

Одиссея «Красного барона»

Ю. Каминский

О жизни и деятельности этого человека долгое время не писали, само его имя умалчивали, хотя он полвека прожил в Стране Советов и все эти годы посвятил укреплению ее могущества и престижа. Причем, почти всегда достигал целей не благодаря, а вопреки окружающей обстановке, постоянно пробивая стену фатального непонимания, а подчас и откровенной зависти. Речь идет об авиаконструкторе Роберте Людвиговиче Бартини.

Итальянский аристократ, барон Роберто Орос ди Бартини родился в 1897 г. Он был сыном вице-губернатора Фиуме (ныне г. Риека в Хорватии), одного из видных вельмож Австро-Венгерской монархии. В начале XX в. в моду стала входить авиация, и после окончания офицерской школы Роберто записался в летную, но грянула Первая мировая война и его отправили на Восточный фронт. Долго повоевать ему не пришлось — в 1916 г., после знаменитого Брусиловского прорыва, он, вместе с сотнями тысяч офицеров и солдат, оказался в плену. Там, в лагере под Хабаровском, он и познакомился с идеями русских социал-демократов. Надо сказать, их семена пали на благодатную почву — в доме отца увлекались трудами французских просветителей XVIII в., Гегеля, Маркса и Энгельса. Сам барон Людовико не раз обсуждал с сыном волновавшие его проблемы. «Никто не должен был» настолько богат, чтобы иметь возможность купить душу или тело другого человека, — ссылаясь он, например, на Ж.-Ж. Руссо, — и никто не должен быть настолько беден, чтобы оказаться вынужденным продавать душу и тело». Не удивительно, что поступки сына соответствовали подобным постулатам и даже превзошли их.

В 1920 г. Роберто вернулся на родину. Его отец уже вышел в отставку и осел в Риме, сохранив звание государственного советника и привилегии, которыми пользовался у Габсбургов. Но Роберто предпочел сам делать себя. На миланском заводе «Изотта-Фраскини» он был разнорабочим, разметчиком, шофером, и, одновременно, за два года сдал экстерном экзамены в политехническом институте и получил диплом авиационного инженера.

Роберто занялся одной из актуальных проблем — исследованиями аэродинамики различных профилей крыла. Но не прекращал и революционной деятельности. Больше того, он отказался от отцовской помощи, наследства, а причитающиеся ему средства (а это 10 млн долларов) передал Международной организации помощи борцам революции. С образованием итальянской компартии Роберто становится ее активистом. И, как бывшего офицера с фронтовым опытом, его ввели в группу, обеспечивающую охрану руководителей партии от фашистов, а столкновения с ними бывали нешуточными. Группа Бартини еще опекала советскую делегацию во главе с наркомом иностранных дел Г.В. Чичериным на Генуэзской конференции.

А как же мечта стать летчиком? Бартини уже заканчивал курс обучения, но, накануне получения пилотского свидетельства, в одном из последних полетов отказал мотор. При вынужденной посадке самолет потерпел аварию, и Бартини попал в больницу.

А к власти в стране уже пришли фашисты во главе с Б.Муссолини, полиция взялась за политических противников. Не забыли и «Красного барона», как товарищи прозвали Бартини, и руководство партии решило отправить его в СССР.

Ему пришлось нелегально проделать нелегкий и опасный путь из Италии через Швейцарию и Германию в Петроград, а оттуда в Москву. Там товарища Бартини зачислили на работу на Научно-опытный аэродром на Ходынке лаборантом-фотограммистом, потом он стал экспертом технического бюро. Оценив подготовку итальянского авиационного инженера, начальство перевело его в Управление ВВС Черного моря. Здесь, в Севастополе, начав инженером-механиком авиационной эскадры, он быстро дослужился до старшего инспектора по экс-

плуатации материальной части, то есть всех боевых самолетов, а на его петлицах появились ромбы комбрига (по современному генерал-майора).

В 1929 г. у нас готовили трансконтинентальный перелет самолета «Страна Советов» из Москвы в Нью-Йорк. Поскольку из 20 тыс. км пути 8 тыс. экипажу предстояло пройти над Тихим океаном, двухмоторный туполевский АНТ-4 решили поставить на поплавки. Это дело поручили Бартини. Он провел всесторонние испытания на их прочность, остойчивость, постановку гидроплана на якорь, его буксировку и швартовку и, главное, на взлет и приводнение в свежую погоду. После перелета Роберто удостоили высокой тогда награды - грамоты Всесоюзного Центрального исполнительного комитета СССР.

