

## *Невзлетевший самолет (из жизни Роберто Бартини)*

**С. Н. Емельянов**

Осенью 1946 года, когда на Таганрогский авиационный завод имени Димитрова было перебазировано ОКБ-86 НКВД СССР во главе с опальным Р.Л. Бартини, началась новая страница в истории предприятия. Почти все ведущие конструкторы, начальники бригад, как и главный конструктор и его заместители, были на положении заключенных. Именно этими людьми был спроектирован, а заводчанами практически построен к июню 1948 года уникальный самолет Т-117.

Т-117 – магистральный транспортный самолет с двумя двигателями АШ-73 по 2300/2600 л.с. Это был первый самолет, позволявший перевозить танки и грузовики. Были также спроектированы пассажирский и санитарный варианты с герметическим фюзеляжем. В этом самолете была применена идея поворота сечения фюзеляжа на 90 градусов по сравнению с общепринятыми в те времена вертикальными компоновками фюзеляжей по образцу американских машин. Вся поверхность самолета определялась аналитически без плазов. Это была новинка в технологии самолетостроения. Проект самолета был готов уже осенью 1944 года, а весной 1946-го представлен в Министерство авиапрома СССР. После положительных заключений ВВС и ГВФ, после ходатайств и писем ряда выдающихся деятелей авиации (М.В. Хруничева, Г.Ф. Байдукова, А.Д. Алексеева, И.П. Мазурука и др.) был утвержден.

Постановлением Правительства СССР 29 июля 1946 года было организовано особое конструкторское бюро при заводе № 86. Это бюро получило наименование ОКБ-86 при заводе № 86.

Вместе с главным конструктором Р.Л. Бартини на завод в товарных вагонах прибыли 64 человека. Все заключенные. Среди них были высококлассные специалисты. Начальником бригады фюзеляжа был Дмитрий Александрович Лосик, бывший когда-то главным инженером завода. Начальником группы технического описания был Петр Дмитриевич Дузь, известный историк авиации и авиационной техники, автор ряда блестящих научно-исследовательских работ. Книги Дузя вышли в свет под другими фамилиями, а автор сидел в таганрогской «шарашке». Лишь спустя многие десятилетия ему было возвращено авторство его книг и по совокупности работ присуждена степень доктора наук.

Известный полярный летчик Василий Михайлович Махоткин, именем которого был назван мыс в Заполярье, трудился инженером-конструктором в бригаде высотного оборудования. А летчик-истребитель Михаил Гаврилович Мартыщенко, совершивший на Балтике два воздушных тарана, «сидел» инженером-конструктором в бригаде винтомоторной группы. Крупными специалистами и авторитетами в авиационных кругах были Ю.М. Румер – начальник бригады теоретических исследований и вибраций, К.С. Сцилард – начальник бригады аэродинамических и тепловых расчетов, П.С. Кочетков – начальник бригады прочности, В.И. Лерхендорф – начальник бригады крыла и оперения, А.С. Назаров – начальник бригады винтомоторной группы.

Среди прибывших «зеков» были крупные инженеры В.П. Салищев, Н.К. Платов, П.А. Вальтер, А.П. Маслов, Г.В. Баранов, Н.Е. Куликов, Е.Х. Гиммельштейб, П.М. Меняйло и многие другие. Всех прибывших разместили в сохранившемся здании электроцеха, а работать ОКБ начало в баковом цехе № 10. Ходить по территории завода они могли только с «тягачами», т.е. в сопровождении спецхраны в штатском. Во главе ОКБ был подполковник МГБ Ямалутдинов, его заместителем был майор МГБ Безроднов.

К работам «шарашка» приступила 10 ноября 1946 года. Рабочий день начинался с 8 утра и длился до 17 часов, хотя фактически он был много дольше. Что было делать в душном и тесном маленьком здании, где все заставлено трехъярусными койками? Лучше на работе, быстрее сделать самолет – возможно, быстрее отпустят. Ведь они уже многие годы были оторваны от семей. Послевоенный и так нелегкий быт был для Бартини и его сотрудников тяжел вдвойне. Они голодали. В 1947 году умер от истощения П.А. Вальтер. Один из крупнейших физиков СССР Ю.Б. Румер 26 апреля 1948 года был отконвоирован в городскую тюрьму и больше на завод не вернулся.

