

Песня Соловьёва

В эти летние дни широко отмечается 100-летие выдающегося авиаконструктора, почётного гражданина Перми Павла Соловьёва

Право на память

Сегодня, кажется, уже во всём разобрались и всем сёстрам выдали по сергам. Бюст выдающегося конструктора авиадвигателей установлен недалеко от новой пермской достопримечательности — самолёта на пьедестале, в сквере перед проходной моторостроительного предприятия; в авиаполку «Сокол» с 2009 года в небо взлетает именной истребитель-перехватчик МиГ-31 «Павел Соловьёв». Уникальный случай: традиция почётно-наименования боевых истребителей была начата с двух человек — Героя Советского Союза фронтовика Александра Вильямсона и конструктора Павла Соловьёва.

Всё было соблюдено: символическая преемственность, уважение к предшественникам, никто не забыт. Многим пермякам старшего поколения, однако, помнится то, каким атакам был подвергнут отечественный авиапром в «лихие 90-е». Всё делалось в угоду тому, чтобы провести, «пробить» заказы на зарубежную продукцию — здоровой конкуренцией тут и не пахло. «Позор Социализму» — так в своё время расшифровал автор одной глумливой заказной публикации маркировку авиадвигателя ПС-90, детища Павла Соловьёва.

«Ничего, в войну победили, переживём и это», — говорили моторостроители, но каково автору и его соратникам... Последние годы жизни Павла Александровича были омрачены, что и говорить. Вот почему мы должны помнить всё.

Наше досье. Павел Соловьёв родом из крестьянской семьи. Как и многие его сверстники, с юных лет «заболел» мечтой о небе, о самолётах. После школы поступил в Рыбинский авиационный институт, по окончании его в 1940 году начал свою трудовую деятельность в конструкторском бюро. В 1945 году талантливый инженер-конструктор, засекреченный специалист получил свою первую боевую-трудовую награду — орден Красной Звезды. В 1948 году он становится заместителем генерального конструктора, причём на эту должность его назначил сам Аркадий Швецов, легендарный автор авиадвигателей, на которых летали лучшие советские самолёты. Когда Швецов не стало (а случилось это в марте 1953 года, почти одновременно со смертью Сталина), главным конструктором ОКБ становится 35-летний Павел Соловьёв. В 1980-е годы его должность называлась генеральный конструктор МКБ, а с 1988 года он трудится советником руководства конструкторского бюро предприятия «Авиадвигатель». В 1966 году удостоен звания Героя Социалисти-

ческого Труда. Лауреат государственных премий СССР (1968, 1978 годы). Павел Соловьёв — доктор технических наук, профессор (1961 год), член-корреспондент АН СССР (1981 год).

Так уж судьба распорядилась, что «эра Соловьёва» пришлась на рубежный период, когда совершался переход от поршневой авиации к реактивной. Это, кстати, напоминает схожий этап, который переживала — на столетие ранее — русская артиллерия. Когда западные державы уже перешли на нарезное оружие (и во многом благодаря этому выиграли Крымскую войну), в Мотовилихе изготавливали «чудо-орудие» — гладкоствольную Царь-пушку, морально устаревшую уже к её выпуску. Сказалось отставание России в технологическом развитии. Пермские моторостроители такой опасности счастливо избежали. Не случайно работы, изделия, открытия конструкторского коллектива под руководством Соловьёва часто сопровождалось словом «впервые». А иначе в мировом моторостроении было и не удержаться.

Право на открытие

Что интересно: надеялись наши конструкторы не только на себя, на озарения свыше, но и на находки коллег. Вспомним нестандартный ход молодого «главного», когда он только вступал в свою должность. Он отправил в творческие командировки на родственные предприятия группы своих помощников, от конструкторов до рабочих, с тем чтобы посмотреть, поизучать не только какие-то новые проекты, но и «залежавшиеся», отвергнутые ранее. Ведь он знал на собственном опыте: в суровых условиях военного времени не все из дерзких проектов удавалось воплотить на практике, в силу нехватки ресурсов времени и материалов.

И сам Соловьёв был в непростанном поиске. В книге о жизни конструктора приводится забавный факт его разговора с коллегой, в КБ которого был разработан, ещё перед началом войны, проект оригинального двигателя, но схема его была признана бесперспективной. Так вот, этот талантливый конструктор — звали его Архип Люлька — «успокоил» Соловьёва при встрече: «Не мучь себя, Павло! Я этот двигатель породил — я его и убою!»

Однако в итоге вышло совсем по-иному: в дискуссии родилась искорка открытия, «бесперспективная» схема заработала благодаря появлению новых жаростойких сплавов.