Вскоре Бартини вернули в Москву и назначили членом Научно-технического комитета ВВС. В нем он подготовил свои первые проекты гидросамолетов, в частности, тяжелой летающей лодки. Специалисты сразу отметили оригинальность предложенного им технического решения — разместить четыре мотора попарно в крыльях, вынеся пропеллеры вперед на удлиненных валах, что позволило бы улучшить аэродинамику машины. После этого Бартини вновь перевели, теперь в Авиатрест, а затем в Опытный отдел-3 (ОПО-3), ведущую тогда организацию, занимавшуюся морским самолетостроением. Ее возглавлял выдающийся авиаконструктор Д.П. Григорович, а в самом Отделе трудились молодые инженеры С.П. Королев, С.А. Лавочкин, И.П. Остославский, И.А. Берлин, И.В. Четвериков. На новом месте Бартини продолжил заниматься гидропланами разного назначения, однако вскоре ему стало тесновато в пределах одной тематики и он переключился на проработку экспериментального истребителя ЭЙ.

И тут ему внезапно поручили возглавить ОПО-3 вместо арестованного по прежнему «делу Промпартии» Григоровича. «В тот период настойчиво насаждались беспрекословно приказные отношения между начальниками и подчиненными, — вспоминал Берлин. — Однако стиль руководства Роберта Людвиговича разительно отличался от общепринятого — он всегда оставался деликатным, выдержанным, никогда не повышал голоса, слушал каждого очень внимательно, говорил негромко, с небольшим акцентом. Всегда старался ободрить конструктора, даже если тот что-то делал не так. Его стиль взаимоотношений с людьми исключал нервозность, наоборот; позволял им творчески осмысливать процесс проектирования...».

Однако век ОПО-3 оказался недолгим. Кому-то на «самом верху» явилась мысль преобразовать разработки самолетов в коллективные, на манер тех, что тогда внедрялось в деревнях. Тут же все опытные бюро, кроме туполевского, объединили в огромный «колхоз» — Центральное конструкторское (ЦКБ). В наркомате тяжелой промышленности и Главном управлении авиационной промышленности полагали, что собранные туда специалисты примутся вдохновлять друг друга и, заодно соревнуясь, быстро создадут отличные серийные машины. А вот Бартини посчитал эту новацию бессмыслицей, что и объяснил в докладной записке, направленной в ЦК ВКП(б). И оказался прав — за полтора года (март 1930 — октябрь 1931 г.) из ЦКБ не вышло ни одного путного самолета. Спустя много лет это подтвердил авиаконструктор А.С. Яковлев: «Организация многолюдная и бестолковая, расходы большие, а отдача слабая». Что же, Бартини оказался провидцем, но его мнение восприняли как вызов и откликнулись соответствующим образом — группу Бартини распустили, а самого уволили.

К счастью, на помощь пришел начальник Главного управления Гражданского воздушного флота (ГВФ) А.З. Гольцман. Давно зная Роберта Людвиговича, он предоставил ему конструкторский отдел в подведомственном самолетном НИИ ГВФ. Поскольку гидросамолеты не соответствовали профилю этого института, Бартини вновь взялся за экспериментальный ЭЙ. Однако и боевые машины не входили в компетенцию НИИ, но Гольцман разрешил постройку ЭЙ под фирменным названием «Сталь-6». А результат был неожиданным.

Но прежде о другом. В начале 1933 г. состоялось совещание, на котором присутствовали нарком по военным и морским делам К.Е. Ворошилов и нарком тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе. Проходило оно весьма бурно. Дело в том, что к тому

времени настала пора обновить боевую технику Красной Армии, в том числе авиацию. Так, один из лучших тогда истребителей И-5 Н.Н. Поликарпова и Д.П. Григоровича развивал до 270 км/ч, туполевский И-8 — 363 км/ч, но он так и остался опытным. По мнению специалистов, скорости таких машин неизбежно превзойдут 450 км/ч. Однако представители промышленности доказывали, что при существующем положении дел с трудом удастся дотянуть до 350 км/ч. И тогда поднялся заместитель нарком-военмора М.Н. Тухаческий.

