помешательства на авиации! Афиши мерцали впечатляющими фотографиями аэропланов, газеты пестрели крупными заголовками о храбрцах, осмелившихся покорить влекущее небесное пространство. В начале XX века Российская империя стремительно превращалась из страны аграрной в мощную державу с небывалым ростом промышленного производства. Это было время больших перемен и вдохновляющих перспектив – зарождалась русская авиационная промышленность.

Еще в раннем детстве вместе с отцом он побывал в корпусах Комиссаровского технического училища: в учебных аудиториях, мастерских, лабораториях, рекреационных залах... Как замороженный юный Владимир смотрел на станки и машины, у которых трудились ученики, вслушивался в размеренный шум моторов. В тот самый момент он загорелся большой и красивой мечтой – войти в этот таинственный мир и понять его. Уже тогда в маленьком крестьянском мальчишке и начал формироваться технический гений, будущий создатель авиационных моторов.

Владимир Яковлевич Климов – бесспорный основатель российского авиационного двигателестроения. Будучи талантливым авиаконструктором, он проявил себя выдающимся организатором, способным налаживать серийное производство изделий в сложнейших условиях военного времени. На климовских авиадвигателях стояло фронтовое небо в годы Великой Отечественной войны: 90 % истребительной авиации СССР летало на массовом авиадвигателе М-105. В начале пятидесятых на его первых турбореактивных двигателях ВК-1 наша страна достойно мерилась силами с авиацией противника в «холодном» противостоянии.

О Владимире Яковлевиче тепло отзываются в своих мемуарах специалисты, лично знавшие его по совместной работе в Ленинграде, Москве, Уфе и Рыбинске. Блестящий инженер-механик, талантливый учёный, организатор больших коллективов и крупных научно-технических проектов, генеральный конструктор, создавший самые массовые в нашей стране поршневые моторы и газотурбинные авиационные двигатели 40–60-х годов XX века, запомнился коллегам как скромный и в высшей степени интеллигентный Человек.

Авиация – редкая область, где прочные традиции и опыт тесно сплетаются со смелыми новаторскими идеями. Владимира Климова нет уже более полувека, но интеллектуальное наследие выдающегося конструктора не стало достоянием прошлого, не растворилось в истории. Его работы заложили основу для развития отечественного двигателестроения, его индивидуальный конструкторский путь до сих пор вдохновляет новые поколения на создание образцов сложнейшей авиационной техники. Сегодня в Санкт-Петербурге расположена компания ОАО «Климов», где по сей день разрабатывается и производится авиационная техника. Предприятие является одним из лидеров мирового и российского рынков по проектированию, производству, ремонту и обслуживанию газотурбинных двигателей. Главнейшей заслугой научно-производственного коллектива ОАО «Климов» является то, что за этот срок здесь была сформирована уникальная конструкторская школа в области авиационного двигателестроения. Тео-

ретические и практические основы авиадвигателестроения, созданные Владимиром Яковлевичем, и ныне не перестают быть символом высокого профессионализма и непревзойденной надежности создаваемой техники. Заслуги Владимира Яковлевича увековечены в моторах, заводах и людях.

То, что издательство «Политехника» решило посвятить очередное издание из серии книг о выдающихся конструкторах XX века Владимиру Климову – идея очень правильная, ведь тех редких людей, материализовавшие мысли и сознание которых оказало решающее воздействие на судьбы Родины в дни переломных испытаний, нужно знать, помнить и чтить. Читателей книги Ирины Климовой, дочери великого конструктора, и Любови Калининой ждет рассказ-воспоминание людей, бесконечно влюбленных в своего героя, повествование об очень непростой, но во многом счастливой судьбе Владимира Яковлевича Климова, о малоизвестных, но решающих событиях в истории нашей страны.

Климов Запорожье 150 км. Зп.  
Владимир Яковлевич  
Полковн. Директора Автомобильное  
по тел. Ченн  
Sat. 29.

Родился 11 Июня 1892 год в Харьк.  
Родители происходили из крестьян  
Владимирской губернии. Отец с  
детского возраста работал в  
Москве по профессии штуха-  
тура. К 35 годам своего воз-  
раста он стал десятником  
а затем подмастrikом шту-  
катурных работ. К моменту  
революции имел собственнотв  
в виде доходного дома. По-  
сле национализации дома по-  
селется снова в деревне и  
вел крестьянское хозяйство.  
По условиям трудоспособности  
перешел на свое иждивение  
Умер в 1925 году.

Мать все время была домашней хозяйкой. Умерла в 1931 году. Среднее образование я получила в Колмсаровском Мемингском училище, которое окончил в 1910 году.

В том же году поступила по конкурсу в Московское Высшее Мемингское Училище.

В продолжении пребывания в М. В. М. У. служила на ратных заводах, в том числе

Завод Барри в Москве ... 8 мес.

Дюрлон - Кохстантин -  
новна в Ленинграде 1 год 4 мес.

Окончила М. В. М. У. в июне 1917 года по специальности машинистка (автоматическая) двенадцатилет.

В октябре 1917 года была принята

В Армию и служил в Москве солдатом в 55 запасном пехотном полку 90 Марта месяца 1918 года.

С Марта 1918 г. по Июнь 1918 г.

работал инженером-конструктором в Опе Коломенских Заводов в Московском Конторе по постройке Кузбасского завода.

Ушел с этого места для работы дальше и своей специальностью в Центральную Автосекцию.

С последней 15 ноября 1918 года перешел во вновь основанный Научный Автомоторный Институт, где работал в течение ряда лет в разных должностях начиная от лаборанта и кончая помощником директора Ушел из Н.А.И.И. Валдетович

командирование заграницу в 1928 году.  
За время пребывания в Каши  
вел работу по совместительству  
в Академии Военно Воздушных  
Сил в качестве старшего руко-  
вожителя кафедры Мотостро-  
ения, вернувшись в работу в 1924 году.  
Вел преподавательскую работу  
также в <sup>Высшей</sup> Московской Технической  
Училище с 1919 года.

Педагогическую деятельность в  
В.В.А. и М.В.Т.У. оставил в  
1928 году вследствие команди-  
ровки заграницу.

Заграничней для дватиди.  
Первый раз в Германии с  
ноябре 1924 по январь 1926 г.  
работал в Берлинском Торгпред-  
стве в качестве председателя

комиссии по приемке моторов  
Б. М. В."

Второй раз был в Франции  
с Октябре 1928 г. по Июнь 1930 г.  
и работал в Парижской Торж-  
представителе в качестве председателя  
комиссии по приемке моторов  
Юнипер на заводе Скол-Рон.

По возвращении из Франции  
был командирован для работ  
по техническому контролю на  
зав. 29, который велел построй-  
ка моторов Юнипер (М-22)  
по лицензии от завода Скол-Рон.

С 16 Марта 1931 г. был пере-  
веден на должность Технич.  
Инжен. Виректора зав. 29,  
который и состояю до сих  
Пор.

С 1910 года имел свой зарабо-

тох и с 1917 года живу полностью  
на свои средства.

Никогда не в каких партиях не  
состоял и сейчас являюсь беспар-  
тийным.

В прогрессивная союз вступи-  
тил в 1922 году.

Издание труды имели лишь  
в виде сборов лекций по  
потребности и небольшие  
статьи по той же специ-  
альности в Библиотеке  
Научного Автомо. Института.

А. Климов.

Рукопись книги была подготовлена более 10 лет назад как результат совместной работы авторов, их многочисленных бесед, а также воспоминаний людей, хорошо знавших Владимира Яковлевича. Кого-то удалось расспросить лично, кто-то оставил свои неопубликованные воспоминания, ставшие основой ряда материалов наших современников и с благодарностью использованных авторами данной книги. Большинство напечатанных на тот момент статей о Владимире Яковлевиче Климове в Санкт-Петербурге, Уфе, Москве, а их было удивительно скромное количество, тем не менее помогло составить достаточно полную картину судьбы яркой личности, выдающегося создателя, ученого, организатора, авиаконструктора, стоявшего у истоков отечественного двигателестроения.

## Глава I

### Рождение памяти (1892–1910)

#### Прощеное воскресенье

Этот воскресный мартовский день семья Якова Климова встречала в Еросове. Сюда, на родную владимирскую землю, всякий раз перед родами стремилась попасть жена, уговаривая перевезти ее с детишками из шумной и все еще чужой Москвы. «Дома и стены помогают», – увещевала Прасковья мужа, все откладывавшего отъезд. Не всегда успевал Яков исполнить просьбу своей жены. Уже троих детей родила она в небольшой полуподвальной комнатке одного из домов на Швивой горке, что спускалась к самой Яузе среди многочисленных таганских дворики.

...Прасковья была старшей дочерью в многодетной семье Устиновых. Восемь дочерей подарил Господь их дому, но так и не дождался Василий Устинов сына – продолжателя рода. Работал он механиком на ткацкой фабрике, что с середины века стояла недалеко от деревни. Пришел сюда подростком и благодаря своей сметливости самоучкой постепенно дошел до понимания тех основ, что позволяли ему ремонтировать все немудреное оснащение фабрики. Жена и подрастающие дочери крестьянствовали, получая за труды ровно столько зерна, овощей, круп, чтобы еле-еле скоротать долгую российскую зиму.

Как только старшей дочери Прасковье исполнилось шестнадцать, посватался к ней один из аннинских мужиков – вдовец Яков Климов. Присмотрелся Василий к жениху и, недолго раздумывая, благословил Пашу на брак с ним. Тридцатипятилетний Яков, похоронивший к тому времени свою первую жену, уже несколько лет кряду жил в Москве, лишь изредка наезжая в Аннино, где в доме родителей росла его дочь Стеша.

И отца его – Алексея Климова – хорошо знал Василий: справный, хозяйственный мужик, из коренных владимирских. Яков же смолodu рвался в город, все стремился оторваться от беспроектного крестьянского труда, столь однообразного и немилого ему, что даже родители диву давались: «В кого такой неумный?» Долго упрашивал Яков отца: в патриархальной семье Климовых без его позволения – никуда. Да только однажды, увидев, как ловко и красиво отделывал Яков лепниной стены и потолки малого барского флигеля, не стал Алексей больше противиться и отпустил сына в Москву: «С Богом, сынок, видать, и впрямь не крестьянствовать тебе. Поезжай восвояси, да не посрами рода климовского».

