
В М И Р Е Н А У К И

Проф. А. ЧИЖЕВСКИЙ

★

«ЭФФЕКТ ЦИОЛКОВСКОГО»

*И в небе и в земле сокрыто больше,
Чем снится вашей мудрости, Горацио.*

В. Шекспир.

Я много писал о Константине Эдуардовиче Циолковском. За долгие годы нашей дружбы немало было дел, которые мы вместе обсуждали, немало произошло памятных встреч и бесед: от студенческой скамьи до лаборатории ученого — дистанция огромного размера. Очерк, конечно, можно было бы расширить и дополнить. Но я решил, что из множества воспоминаний выберу сейчас одно — зато необычайно интересное именно в наши дни.

Вот оно, это воспоминание.

Тридцать пять — сорок лет назад многие деятели науки относились к Циолковскому свысока и пренебрежительно. Они, эти многие, считали, что Константин Эдуардович не может быть творцом больших научных идей, открывателем научных истин.

Кстати, о научных истинах. Немногие удерживаются в веках; постепенно бледнеют. Поэтому каждый ученый должен быть готов спокойно принять дополнение, изменение или даже опровержение сделанного им открытия. Это показатель движения науки вперед, и этому надо только радоваться. Бывает так, что работа ученых и даже целых поколений ученых зачеркивается взлетом гениальной мысли, все эти работы оказываются заблуждением, ошибкой. И ученый должен это стоически принять, ибо зачастую и заблуждение бывает необходимым этапом развития научной мысли. «На ошибках учимся» — как нельзя больше подходит это к эволюции научных идей. Не сердиться, не негодовать должен ученый, видя победоносный ход науки, а за счастье считать, что, отталкиваясь от его идей, наука сделала еще новый шаг вперед. Не досада, а именно такое чувство радости возникало у подлинных искателей научной истины.

Это чувство большой радости было свойственно Константину Эдуардовичу при виде успехов в той области науки, в которой он работал. Он всегда радовался даже малейшему движению вперед, малейшей искре, по-новому освещающей его работы.

Анатолий Васильевич Луначарский, человек больших горизонтов, неоднократно спрашивал меня о том, насколько К. Э. Циолковский заслуживает внимания как ученый, как исследователь. Мне неоднократно приходилось давать разъяснения.

— Отзывы наших специалистов-воздухоплателей о работах Циолковского отрицательны, — говорил мне Луначарский. — Они не признают за Циолковским какого-либо существенного вклада в эту область. Наоборот, специалисты считают,

что Циолковский мало разбирается в вопросе и слабо владеет математическим аппаратом.

Я убежденно отвечал:

— Специалисты забывают, что именно Циолковский дал математическую теорию реактивного движения. Он опередил техническую мысль на несколько десятилетий! Многие думают, что теория ракеты — дело пустое, а Константин Эдуардович уверен, что вся авиация будущего разовьется на основе его работ о реактивных двигателях. В этой области он идет впереди своего века. Ему надо помочь реально — средствами к жизни, изданием работ и хорошей лабораторией.

Анатолий Васильевич соглашался, собственноручно писал письма, но где-то в низших инстанциях его указания терялись и не доходили до Циолковского.

Несгибаемость Константина Эдуардовича и полная уверенность в своей правоте и в правильности избранного им пути явствуют из его отзывов о «специалистах». «Специалист подобен флюсу: полнота его одностороння», — говорил Козьма Прутков, и Константин Эдуардович часто повторял это изречение. К специалистам он относился весьма осторожно, но в то же время и добродушно. Специалисты по большей части не понимали его; он же не признавал этой односторонней экспансии и считал, что они не способны увидеть другую сторону дела. Специалисты не признавали за К. Э. Циолковским какого-либо существенного вклада в авиацию. Они не видели никакого практического применения ракетного двигателя, в то время как Циолковский уже целые десятилетия с упорством ученого-новатора неустанно работал в этой области.

Специалисты при всяком удобном и неудобном случае лягали Константина Эдуардовича, приговаривая: «Нечего тебе, школьный учитель, лезть в поднебесные области». А он, смеясь, отвечал: «Слепые и глухонемые дурни, вам бы в звериных шкурах ходить да каменный топор за поясом носить, а мне вот хочется полететь на Луну, а то и дальше».