— Нам понятны проблемы производства, — сказал он. — Но такая машина уже построена, вернее, почти такая — она развила 420 км/ч.

И представил присутствующим Бартини. Чтобы лучше понять, что он сотворил, приведу высказывания двух выдающихся летчиков-испытателей.

— Летом 1932 г. командующий ВВС Я.И. Алкснис предложил мне осмотреть новый экспериментальный самолет конструкции Бартини, — рассказывал мне А. Б. Юмашев. — Этот одномоторный низкоплан сильно отличался от обычных — у шасси было только одно колесо, которое в полете убиралось, и убирающиеся костыли на концах крыла. Это было в новинку. У мотора водяного охлаждения «Кертис-Конкверор» не было традиционного радиатора, что уменьшило лобовое сопротивление. Вода использовалась по замкнутому циклу — образующийся при охлаждении двигателя пар конденсировался за двойной обшивкой крыльев и возвращался в систему охлаждения. И это было необычно. Для относительно мощного мотора в 680 л.с. самолет казался маленьким, но гармоничным и красивым. Первый полет на новой машине всегда чреват неожиданностями, а предусмотреть все невозможно. Дело осложнялось тем, что летать предстояло с Центрального аэродрома, окруженного домами, что исключало вынужденную посадку вне него. Взлетел легко, но при наборе высоты кабина вдруг наполнилась обжигающим паром, пришлось на малой высоте сбросить обороты и разворачиваться. Хорошо, что управлялась машина прекрасно и я благополучно приземлился. Я долго беседовал с Бартини, с моими замечаниями и предложениями Роберт Людвигович соглашался, выявленные недостатки быстро устранялись, пробег стал устойчивым и ровным, пар в кабину больше не попадал.

— Талантливый экспериментатор Бартини много внимания уделял и технологии производства, — вспоминал П.М. Стефановский. — Поскольку выполнить двойную обшивку крыла из тончайших листов методом клепки не представлялось возможным, он применил точечную электросварку, что и обеспечило прочность и герметичность конструкции.

Кстати, именно Стефановский достиг на «Сталь-6» 420 км/ч.

— Мог бы выжать и больше, но полеты прекратили, — добавил Петр Михайлович. Скорее всего, столь необычный самолет кому-то показался чересчур опасным и они предпочли действовать по правилу как бы чего не вышло. А Бартини тем временем спроектировал модификацию, способную, по расчетам, разогнаться до 600 км/ч.

«Сталь-6» стала предтечей ряда иностранных машин. Так, немецкий конструктор Э.Хейнкель при проектировании самого скоростного предвоенного истребителя Хе-100 использовал такой же принцип охлаждения воды в крыльевой системе.

В общем, после «Стали-6» Бартини оказался равным в среде конструкторов и продолжил удивлять коллег, ученых и производственников.

Еще в начале 30-х гг. понадобился специальный самолет для Арктики. Тогда Советский Союз осваивал Заполярье, в 1933 г. образовали Главное управление Северного морского пути — организацию, наделенную правами наркомата (министерства) и занимавшуюся научными исследованиями в Арктике и экономическим освоением районов Крайнего Севера. Вот ей и потребовался многоцелевой самолет, способный взлетать и садиться на сушу, воду, снег, лед, вести дальнюю ледовую разведку, доставлять грузы в поселки и на зимовья. Инициатором его создания был полярный летчик Б.Г. Чухновский, которому поручили подготовить техническое задание на «Дальний арктический разведчик» (ДАР), а разработкой проекта занялся Бартини.

И он снова показал себя неутомимым экспериментатором. Чухновский предложил поставить на ДАР два мотора тандемом, передний с тянущим винтом, задний с толкающим, как

уже было на популярной немецкой летающей лодке «Дорнье-Валь». А Бартини развернул их носами друг к другу — два пропеллера, как бы соосно посаженные на один вал, вращались в разные стороны. Кроме того, он предложил поместить их в кольцевой обтекатель, нижняя часть которого образовывалась корпусом самолета и частично центропланом, а верхняя — самим крылом, которое, «вырастая», охватывало силовую установку (эту схему назвали «винт в кольце»). Модель ДАРа испытали в ЦАГИ, и результаты поразили аэродинамиков — мало того, что сильно уменьшилось лобовое сопротивление, еще и тяга винтов возросла на 25—30%! Это явление прозвали «эффектом Бартини».