В Москве, в районе Таганки, где с давних пор находились государевы слободы, в последние десятилетия XIX века оседали крестьянские дети из соседних губерний, решившие заняться каким-либо ремеслом. Так, Ярославская губерния поставляла половых, Калужская – булочников, Рязанская – банщиков, а Владимирская земля – каменщиков, плотников и штукатуров. Селились все кучно, вблизи земляков. И пошли отсюда названия таганских улочек: Гончарная, Ямская, Болвановская, Большие и Малые Каменщики... Здесь и пустил свои корни крестьянин-отходник Климов.

К тридцати четырем годам Яков стал подрядчиком. Сам – штукатур, каких поискать, да и за остальными мастеровыми в артели досматривал, кому надо – помогал. Снял отдельную, довольно большую комнату, пусть пока и на самом первом, полуподвальном, этаже. И стал подумывать о новой хозяйке: негоже работнику жить без семьи, да и дочка сиротой растет.

С такими думами поехал он тогда, осенью 1889-го, в родную деревню. В один из церковных праздников, на котором широко и весело гуляла крестьянская молодежь, глянулась ему юная Прасковья: не красавица, а поди ж ты – потянуло его к этому покорному, робкому

взгляду из-под пушистых светлых ресниц. Посватался он к Устиновым, а на Красную Горку и свадьбу сыграли. Вернулся в тот год Яков Климов в Москву с молодой женой да подрастающей дочерью.

В Москве у молодого Якова появился покровитель – выходец из тех же Владимирских мест – Бусурин, женившийся в свое время на Прасковьиной тетке Полине. Он был старше Якова, слыл отменным каменщиком и, став подрядчиком по строительству, передавал артели Климова штукатурные работы. С семьей Бусуриных молодожены сдружились, вместе праздновали церковные праздники, крестины да именины. Дети составляли веселую молодежную компанию, а взрослые на праздниках сидели чинно, солидно, как и подобает удачливым мастерам, изредка переговариваясь о событиях общественных и семейных. Сверстники – Саша Бусурин и Володя Климов – пронесут эту дружбу через всю жизнь. И куда бы в дальнейшем не кидала судьба Владимира Яковлевича, но с Сашей он встречался при первой же возможности...

И все у Климовых пошло своим чередом, ладно да понятно. Тетка Поля помогала совсем юной племяннице всем, чем могла – поучениями да советами, ведь ей шел только семнадцатый год. Но вскоре Прасковья умудрилась так наладить хозяйство, что их московский быт стал мало чем отличаться от привычного деревенского уклада. Строго соблюдались все церковные обряды, посты и праздники, обязательными были молитвы и службы в храме. Будучи старшей в семье своих родителей, Прасковья с детства освоила православную обрядовую кухню в нехитром крестьянском исполнении.

В праздники по всему дому растекались запахи климовского студня, ароматы ватрушек и пирогов, многочисленных взваров, а сам хозяин гордо восседал за праздничным столом, наблюдая, как хлопочет жена, встречая заглянувших на огонек соседей.

Уже на следующий год в Москве – родилась дочь. Крестить их совместного первенца повезли в Аннино. Нарекли девочку Евфросиньей. А Яков так надеялся, что родится сын!

И вот еще через год, 23 июля 1892 года, родился у Климовых сын. На крестины младенца снова повезли в родную волость. Тут Яков вдруг призадумался: «Что же это поп аннинский дает моим детям такие неподходящие для города имена: Степанида, Евфросинья... А как же сына теперь наречет? Опять как-нибудь заковыристо? Нет, тут надо что-то предпринять». Посетовал своему дядьке, а тот лишь в усы посмеялся: «Да, упрямя наш поп. Пока не уважишь – не найдет в святцах складных имен». Услышав это, Прасковья вмиг собрала узелок гостинцев да московских подарков – и в церковь.

И нарекли их первого сына на земле владимирской – Владимиром. Складное имя дал батюшка, да памятлиное – чтобы вовек не забывались им родные края да вековые крестьянские корни. А в семье с тех пор повелось: как кто-либо схитрит да заупрямится – сразу раздавалось климовское: «Ну, поп аннинский!»

...Прошел с тех пор не один год. Уже и Владимиру пять годков исполнилось. Появился на свет младший брат Николай, да еще двоих детишек прибрал господь. «Что ж, бог дал, бог взял», – смиренно причитала на то Прасковья. А как срок рожать, так опять упрашивала мужа: «Увези с детьми в Еросово. Дома и стены помогают».

...И вот они снова в деревне, в аккурат на Прощеное воскресенье – последнее перед Великим постом. Прочитав, вслед за отцом, молитву о примирении с ближними, детвора приготовилась было выпорхнуть во двор. Да не тут-то было. Лишь взглянул Яков на детей – все застыли, как вкопанные. А особенно суров он бывал со старшим сыном. Еще не совсем понимая, чего же от них хочет отец, Владимир покорно встал рядом с сестрами. Мать держала на руках младшего Николая. И тут видит Володя, как в низком поклоне опускаются головы сестер к ногам родителей. И он склонился. Но молча стоит отец, в ожидании. Застыл и пятилетний Володя. А отцов суровый взгляд так и прожигает его затылок, и как будто слышится мальчику: «Ниже, ниже поклонись, сын!» Целую вечность длились для Володи эти минуты, когда пришлось-таки

по воле отца – «Кланяйся в ноги!» – упасть на колени и в низжайшем поклоне у самых ступней родительских услышать, наконец: «А теперь идите. С Богом».

На целую вечность растянулись тогда эти мгновения, и на всю жизнь осталось у Володи это пережитое ощущение необходимого, праведного, но столь не желаемого поклона. В тот день в церкви, в конце службы, он как будто впервые услышал, как священник, обращаясь к прихожанам, молил их о прощении и призывал быть милостивыми друг к другу. А стоящий рядом отец еле слышно все повторял строку из Евангелия: «Прощайте, и прощены будете». И, пожалуй, самыми сильными из детских лет остались те воспоминания у конструктора Владимира Климова, познавшего тогда одну из первооснов бытия и научившегося склоняться не покоряясь... Следом же шел самый продолжительный и строгий Великий Пост.

## «Клуб отпетых»

Семья Климовых росла год от года. Суждено было Прасковье 16 раз испытать муки и счастье материнства, да не все дети выжили, лишь восемь из них продолжили климовский род: Фруза и Владимир, Николай и Вера, Александр, Софья, Ольга, а когда появился на свет младшенький Леонид, Владимиру шел уже двадцатый год.

По мере прибавления семейства отец становился все добрее и мягче к детям, терпимее ко многим их шалостям. Приходя поздними вечерами домой, а со временем Климовы из комнаты переселились в более просторную квартиру на втором этаже, Яков Алексеевич лишь восклицал, глядя на веселую шумную ватагу: «Ну, клуб отпетых, пора уgomониться!» Только старшего сына Владимира он так и держал в строгости, словно предугадав его особую, значимую роль не только для будущего семьи, но и для всей России...

И хотя приходилось Владимиру «ходить по струнке», детство есть детство: проказничал он ничуть не меньше своих сестер и братьев.

...Летняя пора в деревне – раздолье и бесконечные затеи детворы, мозоли и соленый пот взрослых. Хозяйство в Еросове у климовской родни было немалым. Родители Прасковьи держали корову, много домашней птицы, а главное – пасеку. Потомки крестьян и ткачей – владимирские жители зачастую болели туберкулезом. Не обошла эта хворь и климовский корень. Мед, парное молоко да пьянящий от разнотравья деревенский воздух – вот те нехитрые снадобья, которыми врачевали без устали детей.

Володя, оказавшись наиболее слабым из подрастающего поколения, становился центром внимания и бабушки, и матери, и старших сестер. С первыми лучами солнца, задолго до остальной детворы, стремился упорхнуть он из дома, цепляясь за малейший повод: корову ли пасти, помочь родным на покосе или отправиться с подростками по грибы. А там – поминай как звали! Затеряется среди лугов, прошагает по знакомым лесным тропинкам не один километр – а к вечеру незаметно юркнет в избу. И только по истошно мычащей Буренке, как-то вдруг оказавшейся на скотном дворе с переполненным выменем, или по лукошку отборных грибов, на которое наткнулись у порога, родные узнавали о возвращении Володи. А тому – все нипочем: молча выслушает бабушкино ворчание, покорно снесет заслуженный дедов подзатыльник, зажмурившись, проглотит лечебное месиво из молока, меда, нутряного сала – и снова на улицу.

Однажды с его подачи детвора сорвала праздничную службу в приходской церкви. Батюшка читал молитву, мерно помахивая кадиллом, а еросовские бабы в цветастых полусаляках, чинно выстроившись чуть в стороне от алтаря и создавая видимость полной сопричастности действу, между тем потихоньку судачили о молоденькой Варваре, сбежавшей накануне с конюхом в город. Часто любовался подрастающий Володя этой стройной, как будто порхающей над травами соседской девушкой. И тут в сердцах учудил он невообразимое: мигом сколол концы платков шушукающихся кумушек, а за ним – и другие мальчишки скрепили шали стоящих поодаль баб. Батюшке заканчивать службу, пастве, перекрестившись, отбить последний поклон – да не тут-то было... Поползли платки наземь, непристойно оголились склонившиеся было головы сплетниц, зашикали на них рассерженные мужья... А потом и всей детворе, конечно, досталось по первое число, и в первую очередь – зачинщику.

И даже в Москве, под суровым отцовским оком, Володя умудрялся отличиться.

С годами дело у Якова Алексеевича ширилось, в подрядах недостатка не было и Климов часто повторял своим детям: «Сам на ноги встану, и вас в люди выведу». И дорогу эту крестьянский сын видел в одном – в образовании. Его университетом стала сама жизнь, но к учебе своих отпрысков, как и его старший друг Бусурин, подходил очень серьезно. Потому с измальства нанимал им педагогов – постигать азы грамоты, да готовить к поступлению в школы.

Володя же, часто и подолгу болевший, не мог посещать Городские училища, дававшие начальное образование. Вместе со своим троюродным братом Сашей Бусуриным он занимался у частного педагога, престарелого, мрачного Ивана Ильича.

Урок арифметики в тот день тянулся необычайно долго. Заканчивался учебный год, впереди – летнее раздолье. Пятеро мальчишек старались изо всех сил, но Иван Ильич опять остался недоволен результатом и не прервал занятий в означенные 12 часов. Солнце же, как назло, палило все сильнее, хотелось на улицу, в заветные закоулки дворов, к дарящей прохладу Яузе.