Циолковский рьяно защищал свои идеи от поползновения «подмочить» их, подорвать к ним доверие общественности. Он понимал, что никто ему не даст денежных средств для продолжения его работ, для опытов, для публикации трудов, если недоверие к его работам одолеет его упорство. Тогда его сочтут за блаженного или маньяка. Эта нелепая возможность больше всего пугала и огорчала его. Она угрожала ему и в те годы, когда ему уже давно перевалило за шестьдесят. Эта мысль была пугалом для него даже тогда, когда его начали малопомалу признавать как на родине, так и за границей.

И пусть не думает читатель, что Циолковский был неправ в своих ожиданиях. Многие авторитеты, да и целые технические учреждения долгие годы писали опровержения на его выводы, саркастически осмеивали его взгляды и его «детски-наивные упражнения в математике», его металлические дирижабли и многоступенчатые ракеты. Учение о космизме поднималось на смех. Знаменитые профессора отказывались давать заключения о его работах: мол, работы эти недостойны их внимания. Его статьи годами залеживались в редакциях, потому что никто не давал этим статьям положительного отзыва. Мне лично приходилось, выполняя поручения Константина Эдуардовича, сдавать его статьи в редакции московских журналов, а затем через год-другой брать их обратно как «недостойные опубликования». Отзывы, которые все же иногда давали некоторые наши технические корифеи, были почти всегда крайне неблагоприятны и остро враждебны его идеям. И всегда выпукло определялись мотивы их враждебности: пресловутая недостаточная осведомленность Циолковского в рассматриваемом им вопросе!

Легко допустить, что при таком большом числе различных технических идей, которыми был так богат Константин Эдуардович, некоторые из них не могли быть доработаны до конца. Действительно, некоторые идеи оставались в форме чертежей или схем, а то и просто в виде одной фразы. Он поистине был богат этими

идеями и свободно мог бы снабжать ими целый институт в тысячу человек — ученых и инженеров. Допустимо, что некоторые из его идей вообще никогда не могли бы получить практического применения. Такой вариант был вполне возможен. Другие идеи могли вызвать негодование со стороны даже передовых ученых, настолько они были новы. Вот об одной из таких идей Константина Эдуардовича я и хочу рассказать. В изучении, экспериментах, отстаивании и защите этой идеи мне пришлось принимать деятельное участие.

Еще в середине 1924 года — точная дата, увы, стерлась в памяти — Константин Эдуардович говорил мне, что у него родилась мысль о бесколесном вездеходе, лежащем на воздушной подушке и движимом вперед реактивной тягой. Говорил с увлечением и показывал примитивный чертеж нового автомобиля.

Скажу откровенно, мне это показалось почти фантастическим. На приближенные вычисления я тогда не обратил внимания, счел их недостоверными, а сам не потрудился заняться проверкой. Нужно бы, конечно, самостоятельно произвести расчеты и вдохновить Константина Эдуардовича на полное решение задачи. Но этого не произошло, и идея его, никем не поддержанная, была предана забвению. Возможно, в этом виновен отчасти я, а может быть, и не виновен — сейчас трудно судить. Но Циолковский, как всегда, крепко верил в новую идею.

— Вот вы увидите, — сказал мне Константин Эдуардович, — что воздушные подушки заменят колеса! Вы еще доживете до этого времени. Это кажется теперь смешным — пусть! В будущем весь транспорт перейдет на мой способ — воздушные подушки и реактивная тяга.

Я с некоторым недоверием слушал Константина Эдуардовича и не мог наглядно представить себе такую машину.

— Надо бы поэкспериментировать, — сказал я.

— Надо-то надо, но как? Нужен небольшой компрессор или сильный вентилятор, а где их взять — вот вопрос! — ответил он.

Разговор с Константином Эдуардовичем я неоднократно передавал своим знакомым, рассказывал о задуманном опыте. Надо мною смеялись и считали идею Циолковского взбалмошной. А мне эта идея постепенно начинала казаться заманчивой.

Исполнить желание Константина Эдуардовича и поставить опыт в калужских условиях было трудно. Честно говоря, ни Константин Эдуардович, ни я не надеялись при тех обстоятельствах увидеть своими глазами эффект поднятия модельной платформы над столом, хотя вычисления подтверждали это. Нам и верилось в это, и не верилось. Кроме того, сама аппаратура могла быть несовершенной, и уже одно это грозило свести на нет научные результаты. Я стал наводить справки, где бы можно было провести опыт подобного рода. Однажды в конце 1924 года я разговорился с инженером Александром Константиновичем Сухоруковым, и тот, подумав с минуту, обещал разузнать о возможности организовать опыт в мастерских Сызрано-Вяземской железной дороги.