Однако построить самолет с задуманным кольцевым центропланом не удалось, изготовление его полноразмерного макета затягивалось, и Чухновский понял, что, если так пойдет и дальше, идею ДАРа попросту похоронят. Тогда летный экземпляр решили делать с первым вариантом силовой установки, а серийные с кольцевым. Испытания показали, что и упрощенный ДАР обладает высокими летными данными, что объяснялось продуманной конструкцией крыла и его механизацией. Он мог садиться на любую поверхность и взлетать с нее, а с полной заправкой держался в воздухе до 20 ч! Тем не менее, несмотря на заказ Полярной авиации, в серию ДАР не пошел. Главным образом, из-за отсутствия у промышленности нужных оснастки и оборудования. Так замысел конструктора опередил возможности производства.

Впрочем, Бартини постоянно был впереди своего времени. Тот же эффект его имени через несколько десятилетий другие применяли для повышения эффективности пропеллеров и силовых установок, и при создании самолетов вертикального взлета и посадки.

В 1936 г. по проекту Бартини в Специальном НИИ ГВФ изготовили двухмоторный пассажирский самолет «Сталь-7» с крылом типа «обратная чайка». И эту машину восприняли неодинаково — опытный образец предлагали даже без испытаний сдать на слом. И он показал отличные данные — максимальную скорость 450 км/ч, с одним работающим мотором держался на высоте 4500 м. 23 августа 1939 г. экипаж пилота Н.А. Шебанова совершил на «Стали-7» беспосадочный перелет Москва — Свердловск — Севастополь — Москва, пройдя за 12 ч 31 мин 5068 км со средней скоростью 404 км/ч. Судя по расчетам, с 27 дополнительными бензобаками на нем можно было совершить и кругосветный вояж.

Поэтому «Сталь-7» задумали превратить в прототип дальнего бомбардировщика, тем более, что сам Бартини предусматривал его использование в военных целях. Внедрением его в производство занимался помощник Роберта Людвиговича В.Г. Ермолаев, в честь которого самолет назвали Ер-2.

— Ермолаев умер молодым, в 35 лет, — рассказывал мне друг Бартини, многолетний заместитель Туполева по оборудованию Л.Л. Кербер. — Он руководил выпуском Ер-2 на одном сибирском заводе. Однажды его вызвал И.В. Сталин. Как было положено тогда авиаконструкторам, Ермолаев поехал на поезде. Злые языки рассказывали, что его внезапная смерть от инфаркта случилась после того, как он увидел из окна вагона свои самолеты, сидящие на местах вынужденных посадок вдоль транссибирской магистрали: вдоль нее их перегоняли с завода на фронт.

Дело в том, что за несколько лет до этого на Ер-2 надежные поршневые двигатели В.Я. Климова заменили недоработанными дизелями АЧ-ЗОБ А.Д. Ча-ромского, они часто отказывали, и летчики были вынуждены садиться где попало. Возможно, Ермолаев сопоставил увиденное с внезапным вызовом.

Все это происходило уже без Бартини. В начале 1938 г. его арестовали как «агента Муссолини, направленного в СССР международным фашизмом для шпионажа и вредительства». Вот что вспоминал Кербер:

— Поместили нас, двести арестованных авиаспециалистов, в хорошо знакомом здании на улице Радио, где недавно помещалось туполевское КБ. Сюда же привезли самого А.Н. Туполева, В.М. Петлякова, В.М. Мясищева, Бартини, других, за ночь здание обнесли решеткой и выставили охрану. Так появилась наша «шарашка» ЦКБ-29. Она состояла из четырех конструкторских бюро, каждое занималось своими разработками. Например, наше

«103» во главе с Туполевым — фронтовым бомбардировщиком «103» или Ту-2. Бартини сначала работал у нас, но это его явно угнетало, ведь он был ярко выраженным индивидуалистом, привыкшим осуществлять собственные замыслы и не терпящим никаких вмешательств и понуканий. Рядом с Туполевым он чувствовал себя неуютно.

Поэтому он попросил перевода в бюро «101» Д.Л. Томашевича, где проектировали истребитель. Это сыграло злую шутку — в 1941 г. трудившихся с Туполевым освободили, а сотрудники «101» вышли на свободу только после войны.