– А вы, Климов, о чем задумались? – прервал мечтания Иван Ильич. – Прошу к доске, поразмышляйте лучше вот над этой задачкой.

Володя, стройный темноволосый мальчик десяти лет, довольно быстро справился с заданием и, стоя за спиной учителя, ждал, когда тот обратит на него внимание. А Иван Ильич, как нарочно, что-то разглядывал в разложенной перед ним книге. Время шло. Стоявший рядом Саша Бусурин сверлил взглядом лысый затылок будто уснувшего педагога. И вот на самой макушке он разглядел три черных волнистых волоска – остатки некогда пышной шевелюры: до сих пор Иван Ильич привычным жестом нет-нет да проводил ладонью по голове, как бы поправляя непослушные кудри. Рука непроизвольно потянулась, пальцы зажали самый длинный волос и тут Иван Ильич резко обернулся... В классе хохот, учитель – красный, как вареный рак, а Саша так и застыл с трофеем в руке, осознав собственную дерзость и грядущие последствия, которые вскоре настигли обоих шалунов.

Розданные учителем табели с итоговыми оценками мало кого порадовали, и мальчишки решили немного улучшить их: на ступеньках соседнего здания они подтерли верхушечки своих троек – получились дивные пятерки. Довольные собственной находчивостью, они разбежались по домам.

На следующий день вся семья была в сборе – воскресенье. По комнатам разносились манящие запахи: мама и дочери все утро что-то стряпали на кухне. И только отец позвал детвору к столу, в дверь квартиры постучали. Володя, оказавшийся ближе всех, бросился открывать. «Здравствуйте, милостивый государь, дома ли ваши родители?» – за порогом стоял Иван Ильич... Последствия этого визита Володя еще долго ощущал, усаживаясь на стул – отец в тот день выпорол его нещадно, так как очень хотел, чтобы его сын поступил в Комиссаровское техническое училище.

Однако последствия бесконечных шалостей во время учебы не замедлили сказаться: Володю в тот год не приняли в училище. А отец настаивал на своем: «Будешь поступать на следующий год и только сюда. Я сделаю из тебя механика. А пока – никакого Еросово, берись снова за учебники».

## Комиссаровское техническое училище

Володе и самому очень захотелось стать комиссаровцем. Еще задолго до экзаменов они с отцом впервые побывали в корпусах Комиссаровского технического училища, которые довольно вольготно расположились на углу Тверской и Благовещенского переулков. Инспектор училища, приняв от Климовых необходимые для поступления документы, чинно повел их по учебным аудиториям, мастерским, рекреационным залам. Как замороженный, смотрел Володя на станки и машины, у которых трудились ученики, вслушивался в размеренный шум моторов. А инспектор по ходу пояснял: «Здесь у нас слесарно-механическое отделение, а здесь – машинное, это – механические молоты, здесь изготавливают трансмиссионные валы, а это – кузнечные горны...». Мальчик уже давно ничего не запоминал из новых для него понятий, все слова и звуки слились в таинственную мелодию непознанного мира, в котором творится чудо. И Володя загорелся мечтой – постичь этот мир. А для начала – непременно поступить в это замечательное училище.

Названное в честь московского кустика-ремесленника Комиссарова, это техническое училище поистине было любимым детищем зарождающихся промышленников Первопрестольной. Возникшее еще в шестидесятые годы как чисто благотворительная акция – здесь жили в интернате и обучались в подмастерье портным и переплетчикам дети из бедноты, оно очень быстро стало отвечать духу времени. Уже через два года профиль изменили: московские промышленники, финансировавшие школу, посчитали целесообразным готовить в училище металлистов, а затем и техников-механиков для своих фабрик и заводов. Из низшего технического с пятилетним сроком обучения к концу века оно приобрело статус семиклассного среднего технического с присвоением всех прав и льгот наравне с традиционными реальными училищами. И готовили там замечательных механиков, которых с превеликим удовольствием принимал любой завод или фабрика.

На реорганизацию жертвовались крупные суммы – в отдельные годы до 500 тысяч рублей, строились новые корпуса, оборудовались учебные мастерские и лаборатории. Училищу передавались только самые современные станки, машины, инструменты, приглашались лучшие преподаватели специальных дисциплин из высших учебных заведений, по конкурсу подбирались и остальной педагогический состав. С развитием технической мысли все новации тут же переносились сюда. И вложенные средства окупались сторицей.

В те годы повсюду росли фабрики и заводы: крестьянская Русь превращалась в промышленную Россию. За рубежом закупалось оборудование, оттуда же нанимались и мастера. Но использование техников-иностранцев лишь временно облегчало положение, но не снимало проблемы. Нужны были собственные кадры с высокой квалификацией, срочно, и к тому же в больших количествах.

Первыми осознали эту необходимость в Москве – так появилось Комиссаровское техническое училище. А вскоре примеру московских промышленников последовали во Владимире (Мальцевское механическое техническое училище), Костроме (Чижовское техническое училище) и Егорьевске (механико-электротехническое училище). Но и спустя десятилетия Комиссаровское оставалось лучшим, выпускников охотно принимали на любом предприятии, и со всех концов России стекались в Москву желающие стать его учениками.

В тот год, когда Володя Климов предпринял первую попытку поступления, в училище на 100 вакансий было 700 претендентов. Приемные испытания проводились строго: сдавались русский язык и арифметика в объеме курса четырехклассных городских училищ. И хотя завалял Володя экзамены, но именно тогда в шаловливом крестьянском мальчишке начал формироваться будущий технический гений.

Как-то враз повзрослев и собрав воедино в кулак волю, он изо дня в день просиживал за учебниками, занимался самостоятельно и с нарастающим интересом. В доме стали появляться книги, забыты были детские проказы, любимые таганские двory, лишь одно увлечение оставалось неизменным – это голуби. Не случайно Володя слыл лучшим голубятником в округе: он лихо гонял стаю, холил и лелеял своих пернатых, разговаривал с ними и всегда смело выпускал в небо – знал, что все прилетят назад. Высшим мастерством считалось приманить чужую птицу. А вот Володе это удавалось легко. Потому многие мальчишки из соседних переулков были его заклятыми недругами: ведь перешедшего в чужой стан голубя можно было только купить или обменять – иначе он не возвращался. Таковы были неписанные законы улицы. «Ну, попадешься ты еще нам!» – часто слышал он вслед от рассерженных мальчишек. И никто из них не поверил бы, расскажи Володя о самом заветном в своем увлечении. Не доверительное воркование голубей на его плече, не власть над пернатыми друзьями влекли его: он часами мог любоваться на парящих в голубом небе сизарей и мечтать... о полетах.

Незаметно промчались месяцы, и в следующем, 1903 году, Володя Климов все же стал комиссаровцем. Он блестяще сдал экзамены и был зачислен, хотя именно с этого времени стали принимать мальчиков не моложе двенадцати лет. В их классе из пятидесяти человек только ему одному было одиннадцать.

Этот год оказался удачным для всей семьи. Неслучайно Прасковья не уставала повторять: «Это благословение Господне и дар божий помогают».

Яков Алексеевич по весне вдруг засобирился в родные края. Ходил серьезен и задумчив. И уже перед самым отъездом в Аннино как-то обмолвился:

– Ну что, мать, пора снова артель собирать. Заказ уж больно весомый в руки идет.

– О чем ты, Яша? Поди и так встаем на ноги. Сыты, одеты-обуты, ребятишек вон учить задумал... А большой заказ – больно хлопотно. Мужики и так часто ворчат: то не так, это не так. А как не справишься с большой артелью?

– Помолчи лучше, Прасковья, я так решил, – и, наменяв целый мешочек медных пятакoв, Яков собрался в путь.

Ребятня шумной ватагой клубилась возле отца:

– Пап, а зачем тебе столько монет?

– А это – «для договору». Вот приеду в деревню, соберу самых мастеровых – позову в Москву, ко мне в артель. С кем сладим – тому монету и дам. Пятачок – задаток, залог верности договору, который потом уже никто нарушить не сможет.

С давних пор повелось: как набирать артель, Яков Климов – в родную губернию. Он хорошо знал своих владимирских, кто на что горазд, да и его в округе уважали. Климовский пятакoк дорого стоил: это надежный и немалый заработок в Первопрестольной, налаженный понятный быт по соседству с семьей Якова.

Селились все кучно, по несколько человек в комнате, но зато вместе. Климовы к тому времени сняли небольшой домик поближе к Садовому Валу с двором для голубятни старшего сына и Прасковьиных питомцев. Хозяйка климовская и корову в том дворе держала, и кур, и гусей. Она была убеждена, что детей никак не поднять без парного молока да свежих яиц.

Летом в обед собиралась вся артель прямо на улице за длинным столом, специально сколоченным Яковым. Посредине – большая миска со щами, свежий хлеб большими ломтями. Рассядутся мастера, и непременно Володя среди них затешется, очень уж он любил такие обеды. Вот все в сборе, тут старший ложкой по столу – стук! Можно начинать. И – пошли хлебать, да хозяйку расхваливать. А Прасковья – все свое: «То артельный горшок гуще кипит!» На все у нее присказка или поговорка была.

Сами хозяева уже приобжились к московскому быту. Семья обедала в просторной комнате за большим столом, на котором уже обязательными были тарелки и столовые приборы. Причем Яков Алексеевич строго следил, правильно ли дети ими пользуются. Блюда готови-

лись самые разнообразные, перенимались рецепты московской кухни: мясные котлеты, телятина под соусом бешамель, супы чередовались с привычными щами да кашами. А на масленицу, когда всю неделю на столе обязательным блюдом были блины, их пристрастились есть не только с топленым маслом и сметаной, но и чисто по-московски, заворачивая в тоненькие незрелые листочки икру, красную рыбу или селедку.

Во время обеда мать с отцом сидели напротив друг друга. Около Прасковьи – младшие дети, подле Якова Алексеевича – старшие. Отец требовал, чтобы все за столом сидели смирно, не капризничая, а к старшим сыновьям проявлял особую строгость. Однажды Владимир позволил себе с недовольным видом отодвинуть тарелку, не доев суп. Тут же в его сторону полетел стакан: бровь была рассечена, а оставшийся шрам всю жизнь служил напоминаям крутого отцовского нрава.