Вскоре в ОКБ НКВД № 86 работало уже 156 человек – за счет принятых вольнонаемных. 50 инженеров, механиков и мастеров прибыли из числа военнопленных и интернированных по линии МВД СССР. Министерство авиапрома СССР разрешило директору завода ввести аккордную оплату труда за особо срочные работы по самолету Т-117. Был увеличен лимит электроэнергии и заводу, и строительно-монтажному управлению № 24, которое вело восстановление разрушенных и строительство новых заводских корпусов. Тогда же решением коллегии министерства на завод были переведены более 200 квалифицированных рабочих и 30 конструкторов с других серийных авиазаводов страны – из Комсомольска-на-Амуре, Иркутска, Тбилиси, Омска и других.

Для усиления технического руководства был назначен главным инженером крупный авиационный специалист Николай Иванович Полонский. А самое главное – был утвержден перечень первоочередных восстановительных работ под производство самолета Т-117. Эти работы и сроки контролировали и МАП СССР, и МВД СССР. В их числе – восстановление главного производственного корпуса, строительство нового заводоуправления, котельной, инженерного корпуса и др.

Решались и вопросы соцкультбыта завода. Были восстановлены гостиница, детский сад, построены десять сборнощитовых 8-квартирных домиков, а также 30 финских домов, что позволило как-то разрешить тяжелую ситуацию с жильем. На восстановление завода было направлено 1000 военнопленных, немецких и японских. Их лагеря размещались в бараках и подвалах разрушенных домов в жилом городке завода.

Летом 1947 года заключенным было разрешено в обеденный перерыв купаться и загорать на берегу моря в Карантинной роще. Тогда же им разрешили иметь небольшие огороды рядом с аэродромом, где стали выращивать картошку и овощи. По мере продвижения работ по Т-117 многих расконвоировали. Бартини – в 1947 году, а Карла Сциларда – в марте 1948-го. Бартини дали квартиру в заводском доме № 32 (ныне улица Свободы, 12), где он мог теперь иногда бывать.

Строительство самолета Т-117 фактически в эти годы перевело завод из разряда ремонтных снова в ранг самолетостроительных. Т-117 был первым в отечественной истории широкофюзеляжным самолетом. Коллектив завода включился в работу по строительству сначала макета, а потом и опытных образцов с большим энтузиазмом. Понимали, что, несмотря на огромные трудности, связанные с восстановлением предприятия, работники обретают уверенность и опыт, а завод получает ресурсы для развития в те тяжелые послевоенные годы.

Ведь никто не снимал с авиастроителей и текущих задач авиаремонта. Так, в 1946 году, когда уже начались работы по строительству самолета Т-117, заводчане успешно выполняют плановые задания по другим работам. Были отремонтированы и проведены доработки по усилению крыла сначала 38 истребителей Як-9, а в 1947 году еще 92 самолетов Як-9. В том же 1947 году у 20 самолетов-штурмовиков Ил-2 были заменены хвостовые части фюзеляжа. Большие работы велись по усилению фюзеляжа, замене дверей, буксировочных устройств и полов на самолетах Ли-2. Таких самолетов было отправлено в части 119.

Существовавший тогда заводской аэродром в размерах 1000 x 600 метров был уже явно мал и не удовлетворял условиям посадки и взлета скоростных самолетов, потому весной 1947 года аэродром был удлинен до 1500 метров с сохранением старта только в двух направлениях: западном и восточном. Еще в 1940 году решением Ростовского облисполкома о рас-

ширении аэродрома завода № 31 были изъяты земли у колхозов «Коминтерн» и «Красный ловец». Ведь еще до войны самолеты для испытаний возили с завода на аэродром военной школы имени Чкалова за 10 километров. Согласно планам, теперь для испытаний самолета Т-117 предполагалось расширить размеры летного поля до 2000 x 1000 метров, построить взамен сгоревшего новое здание ЛИС, возродить метеостанцию, построить бетонную взлетно-посадочную полосу размером 1800 x 80 метров. Не все успели сделать, но многое было завершено к 1948 году.