— Я дружил с ним и многое наблюдал со стороны, — продолжал Кербер. — Его непрерывное увлечение «экзотическими» проблемами у многих вызывало, мягко говоря, скепсис. Иногда казалось, что Роберт начинает пилить сук, на который только что забрался. Бросает заниматься самолетом, обещающим быстрый результат, и переключается на машину, не сулящую отдачи в ближайшем будущем. А самое интересное, он умел предугадывать технические решения и работал на перспективу, не зря же его называли «генератором идей». Нередко некоторые раздражались — мол, приютили иностранца, дали работу, а он фантазирует! Но зато он обладал редким умом, широким диапазоном знаний, его интересовали поэзия и живопись (сам неплохо рисовал), литература и архитектура, увлекал слабый пол... Роберт совершенно не вписывался в наш стереотип, всегда был свободным человеком, «белой вороной» — выходец из аристократической семьи, всю жизнь был убежденным сторонником построения коммунистического общества.

Кербер заметил, что фантастическими идеи Бартини казались тем, чья компетентность позволяла судить только о проблемах не дальше завтрашнего дня, а экзотическим казалось все непонятное, выпадающее из наезженной колеи. Впрочем, однажды отбывающего срок конструктора вдохновил на решение очередной сложной проблемы самый крупный чиновник страны. Эту историю, рассказанную Робертом Людвиговичем Берлину, передаю в изложении Иосифа Александровича.

В начале 1942 г. в Омск, где тогда находилось ЦКБ-29, пришел приказ доставить Бартини в Москву, к самому Л.П. Берия. Перед отъездом его проинструктировали, в частности, предупредили, что Берию нужно называть ни «товарищ», ни «гражданин», а только по имени и отчеству. Пока Бартини везли в Москву, в его квартиру на Мерзляковском переулке заявился военный в фуражке с синим околышем и велел жене Роберта Людвиговича привезти на пункт передач заключенным на Кузнецком мосту одежду. Самого Бартини по приезду в столицу помыли, побрили, переодели во все чистое и отутюженное и привели в приемную. Сопровождающий полковник открыл дверь и Бартини вошел в кабинет. Из-за большого стола поднялся и вышел навстречу лысоватый человек в пенсне:

— Здравствуйте, Роберт Людвигович!

— Здравствуйте, Лаврентий Павлович...

Без предисловий Берия сказал, что срочно нужен истребитель-перехватчик и предложил немедленно заняться таким самолетом.

— Но ими занимается Лавочкин, — напомнил Бартини.

— Лавочкин совершенно выдохся, у него ничего не получается, вот и возьмите это на себя! — Берия встал и оба направились к двери. Бартини заметил, что они одного роста и идут «ухо в ухо». И тут его надоумило - другого случая не будет:

— Лаврентий Павлович, могу ли я обратиться к вам по моему делу?

— Обращайтесь.

— Уже несколько лет я нахожусь в заключении, хотя никакого преступления не совершал и не чувствую себя ни в чем виноватым...

— Мы это знаем. Вот сделаете перехватчик, и мы вас освободим. Туполев сделал бомбардировщик, и его освободили. Освободим и вас.

...В те времена наши Яки, Ла, английские «Спитфайры», немецкие Ме и Хе делали по формуле «крыло — фюзеляж — хвостовое оперение», поршневые моторы обеспечивали им скорости около 750 км/ч и по основным тактико-техническим характеристикам они были одинаковы. Бартини же считал, что работать надо только на опережение. Эта идея была за-

ложена им в проект сверхзвукового истребителя Р, в котором силовой установкой предстояло еще стать несущим элементом конструкции. Машину предполагалось снабдить треугольным крылом малого удлинения и большой переменной стреловидности. Так Бартини намеревался претворить в жизнь замысел газодинамического слияния несущих и тянущих свойств. Параллельно он разработал проект зенитного перехватчика Р-114 со стреловидным (30°) крылом, четырьмя жидкостно-реактивными двигателями и скоростью, равной двум звуковым. К сожалению, в 1942 г. построить их не представлялось возможным, и Роберт Людвигович так и остался одним из пионеров реактивной авиации.