Не случайно в тот год Яков Климов особо тщательно отбирал мастеров к себе в артель. Предложили ему дело серьезное, на котором не только деньги, но и имя зарабатывалось: отделка внутренних помещений Малого театра. Договорились с артельщиками, как положено, на срок от Петрова до Покрова. Так и получилось: с 29 июня до 1 октября работали день и ночь. Подряд был выполнен, да так, что артель Якова Климова на всю Москву прославилась. Для подрядчика хорошая репутация, профессиональная слава и доверие – что кредит в банке.

А в канун Петрова дня, перед началом тех важных работ, Володя как раз принес радостное известие о своем поступлении. Так что юного комиссаровца большой семьей чествовали: Климовы да артельщики – все близкие или дальние родственники хозяев. А каков почин – таково и дело сладится.

## Выход в «первые»

Первого сентября, ровно в восемь часов, начинались занятия в Комиссаровском техническом училище. Володя, впервые проснувшись ранним утром вместе с отцом, быстро собрался и все торопил старшую сестру, которой было поручено отвести новоиспеченного ученика на занятия.

– Стеша, давай выйдем пораньше и пешком дойдем до училища. Я дорогу знаю, здесь недалеко, – уговаривал Володя.

– Тебе что, ходоку, знамо – и семь верст не околица. Отец дал денег, так что поедem на конке.

Со Швивой горки до Благовещенского переулкa было два пути. Один – более короткий: через Тетеринский переулок, по Николо-Ямской, минуя Яузский мост, далее по Солянке на Красную площадь, а там по Тверской вверх до самого училища. Но этот путь пришлось сразу отбросить: в таганских двориках Володю часто поджидали враги-голубятники. И потому раз и навсегда решено было добираться дальним маршрутом: по Садовой Землянке мимо Сыромятников и Курского вокзала до Красных ворот, далее – до Сухаревской башни и по Садово-Триумфальной до Тверской. Получалась добрая половина Садового кольца, что не особо волновало любившего пешие прогулки Владимира.

На Таганской площади в утренние часы многолюдно: отсюда в разные стороны разъезжался рабочий люд. К центру были проложены рельсы, по которым лошади тянули вагончик с пассажирами. Таганские горки были столь высоки, что перед подъемом на них подпрягали вторых лошадей – это особенно занимало мальчишек.

Миновав часть пути на конке, Володя с сестрой за полчаса до назначенного срока оказались в Благовещенском. Поднявшись по высоким ступенькам парадного крыльца, он оглянулся: «Не жди меня, обратно доберусь сам» – и шагнул вперед, оставив сестру за порогом. Позади осталось и беззаботное шаловливое детство...

По традиции, первоклассников в этот день встречали весь коллектив, педагоги и тысяча учащихся. Во внутреннем дворе директор училища профессор Федоров торжественно зачитал приказ о зачислении ста пятидесяти учеников и пожелал новичкам стать достойными звания комиссаровцев. Так начались прекрасные годы ученичества, о которых спустя полвека выдающийся авиаконструктор Владимир Яковлевич Климов вспоминал не иначе как о «счастливых и светлых минутах своего детства и юношества».

*«Прошло много лет с тех пор, как я окончил Комиссаровское техническое училище. За это время мне пришлось встретиться со многими товарищами по школе, и все они с увлечением вспоминали свои годы учения, с благодарностью и любовью отзывались о своих учителях и высказывали полное удовлетворение знаниями и опытом, который был приобретен в школе.*

*У меня волей-неволей создалось такое убеждение, что на свете не существует комиссаровца, который не был бы патриотом своей школы. И эта привязанность к школе вызывается не одними воспоминаниями о детских и юношеских годах жизни, а имеет более глубокие корни. Комиссаровское техническое училище за 7 лет учебы давало очень широкое образование и открывало широкую дорогу в будущее. Математическая подготовка в школе была настолько высока, что, окончив Комиссаровку, легко было поступить в любое высшее техническое или инженерное училище. Техническая подготовка была такова, что по прошествии трехлетнего стажа работ на строительстве или в промышленности давалось право самостоятельно проектировать здания и сооружения на правах инженера, руководить техническим надзором и т. д. Ремесленные навыки по обработке дерева и металла давались в объеме, превышающем объем учебной практики в высших технических училищах. Поэтому выпуск-*

ники Комиссаровского технического училища легко приспособлялись к работам на дерево-и металлообрабатывающих заводах.

В дореволюционное время промышленность нашей страны была развита очень слабо и потребность в инженерных работниках была небольшой. Будучи студентом Московского высшего технического училища, мне приходилось слышать и видеть, как многие молодые инженеры, окончившие это училище, долгое время ходили без работы и устраивались на случайные должности, не имеющие отношения к их специальности. У комиссаровцев не было больших забот по устройству на работу. Их охотно принимали на строительства, заводы и фабрики, и достаточно было небольшой настойчивости, чтобы устроиться туда, куда хотелось.

Таким образом, широкое образование, даваемое Комиссаровским техническим училищем, и спрос на его учеников позволяли оканчивающим училище выбирать работу, близко подходящую к своим желаниям и способностям. Как же не быть благодарным школе, которая, вместе с приятными детскими и юношескими воспоминаниями, предоставила и обеспечила выбор желаемой специальности? Любое сердце в этих условиях не выдержит, чтобы не высказать слова благодарности такой школе и не сделаться ее патриотом.

Ученики школы были сильно нагружены занятиями, особенно с 4-го класса и до 7-го, когда занятия начинались в 8 часов и заканчивались в 4 часа ежедневно. Но среди учеников школы не чувствовалось никакого переутомления, так как ежедневно происходило чередование теоретических занятий с практическими работами в мастерских. Но вот в мае месяце, когда теоретические занятия прекращались и оставались только занятия в мастерских по 4 часа в день, среди учеников школы начинали проявляться явные следы переутомления, скуки, начинали заметно увеличиваться разговоры во время работы. Можно было подумать, что в этом переутомлении учеников начинало сказываться лето, а на мой взгляд, здесь главную роль играла однообразная работа, которая быстро приедалась ученикам, а также внезапность перехода на неполную загрузку, оставлявшая ученикам свободное время, которое они не знали куда девать в первое время».

А в последующих строках без труда узнается талантливый педагог, аналитик, который всю свою жизнь будет совмещать конструкторскую деятельность с преподаванием в авиационных и технических вузах страны. Так уж сложится, что именно Владимиру Климову придется закладывать не только научную, промышленную, но и учебную базу авиационного дела в России. Будущий академик, основатель двигателестроительных школ Москвы и Петербурга, Рыбинска и Уфы, вспоминал: «В Комиссаровском техническом училище сталкивались три метода преподавания: 1) чисто лекционный, посредством которого изучались древняя и новая истории, технология, паровые котлы; 2) лекционный, сопровождаемый практическими занятиями, служивший для преподавания физики, механики, электротехники и 3) метод классных разучиваний, которым изучалась геометрия, сопротивление материалов и отчасти паровые машины.

Естественно, что лекционный метод применялся там, где объем сообщаемых сведений был очень велик по сравнению с отводимым временем занятий. Наоборот, метод классных разучиваний употреблялся для тех предметов, где отводилось достаточное число часов для такого преподавания.

Интересно сравнить результаты этих трех методов преподавания.

От лекционного метода преподавания в памяти учеников оставалось очень мало. Запоминалось только название глав и некоторых параграфов. Главная польза от лекционного преподавания осталась в том, что ученики получали хорошую ориентировку в данном предмете и могли с помощью учебника быстро отыскать ответы на вопросы. Самое плохое в лекционном методе преподавания состояло в том, что в ходе лекций ученики быстро теряли нить изложения, оставались безучастными к содержанию лекции и быстро теряли интерес к пред-

мету. Наибольшую охоту ученики школы проявляли к тем предметам, которые преподавались методом классных разучиваний. Припоминается, как учитель математики Сергей Ильич в течение семи уроков изучал с классом метод наложения треугольников. Каждый ученик должен был изложить доказательство, а другие ученики, по его вызову, должны были представлять замечания о неправильностях в ходе изложения. И вот когда весь класс понял и осознал из этого разучивания наложения треугольников, что именно требуется в доказательствах геометрии, данный предмет стал любимым предметом класса. Достаточно было увидеть одну переменную перед уроком геометрии, чтобы сразу сказать, что этот предмет является предпочитаемым предметом класса. Действительно, если переменные перед другими уроками служили для отдыха учеников, для прогулок и бегания по залам, веселых игр на дворе и курений в укромных уголках, то перед уроком геометрии половина класса группами по несколько человек собиралась с обеих сторон классной доски для того, чтобы одни доказывали, а другие проверяли логику доказательств очередной теоремы. Естественно, что такое увлечение предметом оставило у нас наибольшие знания в памяти, а привычка к логическим рассуждениям, привитая на геометрических доказательствах, несомненно повлияла на хорошую успеваемость всего класса.

По себе могу сказать, что метод мышления и доказательств, которые привил мне Сергей Ильич Наумов на уроке геометрии, сохранился у меня до настоящего времени и оказал большое влияние в моей жизни и работе».

А тогда, в годы Комиссаровки, Володя, быстро став одним из первых учеников, живо интересовался происходящим, познавал новую для себя реальность. Пешком добираясь до училища, отцовы пяточки он неизменно тратил отнюдь не на конку, а на ароматные филипповские пирожки и популярные в то время тоненькие детективы о русском сыщике, еженедельно печатавшиеся с продолжением. Володя придумывал различные варианты развития сюжета, а встречные пешеходы становились героями сочиненных им историй. Постепенно он научился создавать свой неповторимый мир. И уже в зрелом возрасте Владимир Климов особо отметит значимость своих детских прогулок:

«Одно обстоятельство, мне кажется, сыграло большую роль в моей жизни. У меня все началось с фантазии. В детстве я был большим фантазером. А это происходило потому, что жил я далеко от училища – на расстоянии полутора часов ходьбы. И совершал я этот рейс два раза в день – туда и обратно – в одиночку. И как-то незаметно привык фантазировать. Иду, бывало, и создаю свой мир: поставлю себя в исключительно хорошие условия и наслаждаюсь самим же созданным миром. То выдумываю какую-нибудь интересную игру, в которой обязательно обыгрываю своих сверстников. Представляю себе футбольный матч – и себя обязательно какой-нибудь центральной фигурой в этом состязании. Игру эту веду с таким расчетом, чтобы победа непременно оставалась за мной. То выдумываю какие-то особые крылья, приспособливаю их к своему телу и совершаю полеты... Иногда эта цепь фантастических приключений не укладывалась в пределы полутора часов моего путешествия. И я прерывал ее. А после школьных занятий, на обратном пути, я снова включал картину незаконченных приключений – и продолжал ее. Иногда одно фантастическое действие развивалось в течение нескольких дней.

