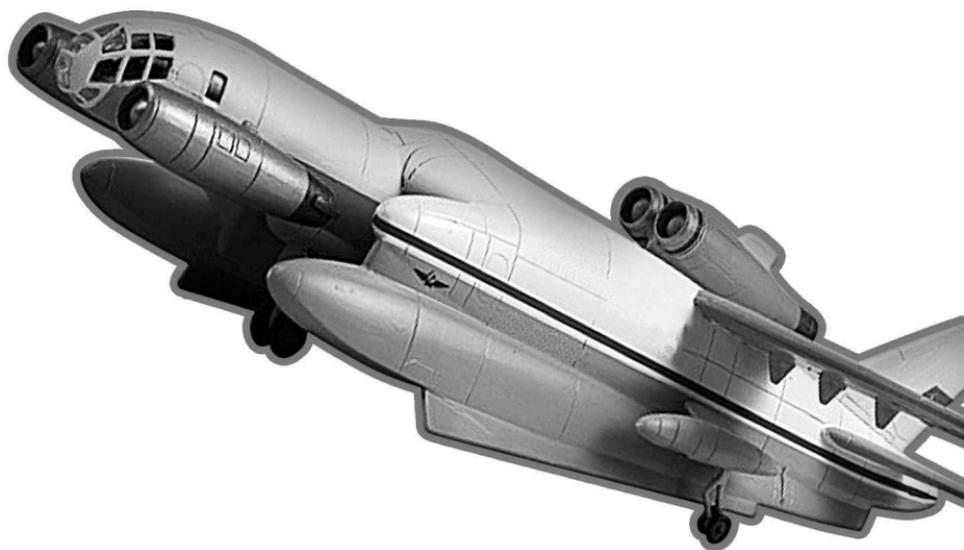


Гении 
авиации



Николай Якубович



Великий БАРТИНИ

«Воланд» советской авиации



МОСКВА
2013

УДК 82-94
ББК 68
Я 49

Оформление серии *С. Курбатова*

Якубович Н. В.

Я 49 Великий Бартини. «Воланд» советской авиации / Николай Якубович. — М. : Яуза : Эксмо, 2013. — 256 с. — (Гении авиации).

ISBN 978-5-699-68478-6

Этот великий авиаконструктор не получил мирового признания при жизни, хотя оставил заметный след в истории самолетостроения, а теперь его все чаще величают «тайным вдохновителем советской космической программы» и даже «учителем Королева». Судьба его трагична и загадочна — недаром РОБЕРТО БАРТИНИ стал прообразом булгаковского Воланда из «Мастера и Маргариты». Его дальний арктический разведчик ДАР на целое поколение опередил свое время, «Сталь-6» был самым быстрым истребителем начала 1930-х гг., а созданный на базе сверхскоростного «Сталь-7» дальний бомбардировщик Ер-2 уже летом 1941-го бомбил Берлин. Однако сам Бартини в это время «мотал срок» в ГУЛАГе по политической 58-й статье. Почему итальянский аристократ-коммунист, эмигрировавший в СССР (с тех пор во всех анкетах в графе «национальность» Бартини писал «русский») и ставший одним из лидеров советского авиапрома, был осужден как «фашистский шпион»? По чьей вине он отсидел полный срок (хотя других репрессированных авиаконструкторов освобождали из «шарашек» после успешных проектов) и до конца жизни фактически находился в опале? Отчего один из величайших новаторов советской авиации, создатель первых экранопланов, был для начальства «головной болью»? И как, несмотря на все препятствия, ему удалось сдержать свою юношескую клятву, *«посвятить всю жизнь тому, чтобы красные самолеты летали быстрее черных»* (эти слова начертаны на могиле Р.Л. Бартини).

УДК 82-94
ББК 68

ISBN 978-5-699-68478-6

© Якубович Н.В., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

Предисловие

Роберт Людвигович Бартини является, пожалуй, наиболее колоритной личностью из всех отечественных авиационных инженеров, не получивших широкой мировой известности при жизни, но оставивших заметный след в авиастроении. Судьба его, на мой взгляд, трагична и таинственна одновременно во многих отношениях. Роберто, согласно легенде, принадлежавший к известной итальянской семье, носившей баронский титул, рано усвоил коммунистическую идеологию, посвятив свою жизнь борьбе за идеалы человечества. К сожалению, мне так и не довелось пообщаться с Бартини, и поэтому, описывая его творческий путь, многое пришлось заимствовать из воспоминаний его сослуживцев, знакомых и друзей, а также архивных документов.