Желание Константина Эдуардовича было все-таки выполнено: месяца через два-три мне удалось вплотную заняться модельными опытами. Несмотря на повторные вычисления и подсчеты, Константина Эдуардовича преследовали сомнения: верно ли мы подсчитали и может ли воздушная подушка противостоять силе тяжести. Они были такими назойливыми, что им поддавался и я. Необходимо было осуществить самый простой опыт, чтоб убедиться в верности расчетов. Я был рад, что такая возможность открылась.

В упомянутых мастерских мы соорудили металлическую платформу в виде прямоугольника размером сорок на шестьдесят сантиметров с загнутыми слегка вниз краями и отверстием посередине для шланга от вентилятора. Когда включили ток и вентилятор заработал, платформа задрожала мелкой-мелкой дрожью. Она даже стучала краями по столу, но не поднималась. Я взялся за проверку расчета и убедился, что проект требовал некоторого исправления: плотность воздушной подушки была явно недостаточной. Платформу облегчили и подвели воздушную струю с помощью короткого гибкого шланга. Загудел вентилятор — и ви-

дели бы вы, как наша модель сразу же приподнялась примерно на сантиметр над столом! Элементарно, скажете? Да. сейчас почти элементарно. А тогда... Словно зачарованный, смотрел я на волшебную платформу, висевшую в воздухе до тех пор, пока не выключили вентилятор.

Константин Эдуардович в это время болел гриппом и потому не мог прийти на опыт. Прямо из мастерских я отправился к нему и радостно объявил, что воздушная подушка «поднимает» металлическую платформу. Привез и расчеты. Он сразу же надел очки и достал свои выкладки. Наши данные не сходились, и надо было найти причины расхождений. Тем не менее радости Константина Эдуардовича не было границ. Он крепко пожал мне руку.

Всю ночь я просидел над расчетами, а на другой день снова был у Циолковского. Я принес ему решение задачи. Удалось показать, что форма краев (степень их загнуто́сти) влияет на устойчивость платформы в воздухе. Снова я поехал в мастерские, и платформа была немедленно исправлена согласно окончательному варианту расчета. Теперь она уже не дрожала и сразу же поднималась почти на три сантиметра. Победа!

Из мастерских снова поехал на извозчике к Циолковскому.

— Ну,— сказал Константин Эдуардович,— это просто здорово! Благодарю вас. Теперь эффект воздушной подушки установлен экспериментально. Если бесколесный поезд когда-либо отправится в путь, это будет большой победой нашей науки.

Итак, сам Константин Эдуардович назвал поднятие платформы над плоскостью стола «эффектом». Я еще тогда подумал, что это слово следует закрепить за его именем — «эффект Циолковского». Но жизнь все время ставила меня перед новыми задачами, новыми трудностями, и мысль Константина Эдуардовича оказалась растворенной в пространстве и времени. Многие забыли, что идея воздушной подушки безоговорочно принадлежит ему.

...После опытов можно было подумать о публикации. Константин Эдуардович написал на эту тему одну научную статью и одну популярную. Научную статью он решил опубликовать в Калуге, а популярную — в Москве, куда я возвращался после каникул. Я и должен был представить статью в редакцию одного из многочисленных в ту пору научно-популярных журналов.

Помню очень хорошо все обстоятельства этого посещения. Предварительно я подробно ознакомился с рукописью о бесколесных поездах, перелетающих по воздуху «через горы и реки», чтобы иметь возможность парировать удары при разговоре. Должен сознаться, статья Константина Эдуардовича показалась мне более чем смелой, но хорошо обоснованной, интересной и увлекательной в техническом отношении. Я сделал пояснительные рисунки к статье. Было видно, что воздух подается в двух основных направлениях: вниз, под кузов вездехода, для создания воздушной подушки, и назад — для получения реактивной тяги. Принцип этот, как мы видим, ни в чем существенном не дополнен нынешними конструкторами летающих машин. Мне кажется несправедливым, что уже в наши дни появляются статьи, авторы которых приписывают открытие принципа не К. Э. Циолковскому, который еще в двадцатых годах его обнародовал, а другим ученым или себе.