Так, постепенно, я выработал своеобразный метод мышления: приобрел способность в любой момент приостановить фантазию и в любой момент вновь возвратиться к тому месту, на котором была прервана цепь фантастического воображения. Укрепил дисциплину мысли.

С возрастом и по мере изучения новых предметов темы моих фантазий постоянно видоизменялись. Получив первое представление об электричестве, я стал придумывать разные электрические машины, которые в дальнейшем пришлось, к моему глубокому огорчению, выкинуть из головы. Когда же в старших классах я познакомился с машинами, механизмами

*и стал изучать слесарное, токарное мастерство, появилось широкое поле для самых разнообразных фантазий. Обдумывание этих „проектов” было настолько интересно, что длинный путь в школу и обратно был для меня не огорчением, а удовольствием. А на занятиях эта мыслительная способность фантазировать пригодилась для решения сложных задач. Меня интересовал не результат, не решение задачи, а самый процесс распутывания ее. Я выбирал самые трудные математические задачи и с увлечением анализировал, как из одного сложного целого получают ее простейшие составные части. Любил вникнуть в самую глубину сложности. И чем запутаннее была задача, тем для меня было интереснее.*

*И постепенно в классе сложилось убеждение, что я могу оказать помощь в решении самой сложной задачи или в доказательстве любой теоремы. Часто после объяснения учителя многие ученики обращались ко мне за подробными разъяснениями. Невероятно вырос мой авторитет. Но в конце концов я стал ограничиваться объяснением действительно сложных задач, в остальных случаях предоставлял эту возможность другим способным ученикам. Так, знаете ли... некий ученический задор, право первого».*

А в те далекие годы ученичества, отмеряя десятки километров по булыжным мостовым, Владимир не только увлеченно погружался в мир собственного воображения, но и успевал замечать незнакомую жизнь Москвы, с различными интересами, ритмами и проявлениями.

## «Говорят, летают!»

Однажды по дороге в училище внимание юноши привлекло скопление шумной молодежи, увлеченно обсуждавшей что-то около красочной рекламной афиши, на которой уже издали можно было прочесть: «Чудо XX века! Французские испытатели в России!» Остановившись около митингующей группы, в центре которой на деревянном ящике что-то выкрикивал восторженный студент, Володя услышал: «Свершилось! Человечество воспарило над землей! Люди отныне смогут летать по воздуху, как птицы!».

В тот день он вбежал в класс с криком: «Летают! Говорят, летают! Как птицы! Как голуби!» И долго даже всеми любимый Сергей Ильич не мог успокоить возбужденно перешептывающийся класс.

В училище были введены обязательные еженедельные посещения учащимися театров, музеев, кинематографа. И однажды, посмотрев в кинотеатре на Петровке киножурнал «Патэ», посвященный первым полетам, ребята воочию увидели настоящий полет самолета. Под завораживающую мелодию тапера на экране промелькнуло всего несколько кадров. Именно так в 1908 году Володя Климов впервые увидел полет самолета. Всего несколько минут – но этого было достаточно, чтобы все его дальнейшие фантазии по пути в училище отныне посвящались этому чуду. Дух захватывало от мысли, что и его руками может быть создан мотор, поднимающий машину в небо: «Вот бы такой двигатель, чтобы давал скорость!» Механизмы всегда притягивали Володю.

А придя домой, Володя пытался превратить мечты в реальность: он часами, изо дня в день, стал выклеивать из подручных материалов модели своих фантастических самолетов. Постепенно, как выразится спустя десятилетия конструктор, «мысль дисциплинировалась и получила точное конкретное направление».

Газеты тех лет писали: «Мир сошел с ума от авиации». По всей Москве, в Питере, Киеве и других городах проявился повальный интерес к полету человека. Афиши пестрели фотографиями аэропланов и портретами смельчаков, покоровивших небо.

После занятий Володя все чаще задерживался в библиотеке, страницы всех номеров воздухоплавательных и авиационных журналов были им зачитаны до дыр. «Авиация стала чуть ли не культом жизни, – заверял журнал „Аэро- и автомобильная жизнь”, – никогда человечество не ждало так долго и так определенно ценного изобретения». Оказалось, что не он один увлечен воплощением собственных крылатых фантазий. И отнюдь не из бумаги, а вполне серьезно и фанатично пытаются реализовать свои идеи многие. Из журнала «Вестник воздухоплавания» юноша узнает, что «в Петербурге занят постройками аэропланов оригинальной конструкции князь Львов... Капитан Антонов строит аппарат на собственные средства, и детали устройства держит в секрете... Граф Н. Д. Шереметьев также строит летательный аппарат в своем имении». Но как, как такое возможно, чтобы аппарат тяжелее воздуха смог подняться над землей? Кадры киножурнала вставали перед глазами, и все-таки Володя не мог до конца поверить в реальность полетов. А тем более хоть как-то попытаться их объяснить. И юный Климов вновь обращался к книгам, авиационным журналам.

Его просто потрясла судьба Александра Можайского. Морской офицер уже в зрелом возрасте, оставив службу на флоте, загорелся идеей создания аэроплана. Построенные им модели, приводящиеся в движение при помощи воздушных винтов, могли разбежаться по плоскости и взлетать.

Читая свидетельства очевидцев, Володя не мог поверить, что уже тридцать лет назад, в 1877 году, такое происходило в Петербурге. А между тем «Кронштадтский вестник» бесстрастно передавал впечатления члена технического комитета Морского министерства Богословского: «На днях нам довелось быть при опытах над летательным аппаратом, придуманным

нашим моряком г. Можайским. Изобретатель весьма верно решил давно стоявший на очереди вопрос воздухоплавания. Аппарат при помощи своих двигательных снарядов не только летает, бежит по земле, но может и плавать. Быстрота полета изумительная; он не боится ни тяжести, ни ветра и способен летать в любом направлении». Можайский тогда обратился в Военное министерство за поддержкой его работ. В результате ему было выдано на исследования полетов моделей 3000 рублей.

Но Александр Федорович убедился в необходимости постройки «аппарата таких размеров, на котором силою машины и направлением аппарата мог бы управлять человек». По его расчетам требовалось 18 895 рублей 45 копеек. Таких средств ведомство не выделило. В Главном инженерном управлении признали создание летательных аппаратов тяжелее воздуха «пока бесполезным и нерациональным». И все дальнейшие работы велись за счет изобретателя.

Можайский продолжал исследования на небольших моделях и одновременно готовился к строительству первого полномасштабного аэроплана. В июне 1880 года он подал заявку на свое изобретение и 3 ноября 1881 года получил «привилегию» – патент «на воздухоплавательный снаряд», коим удостоверялось, что «на сие изобретение прежде сего никому другому в России привилегии выдано не было, дает капитану 1-го ранга Александру Можайскому сию привилегию на пятилетнее от нижеописанного числа исключительное право вышеозначенное изобретение, по представленным описанию и чертежу, во всей Российской Империи употреблять, продавать, дарить, завещать и иным образом уступать другому на законном основании».

Первый отечественный самолет имел фюзеляж с деревянными ребрами, обтянутыми материей. К бортам были прикреплены прямоугольные крылья, профиль которых был слегка выпуклым. Крыло и оперение обтянуты тонкой шелковой материей, пропитанной лаком, а переплеты крыльев Можайский решил сделать из сосны. Все это изобретение покоилось на стойках с колесами – прообразом шасси будущих лайнеров.

Самым трудным оказалось создание двигателей. Можайский спроектировал две паровые машины облегченной конструкции в 10 и 20 лошадиных сил, которые изготовили по его заказу в Англии. 19 июня 1883 года постройка первого отечественного самолета была завершена.

В этом же году на Красносельском военном поле под Петербургом самолет Можайского, а это был моноплан весом чуть менее тонны, сделал попытку взлететь, но затем по неизвестной причине изменил направление и упал, повредив крыло и шасси.

Испытания продолжались, нужны были более мощные двигатели, и конструктор заказывает на Обуховском заводе два дубликата своей 20-сильной машины, намереваясь довести мощность силовой установки до 60. Средств катастрофически не хватало. Единичные финансовые вливания меценатов не помогали. Одержимый изобретатель вынужден был заложить, а затем и продать не только свои имения на Украине и в Вологодской губернии, но даже личные вещи, вплоть до часов и обручального кольца. Но выкупить уже готовые двигатели ему так и не удалось.

Во второй половине июля 1885 года Можайский вновь проводит летные испытания с прежними двигателями. И долгие годы общественность уверяли, что и эти попытки оказались неудачными. (Лишь в середине XX века будет открыта истина: результаты были не только успешны, но и настолько перспективны, что военное ведомство тут же решило засекретить все материалы. Приоритет России и лично Александра Можайского в создании летательного аппарата, осуществившего первый в мире полет, был безвозвратно утрачен. Слава первооткрывателей в этой области почти двадцать лет спустя была отдана США, где 17 декабря 1903 года братья Райт подняли в воздух свой самолет.)

В марте 1890 года, испытав всю полноту и горечь чиновничьего непонимания, Александр Можайский – один из родоначальников авиации и первый отечественный авиаконструктор – скончался...

Володя резко отодвинул журнальную публикацию и надолго задумался. Вскоре он окончит училище, а дальше? Достанет ли ему сил продолжить такой путь, хватит ли терпения, увлеченности, которая несомненно захлестнула в последние годы? Он все больше убеждался, что воздухоплавание, создание самолетов не может оставаться только лишь увлечением. Это не забава, необходимы глубокие научные познания, дальнейшие исследования.

Проходили дни, месяцы, а упрямый комиссаровец все клеил модели крылатых машин и до позднего вечера засиживался в библиотеке.

Володя, собирая выдаваемые отцом пяточки, в тот год купил первую книгу об авиации «Самолет фирмы „Фарман”». Так было положено начало одной из самых полных частных библиотек об авиации, где на одной полке соседствовали исследования и беллетристика как русских, так и зарубежных авторов. Англичане братья Райт, французы – Блерио, братья Фарман, братья Вуазен, бразилец Сантос-Дюман, немецкие, русские достижения стали восприниматься Володей как данность его мира, мира людей, покоряющих небо. Он не различал границ и наций, для него важным было одно: человечество научилось летать. В разных уголках планеты над созданием летательных аппаратов ломали головы светлые передовые умы. И надо узнавать как можно больше обо всех открытиях, чтобы, сохраняя обретенное, двигаться вперед.