Сразу хочу предупредить читателя, что это «официальный» фрагмент нашего героя, согласованный с его внуком



«Мы должны идти сознательно на технический риск, так как наша задача – не только строить хорошие самолеты, но строить их лучшими, чем самолеты наших врагов. Этот риск необходим, если мы ставим себе задачей перегнать технику капиталистических стран».

Р.Л. Бартини

Олегом Геровичем Бартини. Но есть и другая сторона медали, в подробности которой автор не вникал, поскольку передо мной стояла более узкая задача: рассказать о «красных самолетах», проектировавшихся под руководством Роберта Людвиговича.

Отмечу лишь, что в разных документах и воспоминаниях его фамилия (Ороджи или Формак) написана по-разному, поскольку подлинные документы, свидетельствующие о периоде его жизни от происхождения до совершеннолетия, отсутствуют.

Перебравшись в 1923 году в Советский Союз, Бартини отошел от «террористической» деятельности боевика Коминтерна и все свои силы сосредоточил на авиастроении.

Бартини был не только конструктором, но и ученым, пытавшимся заглянуть в глубины строения материи, понять происходящие вокруг явления. Высокая эрудиция в совокупности с энциклопедическими знаниями позволяла ему генерировать зачастую очень смелые и оригинальные идеи в различных областях знаний.

Первой его большой идеей, по сути, идеей фикс, стало создание в 1930-е годы высокоскоростного самолета, причем на низком технологическом уровне. Самолет «Сталь-6» построили, но именно из-за низкого технологического уровня отечественной промышленности он оказался мертворожденным, и никакие усилия и финансовые вливания не могли помочь проекту.

Куда более реальным оказался проект пассажирского самолета «Сталь-7». Благодаря высокой скорости, сочетавшейся с большой дальностью полета, самолет стал мировым рекордсменом и получил мировую известность. Но его автор в то время отмазывал свой срок в ГУЛАГе по политической, 58-й, статье. И он был не одинок на этом поприще, и справедливости ради следует сказать, что вслед за Бартини в Советском Союзе репрессировали свыше 100 итальянских коммунистов.

Самое удивительное заключается в том, что на базе пассажирского самолета перед Великой Отечественной вой-

ной последователи Бартини создали отличный дальний бомбардировщик, состоявший на вооружении советских ВВС. Создателей подобных машин в годы войны удостоивали высоких правительственных наград, но Бартини полностью отсидел свой срок и на протяжении оставшейся жизни фактически находился в опале, хотя и на свободе. Другой бы давно опустил руки, но он мужественно переносил все лишения, упорно двигаясь к своей цели.

В годы войны Роберт Людвигович, находясь в заключении, предложил проект реактивного истребителя-перехватчика. И хотя его не построили, но в нем тоже можно было разглядеть новые идеи.

Особенно смелые технические решения он выдвигал после войны, предложив ряд проектов сверхзвуковых тяжелых самолетов и экранопланов — летательных аппаратов, движущихся вблизи поверхности раздела двух сред, например около воды. Они не только опережали свое время, но и становились «головной болью» для руководителей авиационной промышленности.

«Бартини... Роберт Людвигович Бартини. Немногим было знакомо это имя. Но в авиационных кругах, — говорил Олег Константинович Антонов, — и у всех, кто знал его работы, удивительную судьбу, его имя вызывало глубокое уважение.

Твердая убежденность коммуниста в необходимости своего личного участия в великой борьбе за построение светлого будущего была в течение всей жизни его путеводной звездой.

Роберт Людвигович Бартини был и конструктором, и исследователем, и ученым, пристально вглядывавшимся в глубины строения материи, в тайну пространства и времени. Энциклопедичность его знаний, широта инженерного и научного кругозора позволяли ему беспристрастно выдвигать новые, оригинальные, чрезвычайно смелые технические предложения, быть «генератором идей».

Эти идеи намного опережали свое время, и поэтому лишь часть из них воплотилась в металл, в самолеты. Но то, что не воплотилось в металл, сыграло положительную роль катализатора прогресса нашей авиационной техники...

Роберт Людвигович был смел смелостью знаний, убежденностью в правоте своих выводов. Он не боялся критики, подчас несправедливой, не боялся гибели части своих замыслов и начинал все снова и снова, с той же силой убежденности, с тем же богатством мыслей, с той же настойчивостью.