Перед тем, как идти тогда в редакцию, я произвел еще некоторые дополнительные расчеты, которые окончательно убедили меня в том, что мысль Константина Эдуардовича и технически вполне реальна — дело только за тем, чтобы создать мощные воздуходувки. Мне казалось, за этим дело не станет. Захватив статью и свой листок с расчетами, я шел в редакцию, предвкушая острый разговор. Там меня уже ждали. Редакция пригласила своего консультанта по техническим вопросам, известного в то время ученого.

Пока он читал статью, мы — редактор журнала и я — следили за выражением его лица. Он сперва добродушно улыбался. Затем стал серьезен, а к концу чтения лицо его покраснело. Я понял, что идея Циолковского ему не нравится. Дей-

ствительно, не дочитав последней страницы, он вскочил с кресла и сердито воскликнул:

— Я поражен, что в наш век люди могут серьезно писать такие вещи! Ведь это же нелепость, дичь, бред! Ну да, от гражданина Циолковского и ждать другого нельзя. Это человек, по-видимому, больной, он мыслит гиперболами! Статья не может быть опубликована. А вами,— он обратился ко мне,— я глубоко удивлен. Как вы можете возиться с Циолковским и выполнять его дикие поручения? Посоветуйте автору прибегать к услугам почты!

Я почтительно выслушал ученого и, как мог спокойнее, ответил:

— Константин Эдуардович Циолковский мой друг, и я занимаюсь устройством его дел по собственной воле. Считаю, вопреки вашему мнению, что эта идея не дичь, а гениальное предвидение.

И, не дав ему опомниться, положил на стол лист бумаги с расчетами.

— Не откажите в любезности просмотреть... При достаточно мощном напоре воздуха можно легко поднять вагон, а другой струей создать реактивную тягу.

Консультант просмотрел расчет и оттолкнул бумажку.

— Расчеты верны, но это ровно ничего не значит. Струя воздуха создаст такое плотное пылевое облако, что вы задохнетесь.

— Циолковский это предвидел и рекомендует для таких поездов прокладывать бетонированные дорожки,— возразил я.

— Такая струя воздуха разрушит и бетон, и самые твердые граниты... Нет, это безумие.

Спорить с таким видным ученым было безнадежно. Признавая возможность подъемного действия воздушной подушки, он категорически отрицал практическое применение этого способа.

— Вздор, вздор, вздор,— сердясь, говорил он.— Расчеты — это еще не практика! А где же здравый смысл у Циолковского и у вас, молодой человек? Вы понимаете: здравый смысл! Где? Вы хотите запылить весь мир! Неужели вам это не ясно?

Тут стало ясно одно: участь статьи Константина Эдуардовича решена, и решена отрицательно...

Нашлись, однако, такие журналы, которые сами запросили у Циолковского статьи с иллюстрациями о бесколесном поезде будущего. Это были журналы «Связь», «Наука и техника», «Огонек», «Экран» и многие другие. Мне приходилось ходить по редакциям, уславливаясь о размерах статей, договариваться об иллюстрациях. Одни статьи по поручению Константина Эдуардовича писал я, другие он сам. Вопреки академической науке многие редакции проявили интерес к бесколесным поездам. Это была новая идея. Некоторые статьи надо было иллюстрировать. Тут Константин Эдуардович писал мне — и я делал рисунки. Так, например, в сохранившемся у меня письме от 16 октября 1927 года он писал мне в Москву:

«...4. Бесколесный поезд будущего. Перелет через реку. Разрез. Можно изобразить перспективно: река, пароходы, на берегах деревья, здания и проч. Пунктир означает путь, изменяемый, впрочем, крыльями и рулями, как у самолета. Но главную роль играет скорость движения. На поезд смотрим сверху».

К сожалению, и эти статьи стали достоянием журнальных архивов. Однако то, что «эффект воздушной подушки» открыт К. Э. Циолковским, — неоспоримо.