Но так хотелось убедиться самому, увидеть собственными глазами чудо полета! И такая возможность представилась.

В 1909 году повсюду шумно рекламировались полеты французского авиаиспытателя, которые должны были состояться на московском ипподроме. Из Франции был доставлен самолет, что особенно разжигало любопытство молодежи... Зрителей собралось столько, что даже при всем желании подросткам попасть на ипподром не удалось. Но они не унывали. Володя вместе с одноклассниками забрался на крышу соседнего дома и оттуда приготовился к необычайному зрелищу. Но полет не произвел большого впечатления. Самолету удалось лишь на метр подняться над землей, немного продержаться в воздухе – и машина врезалась в заграждение. Пилот остался жив, но летательный аппарат получил большие повреждения. Серию показательных полетов пришлось отменить. Спустя год на том же московском ипподроме Володя Климов все-таки увидел, как крылатая машина покорила человека.

15 мая 1910 года впервые в Москве состоялся демонстрационный полет русского авиатора Сергея Уточкина на французском самолете «Фарман». При небывалом скоплении народа самоотверженный летчик-самоучка осторожно разогнал машину и, направляя полет вдоль беговой дорожки, уверенно набрал высоту. И вот уже не один раз самолет поднимался ввысь, описывал круг над соседними строениями, а зрители в оцепенении, не веря собственным глазам, все еще не могли проронить ни слова. И лишь когда самолет Уточкина вновь оказался на земле, трибуны буквально взорвались аплодисментами. Ликованию не было предела, буря восторга будто подхватила и крыши окрестных зданий: там одновременно взлетели вверх сотни шапок любопытных московских мальчишек...

На всю жизнь Володя Климов запомнил эти мгновения, окончательно определившие его судьбу: *«Нам, детям, недоступны были непосредственные наблюдения. Мы поднимались на крыши домов и оттуда наблюдали первые, уже не фантастические, хотя далеко еще не совершенные, реальные полеты. Эти пробные полеты захватили всю мою юношескую страсть»*. Последние сомнения исчезли, вопроса «Кем быть?» отныне не возникало.

По-прежнему добросовестно работая и на уроках, и в мастерских, Володя тем не менее все серьезнее погружался в мир авиации. Мать частенько далеко за полночь гасила свет в комнате сыновей, где Володя мог ночи напролет читать непонятные для нее книги. А отец попытался отвлечь сына от богохульных мыслей – «То же мне, на небо замахнулись!» – и заставил его заняться... проектированием квартир будущего дома.

Большая семья Климовых все еще жила в той же, становившейся все более тесной, квартире. Яков Алексеевич все так же занимался подрядами на отделочные работы, нехватки в заказах не было. Но годы брали свое, и он начал задумываться над дальнейшей судьбой своей семьи. Дети подрастали, нужны были средства на образование, к тому же никто из сыновей не проявлял склонности к его деятельности. И, как ему тогда казалось, выход был найден.

Яков Климов, взяв ссуду в банке, купил небольшой болотистый участок земли на Таганке, в самом начале Тетеринского переулка, и начал подготовку к строительству собственного дома. Замысел был таков: построить многоквартирный шестиэтажный дом, один из этажей занять под собственные нужды, а остальные квартиры сдавать в аренду. Доходный дом, как рассчитал глава семьи, позволит и в дальнейшем держаться на том уровне, которого с большим трудом достиг недавний владимирский крестьянин.

По весне Яков Алексеевич вновь отправился в Аннино – набирать артель на долгий срок. Мастеров отбирал тщательно, а за чертежи нового дома решил посадить своего старшего сына. И как не отнекивался Владимир от мало интересующего его занятия, но с Яковым Алексеевичем шутки были плохи:

– Будешь чертить планировку квартир! Сказано – будешь!

И уже будучи студентом сделал Владимир требуемые чертежи, но интересом к строительному делу так и не проникся. А пока же он готовился к окончанию Комиссаровки и дальнейшему поступлению в высшее учебное заведение.

## Кураторы

В течение многих лет существовала тесная связь между Комиссаровским училищем и Императорским московским техническим училищем (ИМТУ). Это высшее учебное заведение являлось как бы неофициальным шефом Комиссаровки, выделяя для него преподавателей специальных дисциплин. И сам директор училища, и многие педагоги перешли сюда из лучшего по тем временам технического института: профессор Белов вел уроки черчения и курсы механики, сопротивления материалов; профессор Чиликин преподавал курс прикладной механики и одновременно заведовал механической лабораторией. Ежегодно около трети выпускников училища становились студентами ИМТУ.

Узнав об увлечении Климова, профессор Николай Чиликин рассказал своему ученику о кружке воздухоплавания на механическом факультете ИМТУ и впервые привел его туда.

К тому времени Московское высшее техническое училище, основанное в 1830 году как ремесленное училище «для подготовки искусных мастеров с теоретическими сведениями», получило мировое признание. В 1868 году, получив статус Императорского технического училища, оно выросло во всероссийский научно-методический центр подготовки инженеров. Глубокое теоретическое обучение в сочетании с самостоятельным лабораторным экспериментированием давало великолепные результаты. Научная школа ИМТУ неоднократно отмечалась на международных выставках золотыми медалями. Филадельфия 1876 года, Париж 1900-го рукоплескали выдающимся русским ученым – основателям школы передовой научно-технической мысли.

Студенческая молодежь ИМТУ, увлеченная идеями завоевания воздушной стихии, основала Воздухоплавательный кружок. Почетным председателем стал профессор Жуковский, читавший здесь лекции по механике. С 1871 года Николай Егорович преподавал в ИМТУ сначала математику, а спустя три года стал доцентом кафедры аналитической механики.

Научный девиз Жуковского – решать реальные задачи механики, изучать вещи в самих себе – предопределил весь его дальнейший путь. В 1882 году Жуковский защищает диссертацию «О прочности движения» на степень доктора прикладной математики. С 1886 года он профессор Московского университета по кафедре механики, а с 1887 – одновременно и профессор кафедры аналитической механики в ИМТУ. С этими лучшими высшими учебными заведениями страны Жуковский отныне связал свою жизнь, педагогическую и научную деятельность.

В 1909 году в Санкт-Петербурге А. П. Фан-дер-Флит начал читать курс аэродинамики. При издании своего учебника «Аэромеханика» (отметим: первого русского учебника по аэродинамике) он консультировался у Жуковского, и поэтому в его книге со ссылками на великого ученого были опубликованы результаты его исследований, опубликованные позже – в 1912–1913 годах.

Ко времени организации Воздухоплавательного кружка в ИМТУ не было никакой материальной базы. Администрация предоставила кружковцам бывшую чертежную – абсолютно пустой зал. Но молодого задора, желания работать, стремления идти по новой, непроторенной дороге у кружковцев было сколько угодно. Есть помещение – его надо использовать наилучшим образом для нового, увлекательного дела, для достижения пока еще не совсем ясных целей. Таков был девиз кружка.

И по совету Жуковского, в первую очередь было решено построить две аэродинамические трубы: круглую диаметром в 1,2 м и плоскую с размерами рабочего сечения 1,5×0,3 м. Кружковцы – и авторы проектов, и строители установок. Но всего собственными руками не сделаешь, что-то необходимо было покупать, нужны были деньги.

Николай Егорович инициирует акцию в поддержку кружка: он сам читает в Политехническом музее лекцию по воздухоплаванию, некоторые артисты бесплатно выступают в концертах. Сбор с лекций и концертов пополняет кассу Кружка, и работа продолжается.

Кроме аэродинамических труб и других лабораторных установок и приборов, постройкой которых ведала так называемая теоретическая комиссия кружка, в его практической комиссии студенты приближались к строительству планеров. Николай Егорович, как никто другой, умел сам и учил молодежь смело и быстро применять все достижения науки в практической деятельности.

Не менее важной считалась и пропаганда новой отрасли науки и техники. В конце декабря 1909 года в Москве в здании Университета проходит очередной съезд русских естествоиспытателей и врачей. Под председательством Жуковского работает подсекция по воздухоплаванию. Кружковцы берутся за организацию выставки там же, где работает съезд. И вот съехавшиеся со всей страны естествоиспытатели рассматривают на стендах выставки модели самолетов «Райт», «Блерио», «Вуазен», воздушные змеи, приборы, схемы, поясняющие механизм полета, и ряд других экспонатов. Выставка имела большой успех, идея покорения неба приобретала новых последователей.

Волею Климов все свободное время проводил в ИМТУ, где кружковцы милостиво допустили его к подготовке выставки. Вот где пригодилось его мастерство по склеиванию моделей самолетов. Владимир был горд и счастлив. Еще бы, ведь он, наконец, вплотную приблизился к своей цели и совершенно отчетливо понял, где продолжит свое обучение. Волею судеб он оказался в эпицентре научного и практического постижения авиации, именно там, где рождалось чудо – летательный аппарат тяжелее воздуха.

Спустя годы академик Климов, вспоминая тот период, заметит: *«... Мои стремления определились очень рано, и мне не пришлось мучительно вынашивать свое призвание. Противоречий я не испытывал и бороться с ними мне не приходилось. Такие драматические переживания в поисках профессии бывают у юношей, которые по разным обстоятельствам не могут определить свои способности в какой-либо области науки или искусства. И когда они достигают 22–23 лет, точно не определив своего пути, вот тогда и начинаются терзания „Кем быть?“*

*У меня таких метаний не было. Никаких противоречий здесь я не испытывал. Не колебался. Не боролся с самим собой. Ведь борьба начинается тогда, когда человек недоволен своей судьбой, не уверен в правильности и полезности избранной специальности.*

*А я любил свое дело. Как-то сразу понял и оценил его пользу, с увлечением отдавался ему. Поэтому мне и не пришлось бороться со своим „я“. Может быть, это звучит не столь интересно. Но для жизни очень полезно: сохраняются силы от бесцельной растраты в ненужной борьбе, человек разумнее и эффективнее использует их в деле».*

А пока шел 1910 год, приближались выпускные экзамены, и комиссаровцу ничего не оставалось, как опять вернуться к учебникам, снова вечерами просиживать в библиотеке училища, ища ответы на бесконечные вопросы, рожденные новым авиационным увлечением.