Да, Бартини не боялся гибели своих начинаний. Он был богат, чрезмерно богат идеями и поэтому щедр. Когда мы создавали наш первый тяжелый транспортный самолет, я попросил у него чертежи разработанной им для своего самолета оригинальной конструкции грузового пола. Он немедленно прислал нам полные рабочие чертежи. А сам? Прекрасно задуманный самолет остался недостроенным. Ему поразительно не везло. То прекращалась начатая работа, то реорганизация лишала его производственной базы.

А он продолжал и продолжал работать.

Мы все в долгу у него...

В день своего 75-летия он стоял на трибуне в кругу друзей, простой скромный человек, не отступивший ни на шаг от своей, данной в молодости, интернациональной клятвы, с добрым и суровым лицом, со сжатым кулаком поднятой вверх руки — знаком солидарности рабочих всего мира».

Кроме авиастроения, Бартини очень интересовался вопросами теоретической физики, в частности, он впервые поднял такую проблему, как шестимерность пространства. Однако, учитывая направленность книги, посвященной трудам Роберта Людвиговича в самолетостроении, вопросы, связанные с его исследованиями в области физики, здесь сознательно опущены.

Пользуясь случаем, хочу выразить искреннюю благодарность О.Г. Бартини, И.А. Берлину, А.Н. Заблотскому, М.В. Орлову, В.С. Проклову и А.И. Сальникову, оказавшим посильную помощь при подготовке рукописи.

Глава 1

КТО ВЫ, РОБЕРТО БАРТИНИ?

Роберто родился 14 мая 1897 года в австро-венгерском городе Фиуме, расположенном на берегу Адриатики, впоследствии переименованном в Риеку и отошедшем к Югославии. Жизнь повернулась так, что его воспитание проходило в семье приемного отца, венгра по национальности. Но поскольку 80% жителей Фиумы составляли итальянцы, то, прожив значительную часть своей молодости в этом местечке, Роберто всегда считал себя итальянцем.

Когда Роберто исполнилось 15 лет, он впервые увидел аэроплан. Это произошло в Фиуме во время гастролей русского летчика Харитона Славороссова. Возможно, в те минуты у него и проявился интерес к авиации, который он пронес через всю жизнь.

Юрий Гальперин, автор книги «Воздушный казак Вердена», так описывает это событие:

«Площадка для полетов выбрана Славороссовым у самого моря на высоком скалистом берегу.

В многотысячной толпе зрителей был и вице-губернатор Фиуме барон Людовико Орос ди Бартини с приемным сыном Робертом, которого грудным младенцем подкинули в дом богача-аристократа.

Юный Роберто не мог оторвать глаз от белого аэроплана, похожее на гигантскую птицу, гордо раскинувшую крылья. А рядом с нею сказочный рыцарь авиации в кожаном облачении, увенчанный сферическим шлемом. Заняв место в пилотской кабине, он взмахом руки приветствовал публику и подал знак механику, стоявшему у пропеллера...

Громко чихнув, зарычал мотор, вдоль фюзеляжа потекли космы сизого дыма, и до толпы донесся горьковатый запах бензина и горелого масла.

Пророкотав на разные голоса, согревшийся мотор набрал силу, натужно загудел и понес белую птицу прямо к обрыву... Кто-то испуганно вскрикнул, когда, сорвавшись с утеса, аэроплан резко провалился вниз, но тут же утвердился в плотном морском воздухе и начал парить над бирюзовой гладью... Не рискуя особо удаляться в море, Славороссов развернулся обратно и, как только пересек береговую черту, почувствовал, что аэроплан сразу подбросило вверх... «Разный воздух», — осенила пилота догадка. Он впервые пересекал в полете границу моря и суши, не зная еще, что плотность воздуха над ними неодинакова...

После посадки зрители устроили покорителю воздуха настоящую овацию, его забросали цветами. Вице-губернатор Бартини пожал Славороссову руку. Поблагодарил за необычайное удовольствие и представил летчику своего сына:

— Роберто ваш самый горячий поклонник. Он вообще увлекается всякой техникой, а теперь просто бредит аэропланами.

— Тогда прошу, — улыбнулся подростку Славороссов и показал рукой на пилотскую кабину: — Прего, синьор Роберто».

В 1915 году, в разгар Первой мировой войны, Роберто Орос ди Бартини после окончания офицерской школы поступил в летную, но окончить ее не успел. Молодой офицер добровольно вступил в венгерскую армию, и его отправили на фронт. Однако военная карьера Бартини длилась не долго. Плененный казаками генерала А.А. Брусилова в Галиции, во время знаменитого «Брусиловского прорыва», Роберт Людвигович впервые оказался в России. Будучи в плену в лагере военнопленных Красная речка недалеко от Хабаровска, Бартини попал под влияние большевистской пропаганды, увлекшись идеями Ленина. В том же лагере он познакомился с лейтенантом кавалерии Мате Залка, впоследствии известным венгерским писателем, вступившим в коммунистическую партию в 1920 году.