В 1944 г. он предложил проект крупного самолета многоцелевого назначения Т-117, по сути, первого широкофюзеляжного. Он задумывался как цельнометаллический высокоплан с двумя поршневыми моторами АШ-37, гражданский вариант предназначался для транспортировки крупногабаритных грузов на большие расстояния или пассажиров в салонах трех категорий классности. Военный мог бы принять на борт 160 десантников и 6 автомобилей либо танков.

Конструкция Т-117, как всегда у Бартини, была продуманной и технологичной со многими элементами новизны. После положительных заключений ВВС и ГВФ, при поддержке М.В. Хруничева, А.Д. Алексеева, К.А. Вершинина, Г.Ф. Байдукова, И.П. Мазурука проект утвердили и приступили к строительству. Однако и на этот раз Бартини не повезло...

Т-117 планировался под определенные двигатели, а ими оснащали новые туполевские бомбардировщики дальнего действия Ту-4. Роберт Людвигович надеялся, что несколько моторов достанется и ему, но...

В 1948 г. Сталин вызвал главного маршала авиации К.А. Вершинина и поинтересовался — верно ли, что на транспортный Т-117 пойдут те же двигатели, что и на Ту-4. Вершинин ответил утвердительно.

— А вам какие самолеты нужнее? — спросил Сталин.

— Бомбардировщики, — конечно, ответил маршал.

И перспективная машина не получила даже пары движков, а потом готовый на 80% самолет пустили на слом.

Но еще в 1945 г. Бартини подготовил проект двухмоторного авиалайнера средней дальности Т-107 с трехкилевым хвостовым оперением, но ему «перебежал дорогу» ильюшинский Ил-12.

...Бартини был единственным авиаконструктором, пробывшим за решеткой 10 лет. После выхода на свободу его то оформляли в разные организации, то увольняли, то давали конструкторские группы, то распускали их. А он продолжал исследовать крыло сверхзвукового самолета, искал для него оптимальную форму, которая обеспечивала бы минимальное аэродинамическое сопротивление и устойчивость машины на всех режимах полета. Теоретически он решил эти проблемы, но требовался эксперимент, и Роберт Людвигович, не располагая собственной базой, обратился к С.П.Королеву, который в начале 30-х гг. работал в ОПО-3 под его руководством. Эксперименты подтвердили правильность интуиции и расчетов Бартини — выбранная им саблеобразная форма передней кромки крыла повышала аэродинамическое качество и балансировку самолетов (его часто называют «крылом Бартини»). Напомним, что это было за 10—15 лет до появления сверхзвуковых авиалайнеров, советского Ту-144 и англо-французского «Конкорда».

— Жизнь разбросала нас на многие годы, — вспоминал Берлин. — Я возобновил работу с Бартини в 1957 г., когда он получил задание спроектировать морской сверхзвуковой самолет. Кстати, он всегда был против называния машин по первым буквам фамилии главного конструктора. И этот получил индекс А-57: А—символ начала работ, цифра— год этого начала.

Роберт Людвигович приступал, что называется, на голом месте — своего бюро не было, как и кадров и помещения. Но тема была «горячей» и было велено создать ему все условия. Проект А-57 обсудили в высоких партийных и государственных инстанциях, однако и

теперь роковую роль сыграла неготовность промышленности. Министр авиапрома П.В.Дементьев один на один откровенно сказал конструктору:

— Ты что, хочешь, чтобы я все забросил и занимался только твоим А-57?

Та же участь постигла и другие проекты Бартини 1945—1961 гг., предусматривавшие самолеты Ф, Р, Р-АА и Е, которые должны были обладать взлетной массой от 30 до 320 т.

...Будучи человеком другого мира, сугубо академичным, Роберт Людвигович так и не научился «открывать ногой двери» начальственных кабинетов и стучать кулаком по «ответственным» столам. Чаше его видели в коридорах минавиапрома. А администраторы, облаченные большими полномочиями и обладающие не меньшими возможностями, не догадывались, что на приеме у них только что побывал живой гений...

«Достоверно зная то, что было, мы над прошлым уже не властны, — писал Бартини. — О будущем у нас есть всего лишь предположения, но только в будущем мы можем что-то предотвратить, а что-то вызвать к жизни. Можно сделать так, чтобы жизнь стала лучше».

Так научимся ли мы заглядывать в будущее, чтобы это предвидение сбылось?

ЦГТБ имени А. П. Чехова