И вот в июне блестяще окончено Комиссаровское техническое училище, в июле – отмечено 18-летие, а в августе – Владимир Климов становится студентом ИМТУ.

## Глава II

### Все только начинается (1910–1917)

#### «Птенцы» кружка Жуковского

Именно в ИМТУ зарождалась и теоретическая, и техническая основа российского авиастроения. На механическом факультете, куда поступил Владимир Климов, формировалась научная школа воздухоплавания, отцом-основателем которой был профессор Жуковский. Еще в 1899 году в публичной лекции «О воздухоплавании» он произнес пророческие слова: «...Я думаю, что человек полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума».

Работами Жуковского открывалась новая область исследований в гидро- и аэромеханике, основанная на изучении безотрывного обтекания тел. Изданные в 1906 году труды «О соединенных вихрях» и «Падение в воздухе легких продолговатых тел, вращающихся около своей продольной оси» легли в основу многих научных открытий XX века. В этих работах впервые была изложена теорема о подъемной силе, что позволило определять значение и направление действия силы давления потока на тело при его плавном обтекании.

К моменту поступления в ИМТУ Володя Климов уже был знаком с исследованиями Жуковского и потому он, первокурсник, всеми правдами и неправдами проникал на его лекции – профессор впервые читал свой курс по теоретическим основам воздухоплавания. В аудитории, где за кафедрой появлялся седовласый мэтр, набивались студенты с разных курсов и факультетов. А Жуковский своим негромким голосом, очень просто и доходчиво говорил о сложнейших комплексных вопросах теории конструирования, производства и применения летательных аппаратов, впервые описывал два класса профилей крыла, вошедших в историю авиации как профили НЕЖ – Николай Егорович Жуковский. Эти лекции перемежались с обязательным экспериментальным практикумом, который проводился в аэродинамической лаборатории, организованной Жуковским год назад.

В 1912 году, когда курс «Теоретические основы воздухоплавания» был опубликован, в стенах училища выстроилась огромная очередь из желающих непременно приобрести работу своего Учителя. И конечно в первых рядах студентов оказались кружковцы, имена которых вскоре окажутся вехами отечественного авиастроения: Андрей Туполев и братья Архангельские, Борис Юрьев и Владимир Климов, Борис Стечкин и Александр Микулин, Александр Путилов и Константин Ушаков, Владимир Голубев и Алексей Черемухин, Гурген Мусинянц и Владимир Ветчинкин – самый деятельный и любимый ученик Жуковского.

А кружковцы в эти месяцы практически не уходили из училища, все свободное время пропадая в лаборатории. Своими руками из деревянных конструкций и полотна они мастерили планер-биплан. Сами проводили расчеты, спорили до хрипоты, стремясь найти единственно правильное решение. Но до него еще было далеко.

Жуковский загорелся тогда новой идеей и поручил кружковцам рассчитать, сконструировать и построить новую аэродинамическую трубу для лаборатории ИМТУ.

Студенты рьяно взялись за новое дело, но его пришлось отложить на несколько лет. В стране нарастал революционный подъем. В 1911 году из ИМТУ было исключено 39 студентов, среди них большинство кружковцев, в том числе Андрей Туполев. Не помог даже авторитет Жуковского. Кружок временно распался.

Но спустя год все птенцы вновь слетелись под крышу родного ИМТУ, работа над созданием планера продолжилась. И к зиме их детище было готово – пришла пора испытаний.

В парке, на высоком берегу Яузы, кружковцы готовили к полету свою чудо-технику. Андрей, студент-второкурсник, вызвался рискнуть и, ловко «оседлав» крылатого коня, взмыл в небо! Биплан послушно парил вдоль реки, а недавно еще такие важные создатели, как малые дети, с криком и гиканьем неслись по заснеженному берегу. Среди них недавний комиссаровец Володя Климов, обычно сдержанный в проявлении эмоций, ликовал больше всех.

Но вот планер пошел на посадку, начал постепенно снижаться и совсем не грациозно плюхнулся у самой кромки еще не полностью замерзшей реки. Основательно помялись бока и у «летчика», и у крылатой машины. Но все были счастливы – полет подтвердил правильность их расчетов. Летчик же, осмотрев повреждения и сочтя их незначительными, тут же решился на повторный эксперимент. Спорить никто не стал – упрямый характер Андрея Туполева был уже хорошо известен кружковцам.

...Так летом 1912 года впервые поднялся в небо будущий гений отечественного самолетостроения, а за его полетом волею судьбы наблюдал еще совсем молодой Климов, может быть именно тогда решивший посвятить себя созданию моторов для таких непослушных крылатых машин.

## И все-таки двигатели!

Начиная с третьего курса, студента Климова все чаще можно было встретить в аудитории профессора Гриневецкого и лабораториях молодых преподавателей – воспитанников ИМТУ Евгения Мазинга и Николая Брилинга. Здесь было иное царство – *царство Его Величества Мотора*.

Первое десятилетие XX века. Двигатель внутреннего сгорания уже перестал восприниматься как нечто диковинное, изобретен и дизель. В 1906–1907 годах в Механической лаборатории ИМТУ появляются первые экспериментальные установки с двигателями внутреннего сгорания, начинается исследовательская работа.

Так в стенах нынешнего «Бауманского» была заложена основа отечественной науки о двигателях.

Инициатором выступил известный ученый-теплотехник Василий Игнатьевич Гриневецкий. Закончив в 1896 году ИМТУ, уже через четыре года он профессор, а с 1914-го станет ректором училища.

А первоначально профессор Гриневецкий начал планомерные исследования рабочих процессов паровых машин и двигателей внутреннего сгорания. В 1905 году им разработана схема расчета котлоагрегата, год спустя – теория экономики рабочего процесса паровой машины. В 1906 году Гриневецкий предложил использовать двигатель внутреннего сгорания на локомотивах и разработал двухтактный двигатель двойного действия для тепловоза, который через три года был построен и успешно прошел испытания.

В 1907 году Василий Игнатьевич Гриневецкий начал читать в училище курс «Двигателей внутреннего сгорания» и организовал учебную лабораторию. В тот же год он опубликовал научный труд «Тепловой расчет рабочего процесса двигателей внутреннего сгорания», основные положения которого как «Отче наш...» будут повторять студенты нескольких поколений.

К тому времени стала очевидной перспективность применения двигателей внутреннего сгорания на всех видах транспорта. Возникла необходимость в теоретическом обобщении накопленных экспериментальных данных, в разработке теории рабочего цикла и отдельных процессов. И тогда к исследовательским и учебным работам профессор Гриневецкий привлек своих недавних учеников – Евгения Мазинга и Николая Брилинга.

Евгений Карлович Мазинг стал руководить испытаниями промышленных установок, проводившимися силами студентов ИМТУ, и возглавлять исследования газовых двигателей и газогенераторов.

Николай Романович Брилинг проводил первые отечественные исследования в области карбюраторных двигателей. Ему было предложено продолжить дальнейшие исследования, разработать теоретические основы рабочего процесса двигателей, а также преподавать новую дисциплину «Двигатели внутреннего сгорания».

Володя Климов быстро и, как оказалось, на все отпущенные Богом годы, сблизился с будущим профессором Брилингом. Николай Романович старше своего студента всего на шесть лет, в свое время он был блестящим студентом ИМТУ, но за участие в революционном кружке и распространение нелегальной литературы был исключен. Тогда на семейном совете решили отправить его в Германию для продолжения учебы. В 1907 году в Дрезденском университете недавний московский студент защитил докторскую диссертацию «Потери в лопатках паротурбинного колеса» и вернулся на родину.

Перед своими студентами молодой профессор предстал в 1908 году, задавшись определенной целью: среди десятков и сотен юношей отобрать тех немногих, с кем предстоит решать архиважную задачу рождения, становления и развития отечественного двигателестрое-

ния. И надо сказать, что вскоре среди его учеников и последователей окажутся будущие ученые и создатели российских двигателей: А. Д. Швецов, В. Я. Климов, Б. С. Стечкин, А. А. Микулин.

В 1911 году профессор Брилинг выпустил свой первый учебник «Двигатели внутреннего сгорания». В ходе лабораторных занятий студенты самым тщательным образом изучали существующие западные образцы моторов. Приходилось часами не отходить от лабораторной установки, простаивать за кульманом и с головой погружаться в изучение иностранных языков, чтобы без посторонней помощи понимать техническую документацию, читать специализированные иностранные издания. Сам профессор, прекрасно владея французским, немецким и английским, требовал этого от своих учеников. Уже в те годы Володя Климов научился вполне самостоятельно читать и понимать иностранные технические тексты, а в дальнейшем мог без переводчиков работать с французскими специалистами и прекрасно понимать англичан и немцев, что очень скоро ему пригодилось...

Знакомство Володи Климова и профессора Брилинга запомнилось обоим. В тот день Николай Романович несколько дольше обычного задержался в лаборатории – он проводил один из экспериментов, изучая применение различных видов топлива для карбюраторных двигателей. Училище почти опустело, повсюду воцарилась тишина. И вот за дверью комнаты, мимо которой он проходил, будто бы послышались шаги. Профессор заглянул в неосвещенную аудиторию. Присмотревшись, он заметил высокого молодого человека, словно маятник раскачивающего от стены к стене.

– Что вы здесь делаете, сударь? Да и кто вы такой? – Брилинг вошел в помещение и зажег свет.

– Простите, я... мне необходимо обдумать..., – послышался негромкий растерянный голос. Форменный китель успокоил профессора – перед ним был один из студентов.

– О чем же, позвольте спросить, вы размышляли? И почему именно здесь, да еще в темноте?

– Извините, Николай Романович, – при свете ламп молодой человек узнал Брилинга и совсем стушевался. Прошло несколько минут, пока он не пришел в себя, и уже твердым голосом представился: – Студент Владимир Климов, здесь только что закончилась последняя лекция для нашего курса.

– Только что... Прошло не менее двух часов, – посмотрев на часы, заметил профессор. – Вы так, пожалуй, не один километр прошагали.

– Еще раз извините, – Климов подошел к своему столу и начал быстро, но аккуратно укладывать в портфель конспекты. Все еще смущаясь, пояснил: – С детства у меня такая привычка – самое важное обдумывать на ходу.