Вот что писал К. Э. Циолковский в 1927 году в своей брошюре, посвященной бесколесному поезду: «Трение поезда почти уничтожается избытком давления воздуха, находящегося между полом вагона и плотно прилегающим к нему железнодорожным полотном. Необходима работа для накачивания воздуха, который непрерывно утекает по краям щели между вагоном и путем. Она невелика; между тем, как подъемная сила поезда может быть громадна. Так, если сверхдавление в одну десятую атмосферы, то на каждый квадратный метр основания вагона придется подъемная сила в одну тонну. Это в пять раз больше, чем необходимо для легких пассажирских вагонов. Не нужно, конечно, колес и смазки. Тяга поддержи-

вается задним давлением вырывающегося из отверстия вагона воздуха. Работа накачивания тут также довольно умеренна (если вагон имеет хорошую, легко обтекаемую форму птицы или рыбы). Является возможность получать огромные скорости». И дальше: «...моторами накачивается воздух, который распространяется в узкой щели между вагоном и дорогой. Он поднимает поезд на несколько миллиметров и вырывается по краям основания вагона. Последний уже не трется о полотно, а висит на тонком слое воздуха и испытывает только совершенно незначительное воздушное трение, как летящий предмет»¹.

Как известно, несколько лет назад идея К. Э. Циолковского о бесколесном транспорте была экспериментально разрешена на больших действующих моделях. В 1953 году московский студент-выпускник Геннадий Туркин защитил диплом, темой которого был проект автомобиля без колес. Туркин сконструировал модель машины, которая могла подниматься над поверхностью земли на мощной струе воздуха и двигаться вперед. Большая модель машины Туркина прошла серьезные испытания. Модель во всем слушалась своего создателя. Это была большая и трудная победа.

Идея транспорта без колес взволновала инженеров во всех странах, взволновала с опозданием на не один десяток лет! Исследования по сооружению бесколесного транспорта интенсивно ведутся, например, в США. Фирма «Кэртис-Райт корпорейшн» сконструировала автомашину, названную «Эйркар». Первая экспериментальная модель этой машины успешно продвигалась над сушей и водой. Она имела мотор авиационного типа в восемьдесят пять лошадиных сил и компрессор, создававший под машиной воздушную подушку толщиной около десяти сантиметров. Новая модель машины «Эйркар» проектируется в расчете на скорость девяносто пять километров в час. Толщина ее воздушной подушки будет колебаться от пятнадцати до тридцати сантиметров. Проектируется также бесколесный поезд с воздушной подушкой в тридцать—шестьдесят сантиметров и скоростью пятисот километров в час. Поезд предполагается пустить по бетонному пути (о чем говорил и писал К. Э. Циолковский).

В Англии по проекту инженера Коккерелла сооружена аналогичная машина. Она предназначена главным образом для путешествий над водой и названа «Ховеркрафт». Первый «Ховеркрафт», построенный фирмой «Соундерс Роу», удачно прошел испытания на воде и на земле. Машина рассчитана на двадцать пассажиров и весит около трех тысяч четырехсот килограммов. На ней стоит двигатель в четыреста тридцать пять лошадиных сил и осевой вентилятор с четырьмя лопатками. «Ховеркрафт» передвигался на воздушной подушке на расстоянии тридцать восемь сантиметров от поверхности земли со скоростью сорок — сорок пять километров в час. За сто двадцать пять минут «Ховеркрафт» преодолел пролив Ла-Манш — прибыл из Кале в Дувр. В Англии ставится даже вопрос о замене колес самолета устройством, приспособленным для получения воздушной подушки.

Опыты подобного рода ведутся и в других странах. В Швейцарии заканчивается подготовка аппарата инженера Вейланда к испытаниям на Цюрихском озере. Конструкция машины близка к устройству «Ховеркрафта». В Канаде также подготавливается к испытаниям автомобиль без колес, сконструированный одной авиационной компанией.

Наконец можно рассказать о применении «эффекта Циолковского»... в медицине. Институт ортопедии Лондонского университета начал «подвешивать» больных с тяжелыми ожогами над койкой. Воздушная подушка образуется при нагнетании двух тысяч кубических футов воздуха в минуту и поддерживает больного в висячем положении. Чтобы не простудить больного, воздух подается слегка нагретым.

В сентябре 1962 года мне довелось увидеть действующую модель советского вездехода на воздушной подушке. Эта красивая модель демонстрируется на Выставке достижений народного хозяйства СССР. Говоря откровенно, зрелище это доставило мне большое удовлетворение. Я вспомнил наши первые опыты. Прошло

¹ К. Циолковский. Сопротивление воздуха и скорый поезд. Калуга, 1927, стр. 24, 25.

тридцать восемь лет — и вот я вижу воплощенную в металл мысль Циолковского. Радостно это! Но все-таки немного грустно: машину вполне можно было построить если не в двадцатых, то в тридцатых годах...

