

Крылатый Бартини

В. Кондаков

Роберт Бартини оставил после себя идеи, будоражащие умы последователей. Казалось бы, его архивы уже давно должны быть полностью изучены, а рукописи отредактированы для публичного доступа. Но пыльные папки все еще хранят тайны, а в металлических останках на самолетных кладбищах не каждому дано разглядеть то, что некогда называли проектами будущего. Кому-то есть повод предполагать, что Бартини был посланцем из космоса, кому-то удается с помощью фрагментов из его теорий объяснить полеты неопознанных объектов, кого-то его биография прельщает темой сталинских репрессий. Он же завещал извлечь урок из его жизни. В год столетнего юбилея Бартини в его честь была открыта мемориальная доска в таганрогском КБ, где он работал, как гласит надпись, в 1968-1974 гг., если, конечно, не учитывать ранний период работы в Таганроге в ОКБ-86, где все конструкторы в основном считались зеками.

В жизни засекреченного советского конструктора самолетов немало таинственных легенд. Даже гороскопы о нем врут, предвещая с рождения тягу к земле и сельхозработам. Его характеру больше соответствовало не замечать маленьких обезьян, а подолгу любоваться слонами. Выпавший по жизни символ - крылатый бык - заставлял волноваться о несметном богатстве, а он спустя годы с легкостью фанатика подарит обездолженным золото, унаследованное от отца.

Он, Роберт Бартини, или Орос ди Бартини, или Орос

Ороджи родился 14 мая 1887 года в венгерском городе Каниже. Детство и юность протекали в городе Фиуме в богатой семье вице-губернатора. Великолепное домашнее образование и гимназия, возможно, открывали ему путь в коммерцию, как предсказывал гороскоп. Но в 1915 году Бартини идет добровольцем в австро-венгерскую армию. В офицерском чине он попадает на русско-германский фронт.

Почти четыре года выпало Роберту провести в плену под Хабаровском и Владивостоком. Когда итальянская миссия репатриировала бывшего пленного в Фиум, этот город уже относился по версальскому договору к Италии. К богатому отцу в хортистскую Венгрию молодой Бартини не поехал, а пошел работать на завод Изотта-Фраскини.

Еще два года ушло на учебу в миланском политехническом институте и одновременно в школе летчиков в Риме. Более того, Бартини уже год как был членом Итальянской коммунистической партии и выполнял рискованные поручения. Ему приписывается участие в срыве террористического акта против советской делегации на Генуэзской конференции.

Когда боевики Савинкова и агенты Муссолини принялись выслеживать коммуниста Бартини, партия спасает его нелегальной переправкой в Берлин, чтобы затем он также нелегально попал в СССР. До ареста в 1938 году по обвинению в связях с Муссолини и Тухачевским оставалось с этого момента 15 лет.

Мало-мальская известность пришла к Бартини в 1929 году, когда он, старший инженер авиации Черного моря в звании комбрига, участвовал организации перелета самолета АНТ-4 «Страна Советов» в Америку и был Почетной грамотой ВЦИК. Испытания этого самолета стали для него первой причиной посетить Таганрог.

В то время серьезно ставилась задача создать военно-морскую авиацию. И Бартини на докладе в ЦАГИ предложил разработки самолетов трех весовых классов. Вот когда он сразу же становится Главным конструктором своих проектов. Однако через год его искреннее письмо о неправильной организации опытных разработок в Авиапроме вряд ли попадет на стол Сталину, скорее всего оно только послужило причиной увольнения критически настроенного конструктора из особого проектного отдела по гидроавиации. Спасло то, что Туха-

чевскому и Алкнису тогда же потребовались доказательства новых характеристик таких самолетов, которые бы по-сталински летали быстрее, выше и дальше всех.

Для Бартини открыли на заводе № 22 бюро при НИИ ГВФ. Здесь и были созданы экспериментальные скоростные самолеты, в названиях которых угадывалась нарочитая всенародная любовь к Великому Вождю. «Сталь» поражал скоростью уже на Парижской выставке в 1936 году. К нему присматривались конструкторы Германии.