В биографических очерках Мате Залка рассказывается о Краснореченском лагере военнопленных. В офицерских

бараках были сносные условия существования, а в солдатских от голода, холода и грязи погибло много пленных. Бартини возмущало такое неравноправие, и это приводило к ссорам и даже дракам. За Роберто утвердилось кличка «совверсиво» — бунтовщик, большевик.



Роберто Бартини в начале своей карьеры авиаконструктора

В 1920 году, вернувшись на Родину, Роберт Людвигович окончил Миланский политехнический институт, но его диплома так никто и не видел. Надо отметить, что такого заведения в Милане не было, а называлось оно вначале Высший технический институт, а впоследствии Миланский технический университет. Что это, советская интерпретация или чья-то выдумка? Это тоже одна из загадок конструктора. Правда, есть одно предположение, что инженером Роберт Людвигович стал, проработав два года на авиазаводе «Изотта-Фраскини», и экстерном сдал экзамены в авиационном отделении Миланского политехнического института. Но где же диплом или хотя бы справка?

Нельзя исключать, что ни того ни другого не было. А был лишь курс лекций, прослушанный в институте, и практика на авиазаводе. Сколько у нас в стране было, да и сейчас встречаются инженеры-практики, но крайне редко кто из них доходит до уровня Бартини. В пользу этой версии говорит тот факт, что Бартини, по словам конструктора Таганрогского авиазавода М. Гурьянова, *«сопромат не знал совершенно, узлы рассчитывали другие. Мы удивлялись: как это случилось, чтобы инженер и без сопромата? И чертили другие — не умел он, инженер, чертить... Зато он видел будущий самолет. И целиком, и в малейших деталях. И рисовал. Но как он видел! Как будто видел машину даже на всех этапах полета»*.

Став инженером-механиком, он продолжил обучение в Римской летной школе, окончательно связав свою судьбу с авиацией. Однако завершить обучение летному делу и получить пилотское свидетельство не удалось. В 1923 году на аэродроме Ченточелле при заходе на посадку отказал двигатель. Самолет разбит, а Роберто оказался на боковой койке.

За два года до этого Бартини стал членом Итальянской коммунистической партии (ИКП).

Как это у него быстро получилось! Меньше чем за три года окончил высшее учебное заведение, и, согласно легенде, будучи инженером, Бартини по рекомендации ЦК ИКП отправился в Советский Союз для укрепления воздушного флота. Именно на этом поприще расцвел талант авиаконструктора Бартини, делавшего все, чтобы «красные самолеты летали быстрее черных».

Оказавшись осенью 1923 года вновь в России, и на этот раз навсегда, Роберт Людвигович «окунулся» в самую гущу событий, связанных со становлением советской авиации.

Это был год, когда в Советском Союзе завершались демобилизация и переход армии на мирное положение, а лозунг «Трудовой народ, строй Воздушный флот!» стал девизом миллионов трудящихся нашей страны. Своим решением III Всероссийский съезд Советов обязал правительство, в частности, в кратчайший срок принять меры к поднятию отечественной авиационной промышленности до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как гражданского, так и военного воздушных флота.

Прибыв в Москву, Роберт Людвигович поселился в общежитии Коминтерна — гостинице «Люкс» (впоследствии Центральная на улице Горького, а ныне — Тверская). Немного отдохнув от дороги, он направился на Ходынку, где находился Научно-опытный аэродром (НОА), куда ему посоветовали обратиться товарищи из Исполкома Коминтерна.

Трудовую деятельность в Советском Союзе Бартини начал с должности лаборанта-фотограмметриста, а с 15 ноября 1923 года стал экспертом технического бюро (по

другим данным, начальником отдела испытаний силовых установок самолетов) в НОА, впоследствии превратившемся в Научно-испытательный институт ВВС (НИИ ВВС, ныне 929-й ГЛИЦ им. В.П. Чкалова).

Бартини быстро продвигался по служебной лестнице и в октябре 1924 года числился уже начальником научно-технического отдела НОА. В том же месяце его назначили постоянным представителем технической секции Научно-технического комитета ВВС (НТК). Он возглавил комиссию по проведению испытаний первого советского истребителя И.Л.-400 (аббревиатура в названии означает истребитель с двигателем «Либерти») конструкции Н.Н. Поликарпова. Затем последовали испытания самолетов СIV и DХIII компании «Фоккер».