– Давайте-ка все же присядем, и, может быть, вы сочтете возможным поделиться со мной своими мыслями.

И Владимир неожиданно для самого себя высказал все наболевшее. Месяц за месяцем идут занятия, заканчивается второй курс, позади и восьмимесячная заводская практика, а что-то гнетет душу, будто главное упускаешь.

– А где вы проходили практику?

– На котельном заводе А. И. Бари. То есть сначала на Мясницкой – в технической конторе, а уж потом в заводских корпусах Симоновой слободы.

– Что ж, вам повезло, интереснейшее место в Москве. Это сейчас там заводы – Бари развернулся, да бельгийцы электромеханический выстроили. Не та уже Симонова слобода. А раньше здесь были самые живописные дачи – Бекетова и Селивановского, сосновая роща, великолепный старинный парк с мостиками, гротами, беседками. Вся Москва туда на прогулки съезжалась. По рассказам, и Карамзин «Бедную Лизу» именно здесь сочинял. Пруд за Симоновской заставой так «Лизиным» и называют. Да и завод, куда вас направили, один из лучших, с тридцатилетними традициями. Уникальное, разноплановое производство. Конечно, и сам

Бари прекрасный организатор, хороший инженер, но его самая большая удача – Владимир Григорьевич. Не случайно фирму Бари так и называют: «контора по эксплуатации изобретений Шухова». Довелось познакомиться с ним?

– Да, Владимир Григорьевич недели две был нашим куратором, знакомил со своими изобретениями.

– Шухов – настоящий белгородский самородок, гениальный инженер, конструктор. А какое разнообразие тем: гигантские железнодорожные баржи для перевозки нефти, новые типы цементных хранилищ, водотрубный котел, насосы, разборные металлические конструкции для доменных печей и павильонов крупнейших международных выставок, мосты, башни и многое другое. Практически все, что сконструировал Шухов, пользуется спросом, обеспечивая завод заказами. Увлекло Вас производство, интересно было на практике?

– Очень познавательно, но...

Оказалось, что Владимир Климов с детства «заболел» авиацией и поступил в училище с намерением стать в этом новом деле хорошим специалистом. Он, конечно, не посмел признаться в самом потаенном – желании стать Конструктором, реализовать все самые смелые свои фантазии. Пока же приходится заниматься совсем иными проблемами, а время уходит...

Николай Романович слушал очень внимательно, но между тем еле сдерживал улыбку:

– Дорогой мой студент Климов, не стоит так огорчаться. Поверьте мне, все только начинается. XX век, запомните мои слова, подарит еще немало сюрпризов. И нужно благодарить Бога за то, что нам довелось родиться именно в эти годы. Вам же рекомендую с самого начала определиться, чему вы отдаете предпочтение: самолету или мотору?

Владимир не смог ответить, профессор Брилинг между тем продолжал.

– Авиация еще в зачаточном состоянии, особенно в России. А пока необходимо самым тщательным образом изучать пусть небольшой, но от этого еще более ценный опыт других стран. И, как знать, может быть, именно вам представится уникальная возможность активного участия в становлении нашей авиации. Воспитывайте в себе смелость и ответственность ученого, а талантливая личность, как вы смогли убедиться на практике, определяет судьбу заводов, отраслей, да и страны в целом. Дерзайте, молодой человек, дерзайте! Авиации так нужны десятки, сотни «шуховых»!..

Та памятная встреча сыграла определяющую роль в судьбе Владимира Климова, не предполагавшего, что это знакомство очень скоро перерастет в прекрасную творческую дружбу студента и Учителя. Их пути отныне очень тесно переплетутся. Увлечение моторами приведет к созданию отечественной научной школы двигателей внутреннего сгорания, а в дальнейшем их полностью поглотят проблемы легкого транспортного двигателестроения, в том числе и авиационного.

## Обретение очага

1914 год семья Климовых наконец-то встречала в собственной квартире. Строительство доходного дома было завершено, заканчивалась и внутренняя отделка помещений. Фасадная шестиэтажная часть здания в два подъезда выходила на Таганскую горку, а вглубь Тетеринского переулка шло крыло с понижением этажности.

Дом несомненно удался. Внешне отделанный серым бугристым покрытием, он удачно вписался в ряд основательных построек новой Таганки. Выросшие за последние годы многоэтажные здания к тому времени полностью закрыли низкорослые деревянные домики некогда провинциального района. Все квартиры климовского дома сразу по завершении отделочных работ разбирались жильцами, и почему-то наибольшим успехом они пользовались у иностранцев. Итальянцы, французы, немцы и англичане быстро заполнили новые квартиры, оформляя их в долгосрочную аренду. Цены у Климова были умеренные, а дом находился в десяти минутах езды от центра.

Яков Алексеевич для своих домочадцев отвел высокий бельэтаж в том подъезде, что ближе к Таганской площади. Все окна в этих квартирах были забраны выгнутыми узорчатыми прутьями, отчего пространство зрительно увеличивалось. Широкая мраморная лестница в обрамлении колонн вела на площадки, откуда в разные стороны расходились квартиры. Слева, в четырех комнатах, разместилась мужская половина семьи, а справа – хозяйка с подрастающими дочерьми и кухарка – молодая деревенская девушка все из того же Еросова. Яков Климов – хозяин и кормилец – занял просторную комнату, ближайшую к лестничному маршу. Там же в рабочее время сидел конторщик, ведущий все учетные бухгалтерские книги.

Ни в квартире, ни в конторе Яков Алексеевич никогда не назначал встреч со своими партнерами или заказчиками. Для деловых переговоров, заключения контрактов, следуя московским традициям, он оплачивал свой постоянный столик в уютном ресторане, размещавшемся в подвальчике ГУМа на Красной площади. Достаточно было занять этот столик и представиться: «Я к Климову», и половой беспрекословно принимал все заказы, записывая расходы в счет бывшего владимирского крестьянина. В конце месяца Яков Климов оплачивал по своему счету, как правило, не проверяя составляющие представленной суммы. И Яков Алексеевич, и хозяин ресторана, и половые всегда оставались довольны друг другом. Не жаловались на кухню и гостеприимство частые гости Климова, среди которых нередко мелькала молодежь в студенческих форменных костюмах.

Дело в том, что Володя Климов нет-нет, да и пригласит кого-нибудь из однокурсников на обед за отцов столик. Молодежь в ИМТУ училась разная, многие приезжали издалека и жили в Москве на стипендию да нечастые денежные переводы от родных, а кое-кто и вовсе не мог ожидать помощи из семьи. Как ни странно, но именно среди кружковцев Жуковского и учеников Брилинга таких студентов было большинство.

Конечно, половые очень быстро распознали эту хитрость, как и сам Яков Алексеевич. Но заказы от «клиентов Климова», как представлялись студенты, принимались безоговорочно. Отец Володи был мудрым человеком и понимал, что даже такой невольный контроль – лучше, чем абсолютно бесконтрольная жизнь сына. Он неизменно оплачивал студенческие счета, с удовлетворением подмечая умеренность заказов.

Среди друзей Володи ни тогда, ни впредь не было людей невоспитанных или неумеренных в любых своих проявлениях. Он всегда ценил в людях интеллигентность и тактичность. Крестьянское воспитание и его самого приучило к скромности и сдержанности.

Если же во время обеда студенты видели входящего в ресторан Якова Алексеевича, они тут же исчезали через вторую дверь. От игры в почтенных клиентов в один миг не остава-

лось и следа. И долгие годы «столик Климова» поддерживал молодую авиационную поросль, вскоре ставшую у руля великих дерзаний.

...Этим летом, впервые за все годы, Яков Климов вывез семью не в деревню к владимирской родне, а снял для них в пригороде просторную дачу. Сам по-прежнему занимался домом, контролировал завершение отделки, а на выходные приезжал к своим. На соседних дачах разместились две большие семьи: Климовых и Бусуриных – родственников жены Прасковьи. Детворы всех возрастов здесь оказалось много, погода стояла великолепная, и с раннего утра, сразу же после завтрака, все устремлялись на улицу.

Студенческая молодежь, дружившая с малолетства, решила ставить оперу. И после долгих обсуждений остановились на «Евгении Онегине». Нашлись и музыканты, хорошо игравшие Чайковского, и артисты – исполнители главных ролей, остальные же праздные дачники с удовольствием участвовали в массовке. У Володи оказался приятный голос и хороший слух. Он легко разучил партию Ленского и принялся за костюмы и декорации. Их создавали здесь же, всем миром, из подручных материалов. Приехавший в субботу отец застал своего старшего отпрыска, всегда сдержанного и молчаливого, в необычайно приподнятом настроении.

Уже вечерело, а смех и пение раздавались со всех сторон. Яков Алексеевич отдыхал с дороги в тенистом саду и с долей удивления наблюдал за своими детьми. Дачное раздолье сделало их раскованными и совсем иными. В Москве за постоянными делами и заботами он как-то и не заметил, как быстро повзрослел его «клуб отпетых». Старшие – Стеша, Фруза и Володя с Николаем – уже совсем взрослые, скоро получают профессии в своих институтах да гимназиях, все помощь будет. А там средним – Вере, Александру и Софье – поступать куда-то надо, пора бы уже определяться. Что-то их всех ждет? В газетах все про войну галдят, так и правда недолго беду накликают. Вон австрияка наследного на днях убили, шумиха-то поднялась!..

Его раздумья прервали последыши – по тропинке к отцу бежали пятилетняя Леля и Леда, как звали в семье Леонида, хоть и младше на два года, а по шустрости да ловкости не уступал сестре. Подбежали к отцу, уткнулись в колени и в ожидании подняли свои смуглые мордашки. Яков достал обоим по фигурному леденцу – то-то радости было! Гладит их по головкам разомлевший под солнышком, подобревший с годами отец, и будто не был он никогда грозным да строгим, не усмирял любой детский гвалт одним лишь взглядом.

Любил он младшеньких больше всех. Да и то сказать, они да старшие братья – Володя с Сашей – все в его породе пошли, климовская стать: стройные, черноволосые, кареглазые. И характер дедов своих унаследовали: устремленность да решительность Богом данную. Какой-то внутренний стержень в них с детства чувствовался, а Володя – тот совсем уж особенный, будто знает что, от многих сокрытое. Остальные же дети – те в Прасковью: круглолицые, светловолосые и голубоглазые, мягкость и покорность в них устиновская продолжилась.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.