Так удавалось — и не раз — совершить прорыв в неизвестное, к более высоким скоростям и высотам, к очередным рекордам, в том числе на надёжность

и выносливость. К новому слову в моторостроении в своё время были отнесены силовые установки для Ту-124, Ту-134, Ми-6, Ми-10, Ил-62М, Ил-76, Ту-154М, МиГ-31, Ту-204, Ил-96-300...

Вся пресса мира была заполнена в конце 1960-х сообщениями о триумфальных полётах русских. «Хедлайнеры» для СМИ поставляли наши лётчики на вертолёте Ми-6, с пермскими моторами. Они помогли установить восьмитонные опоры линии высоковольтных передач возле Нишцы. В Берне с их помощью провели уникальную операцию — водрузили гигантский каркас купола на башню НИИ. В швейцарских Альпах на высоте 3 тыс. м монтировали знаменитую подвесную канатную дорогу...

Таким было мирное завоевание русскими Европы — там, где помнят победоносный поход Суворова, водружение знамени над Рейхстагом. Об этих звёздных мгновениях надо напоминать!

Бывших конструкторов не бывает... Уйдя на пенсию, Павел Соловьёв в мыслях оставался с родным коллективом. Консультировал, преподавал. Удивительно, какой верой в лучшее дышат слова из приветствия, которое написал он к 60-летию АО «Пермские моторы»:

«Накопленный опыт производства и массовой эксплуатации авиадвигателей различных поколений позволяет производить современные конкурентоспособные двигатели различного назначения. Желаю АО «Пермские моторы» больших успехов в этом нелёгком деле, имея в виду, что только высококачественная, конкурентоспособная продукция способна обеспечить основу благополучия и процветания...»

Не забудем: написано это за два года до того, когда у самого автора откажет «сердце пламенный мотор».

Сколь уважительны высказывания о П. А. Соловьёве нынешних первых лиц, руководителей государства, отрасли, предприятия. Эти мысли доступны сегодня всем. В июне перед зданием драмтеатра открылась документальная выставка, на стендах которой рассказывается о славном пути П. А. Соловьёва и предприятия, с которым он связал всю свою жизнь.

Право на взаимоуважение

После смерти конструктора ул. Газеты «Правда» (возле ДК им. Солдато-ва) была переименована в ул. Павла Соловьёва. Произошло это на удивление быстро, уже через год после печального события. Так уж случилось, что в своей посмертной жизни Павел Александрович «перешёл дорожку» известному композитору Генриху Терпиловскому, одному из «отцов



Именной самолёт «Павел Соловьёв» приветствует фестиваль «Крылья Пармы»



«Портрет П. А. Соловьёва с дочерью» (фрагмент). Художник — Е. Широков

советского джаза». Дело в том, что жил музыкант как раз на этой самой улице, здесь на доме №3 в 1993 году была установлена в честь него мемориальная доска, уже шла подготовка к переименованию в честь композитора улицы. Но вышло по-другому. С одной стороны, в этом факте — отражение нашего общества к представителям различных сфер деятельности. А с другой — нужно помнить, что отношения двух творцов были взаимоуважительные. Ведь творчество Терпиловского в послевоенные годы было тесно связано с моторостроительным предприятием, здесь он сколотил «джаз-банд», часто играли в бывшем ДК им. Сталина-Свердлова.

Как бы то ни было, по месту «прописки» в городе оба выдающихся пермяка

теперь, можно сказать, «соседи». И покоятся на одном кладбище, Южном. А в музее портреты конструктора и композитора — на соседних стендах.

Есть и другие малоизвестные источники, но от этого не менее важные. Обая и весьма поучительная тема в жизни Павла Соловьёва — его взаимоотношения с коллегами и подчинёнными, его умение отладить настроение в коллективе, настроить на конечный результат всех, от рабочих до «высококолых» спецов. Стоит почитать всем, как уважительно вспоминает о своём «генеральном» ветеране моторостроения Александр Дмитриев, прошедший здесь путь от рабочего и испытателя до мастера. Его многолетний труд «Из дневника рабочего» в 2014 году в электронном формате

выпустил Пермский госархив социально-политической истории. Что ценно: воспоминания Александра Ивановича, записанные на диск (мне довелось слышать их ещё из уст самого Дмитриева, замечательного рассказчика, почётного краеведа Перми), сопровождаются популярными песнями того времени, которые любил и сам Соловьёв!

Любимые песни способны сказать нам, потомкам, многое о душе человека. Как, впрочем, и любое талантливое произведение искусства. Для своего портрета художник Евгений Широков выбрал композицию, где Павел Соловьёв сидит с любимой дочкой, на фоне молодого берёзового леса. Извечный разговор поколений... Выразительный, душевный портрет — на века.