Но в столице Роберт Людвигович (так его стали величать на русский манер) проработал недолго — по состоянию здоровья его перевели в Севастополь в Управление ВВС Черного моря, где испытывались гидросамолеты. В Севастополе он продолжил службу инженером-механиком миноносной эскадрильи, состоявшей из поплавковых гидросамолетов ЮГ-1 фирмы «Юнкерс».

Познакомившись с биографией Бартини, неизбежно приходишь к мысли, что, будучи в этой должности, Роберт Людвигович не мог упустить возможности подняться в воздух. В итоге один из полетов едва не закончился трагедией. Случилось это в 1928 году во время испытаний разведчика открытого моря РОМ-1, созданного под руководством Дмитрия Павловича Григоровича. Этот эпизод из жизни Бартини дошел до нас благодаря инженеру И. Берлину, одному из ближайших помощников Роберта Людвиговича:

«Бартини рассказал мне об этих испытаниях, которые были поручены морскому летчику С.Т. Рыбальчуку. В один из дней на испытания РОМ-1 приехал из Москвы представитель ВВС С.В. Ильюшин (с 1926 по 1931 год он был председателем Научно-технического комитета ВВС. — Прим. авт.), которому суждено было стать одним из самых блестящих авиаконструкторов, и они вдвоем по собственной

инициативе решили сами проверить машину в полете. Ильюшин сел на левое командирское кресло, Бартини — на правое. Ни тот ни другой не были морскими летчиками. И можно предположить, что дежурный гидробазы просто не решился запретить вылет большому начальству: в голубых петлицах гимнастерки Ильюшина блестели четыре ромба, на рукавах кителя Бартини — широкая комбриговская полоса. Взлетели они благополучно, но посадка едва не закончилась катастрофой. Двигательная установка — два спаренных в тандем мотора — сдвинулась с места и пошла вперед, угрожая накрыть кабину вместе с экипажем. Бартини рассказывал, с каким трудом ему удалось дотянуться до сектора газа и выключить двигатели».

Работая в Севастополе, он, кроме испытаний авиационной техники, исследовал причины коррозии дюралевых конструкций гидросамолетов и совместно с инженером М.Г. Акимовым разработал методы защиты от нее. В дальнейшем на основе полученных результатов в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) им. Н.Е. Жуковского была создана специальная лаборатория, ставшая впоследствии одним из подразделений Всесоюзного института авиационных материалов (ВИАМ).

Служба в Севастополе совпала с подготовкой перелета сухопутного самолета «Страна Советов» (АНТ-4) — облаченного в гражданскую форму тяжелого бомбардировщика ТБ-1. Поскольку значительная часть маршрута этого перелета пролегла над акваторией Тихого океана, то самолет следовало «оморячить» — заменить колесное шасси поплавковым. Эту задачу Бартини также успешно решил, будучи техническим руководителем морского этапа полета. Перелет прошел успешно, и в том же 1927 году Роберт Людвигович стал членом ВКП(б) — Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков).

Бартини быстро дослужился до старшего инспектора по эксплуатации материальной части Управления Военно-Воздушных Сил Черного моря, и на этом его карьера военного инженера закончилась.

Глава 2

АВИАКОНСТРУКТОР

Ходят разговоры, что пробовать свои силы в качестве конструктора Р.Л. Бартини начал в 1925 году, когда вместе с В.М. Мясищевым он привез в Коктебель на Всесоюзные планерные состязания свой первый безмоторный аппарат. Документальных подтверждений этому обнаружить не удалось, но есть косвенные свидетельства постройки планера при участии Бартини. Более того, в бытность председателем технического московского комитета Общества друзей Воздушного флота (ОДВФ) Бартини написал работу по графическому определению скорости снижения планеров.

В 1927 году, как говорилось выше, Бартини стал заниматься подготовкой перелета самолета АНТ-4 «Страна Советов» в Соединенные Штаты Америки. Его экипажу предстояло пролететь над тремя континентами и акваторией Тихого океана. Летать над водной поверхностью от Хабаровска до американского города Сиэтла на сухопутном самолете было опасно, и для того, чтобы снизить риск, его попытались установить на поплавки от трехмоторного ЮГ-1, на котором полярный летчик Борис Чухновский спасал экипаж дирижабля «Италия» после неудачной попытки полета к Северному полюсу. Однако водоизмещение поплавков оказалось недостаточным для более тяжелой «Страны Советов», и за дело взялся Роберт Людвигович. Под его руководством в Москве в отделе опытного морского самолетостроения ОПО-3, куда он