Итальянское происхождение и связи с Тухачевским сыграли роковую роль. Его назвали шпионом Муссолини и пособником генералов - врагов народа. За такое полагался расстрел.

В 1938 году его все-таки не расстреляли, а заставили работать под охраной сроком на десять лет. Потянулись ночи, замелькали номера заводов и конструкторских бюро. И было безразлично, в Москве ли это происходило или в Омске, в Таганроге или в Новосибирске... "Сталь-7" переделывали другие конструкторы в другие самолеты. Заключение Бартини вызывали на решение тупиковых задач. Он же сам проектирует сверхзвуковой перехватчик Р-114, прорабатывает проект транспортного самолета Т-117.

Сталину нравились крупные идеи, фантастические по тем временам. Если конструктор предлагал, к примеру, перебрасывать по воздуху тяжелые танки, то добро на это обязательно было. Не обратить внимание на Бартини оказалось нельзя. Перед Вождем промелькнул явно гений, генератор глобальных идей, суть которых - быть мощнее всех.

Тогда в Таганроге на серийном заводе и возникло ОКБ-86. Здесь по проекту Бартини создали транспортный самолет Т-117, которому и прочили выполнять задания по доставке тяжелых танков в "горячие точки". Но вскоре Сталин внес свои коррективы, посчитав, что мощные двигатели в условиях начавшейся "холодной войны" предпочтительнее отдать новому стратегическому бомбардировщику. Тема Бартини была закрыта. И не спасло ее даже смелое письмо заводских летчиков-испытателей, уже видевших, что самолет почти готов к полетам.

ОКБ-"шарагу" расформировали, а главного конструктора... реабилитировали. Случилось это в 1948 году. Еще четыре года в Таганроге он числится в КБ Георгия Бериева. И затем в Новосибирске в Институте аэродинамики Сибирского отделения АН СССР Бартини разработал проекты межконтинентального бомбардировщика Т-203, стратегического сверхзвукового самолета А-55, стремясь реагировать на сталинские замечания.

Однако полная реабилитация пришла лишь в 1956 году, когда истек срок "поражения в правах", и Бартини возвращается в Москву. В авиационной фирме Камова для него создается небольшое КБ. Здесь проектируются сверхзвуковые самолеты для перевозки ракет. Т-217 на конкурсе, однако, проигрывает Ан-22, но в его конструкции радуют особые технические находки.

Вот когда возникла идея создания крупной амфибии вертикального взлета и посадки. В 1963 году предэскизный проект М-62 был выполнен Бартини вновь в Таганроге в ОКБ гидроавиации Георгия Бериева. На том же серийном заводе повторяется история с ОКБ-86, но теперь это уже была не сталинская "шарага", вполне благочестивая организация. Но Бартини считал, что для большого дела нужен более мощный конструкторский коллектив.

Конструкторы-бериевцы уже под руководством Алексея Константинова временно перебивались без морских проектов, поэтому просьба расформировать ОКБ-86 была удовлетворена. Главным конструктором по теме М-62 вновь назначается Бартини, а доработанный экспериментальный проект вскоре называется ВВА-14. Первый полет этого самолета состоялся в сентябре 1972 года.

Все заботы о его благополучных испытаниях Главный передает заместителям, а сам генерирует идеи создания гигантских экранолетов и экранопланов.

Накануне этого события правительство СССР награждает уже известного конструктора орденом Октябрьской Революции, а орден Ленина ему был вручен значительно раньше - к 50-летию Советской власти. И больше при жизни - никаких ученых званий и других лавров. За ними он и не гонялся.

Умер Р.Л. Бартини в одиночестве в московской квартире 6 декабря 1974 года. Его могила находится в Москве на Введенском кладбище.

Через 23 года в КБ Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Г.М. Бериева была открыта мемориальная доска:

Здесь
в 1968 - 1974 гг.
работал
выдающийся
авиаконструктор
и ученый
Р.Л. БАРТИНИ

...На обочине аэродромов в Монино и в Таганроге еще можно увидеть два фюзеляжных остова самолета вертикального взлета и посадки. Один самолет испытывался в воздухе, другой так и остался на земле. В летнюю пору к груде металлолома подступают полевые цветы.

ЦГТБ имени А. П. Чехова