Вот как писала «Правда» об испытаниях судна на воздушной подушке:

«Гул моторов становится все сильнее, и вот люди, окружившие испытательный стенд, видят: многотонное судно плавно поднимается в воздух и легко парит над железобетонной площадкой... Через несколько дней оно выйдет на речной простор. Ему будут нипочем перекаты и мели. Опираясь на поток нагнетаемого под днище воздуха, судно легко преодолеет эти препятствия и помчится со скоростью 55—60 километров в час... Два мощных вентилятора отрывают судно от воды и как бы ставят его на воздушную подушку толщиной 50—100 миллиметров. Расположенный на корме авиационный мотор сообщает ему нужную скорость. Обслуживать парящий корабль будут два человека. Им поможет система дистанционного управления двигателями, механизмами и устройствами».

Лишь к концу своей жизни неутомимый исследователь, подвижник науки К. Э. Циолковский получил наконец признание. Такое неизмеримо долгое испытание вряд ли мог бы вынести обыкновенный человек. Обыкновенный. «средний» человек пал бы духом. Но не таков был Константин Эдуардович Циолковский. Вера в силы разума и в то, что он идет по верной тропе в науке, поддерживала его при всех чрезвычайных трудностях жизни и опасных поворотах судьбы.

«Эффект Циолковского» — одна из вех на долгом пути размышлений и предвидений этого замечательного русского человека.



ЛИТЕРАТУРНАЯ КРИТИКА

В. СУРВИЛЛО

★

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТАЛАНТА

Утверждают, что художественное произведение целостно и едино. Сравнивают его с живым организмом, каждая клеточка которого питается соками целого и питает его своими. Сравнение развивают: подобно тому, как в живом организме болезнетворное начало пораженной клеточки разносится по всему организму и вредит ему, подобно этому несовершенство детали художественного произведения, того или иного конструктивного его узла, структурной единицы не проходит бесследно для целого и крайне редко носит ограниченный, локальный характер.

Утверждение о единстве и цельности художественного произведения признается неизблемым в теории. В повседневной критической практике часто обходятся без него. Часто общая положительная оценка произведения сопровождается обнаружением в нем таких недостатков, которые, если принять их на веру, разваливают произведение, как карточный домик. Похоже, что так именно случилось с оценкой романа Д. Гранина «Иду на грозу» в появившихся тотчас по его напечатании статьях. Это статьи «Право на риск» Г. Трефиловой и «Искатели? Бойцы?» Георгия Радова¹.

Автор первой статьи высоко оценивает образ главного героя романа. Характер героя является основной удачей романа, считает критик, но этой удаче писатель достигает лишь в одной сфере, в той, где изображаются научные творческие искания героя. А сфер в романе три: образно-художественная, затем проблемно-публицистическая и еще сфера собственно «романная», «интимная», то есть сфера любовных отношений. Во второй сфере, отведенной для проблем,

для лавины проблем, для идей «толстых и тонких, пространных и кратких, плоских и остроумных», автор выступает больше как публицист. Здесь персонажи перестают быть лицами самостоятельными, а становятся, за некоторым исключением, персонифицированными идеями, не живыми фигурами, а химерами. Здесь автор в полноте художественности проигрывает, хотя и выигрывает в злободневности.

Полная неудача постигает его в третьей сфере. Здесь царят безвкусица и пошлость, здесь приемы бульварной романистики, здесь скука и неинтересный ритуал, рассчитанный на вкусы непритязательного читателя.

Развалив, таким образом, произведение на сферы, критик все же почему-то называет его романом, хотя художественное значение придает только одной сфере — «повести творческих исканий».

Разве может так быть, чтобы эта самая повесть не пострадала от «сопряженности» со сферой, лишь частично удачной своей злободневностью, и со сферой вовсе неудачной, а озадачивающей своей безвкусицей? Разве образ героя может не иссохнуть в общении с фикциями и не исказиться под давлением пошлости? Романа как цельного художественного произведения во всяком случае нет.

Автор другой статьи жалеет, что его предшественница так расчленила роман, что его сердце и мозг выглядят частями раскромсанного организма, но сам тут же выступает как вивисектор, едва ли менее энергичный. Не оспаривая отношения автора первой статьи к сфере любовно-интимной, а лишь укоряя ее в некотором неизяществе суждений, сам он изымает из романа «повесть творческих исканий»: не в электричестве тут дело, говорит он, называя электричеством, как легко догадаться, эти самые

¹ «Литературная газета», 27 октября и 17 ноября 1962 года.