Большую работу проводили заводские летчики-испытатели М.В. Цепилов, С.Г. Плыгунов, Б.Н. Ляхович, И.М. Попцов, С.Т. Мотов, А.Н. Копналик. Много и напряженно работали начальник аэродромного цеха Н.И. Мамлеев, старшие инженеры по испытаниям А.С. Степанов и О.Г. Макогон, бортмеханики Г.М. Чахленко, Г.П. Соколовский, бортрадист С.Н. Касьянов и другие. Часть работников летно-испытательной станции была прикреплена к строящемуся опытному самолету Т-117 в качестве будущих его испытателей.

На 18 июня 1948 года завод отчитывался перед Москвой. «Запущенные в производство самолеты Т-117 имеют процент готовности. Директивная технология – 100%, рабочая технология – 100%, проектирование приспособлений и инструментов – 100%. Шаблоны, штампы, формблоки, спецоснастка для детальной сборки – 100%. Модель, макет «А» и макет «Г», стенд – все 100%, машина Г» – 77,6%. Машина «А» – 47,5%. Только в 1948 году на опытное производство было затрачено: по проектированию работ – 333 тысячи часов, по постановке производства – 94 тысячи часов, на производство – 1054 тысячи часов».

И тут как гром среди ясного неба приказ из Москвы – все работы по строительству Т-117 остановить. В июне 1948 года постройка почти готового (на 80%) самолета была прекращена, поскольку двигатели, которые предназначались для Т-117, отдали самолету Ту-4. Этот Ту-4 должен был нести ядерное оружие, а Т-117 был грузовым, транспортным, десантным и даже пассажирским самолетом, но, увы, не бомбардировщиком.

Финансирование было прекращено, и после долгих и безуспешных попыток спасти свое «дитя» Р.Л. Бартини был вынужден отступить. В этом самолете нашли воплощение многие идеи, значительно опередившие тогдашний уровень самолетостроения. Правда, потом идеи, заложенные в этой машине, нашли свое воплощение во многих самолетах фирмы «Антонов», т.к. еще в 1948 году все чертежи, шаблоны, техдокументация были переданы в Киев.

Кто же он такой, этот загадочный и теперь уже легендарный авиационный конструктор Бартини?

Вначале пара слов о моих личных встречах с этим человеком. Их было две в моей жизни. Первый раз – холодная зима 1948 года. В нашем дворе (а жили мы в ту пору в доме № 12 по улице Свободы) выпало много снега, и мы, мальчишки, от души радовались снегопаду и весело играли в снежки, несмотря на морозец. Как-то незаметно в нашу игру влился незнакомый коренастый человек с густой роскошной шевелюрой. На шее у него был как-то не по нашему повязан огромный шарф, а большое черное пальто было просто наброшено на плечи, и оттого он смотрелся как большая черная птица. Он, как и мы, усердно греб большими ладонями снег, лепил снежки и кидал их в нас. Мы опешили, а потом включились в эту игру. Несколько минут мы молотили друг друга мягкими пушистыми снежками. Игра внезапно прекратилась. Незнакомый мужчина подошел к нам, поднял шапку Вовки Степанова, сбито-го снежком, стряхнул снег и надел на голову Вовки.

Мы остановились и молча ждали, что будет дальше. А он вытащил из кармана три больших красивых конфеты и вручил каждому из нас. Повернулся и молча пошел к большой черной машине, возле которой стояли двое одинаково одетых мужчины и внимательно следили за нашей игрой. Все уселись в авто и уехали. Мы только смотрели вслед, а потом стали рассматривать фантики (обертки) конфет. У всех они были разными. Вечером дома я рассказал домашним об этом странном человеке. Мама промолчала, а тетюшка моя сказала: «Это наш сосед, он живет в соседней квартире». – «А почему я его никогда не видел?» – «А он много и долго работает на заводе». Разговор был замят, и мне больше ничего о нем не говорили. Только много лет спустя я узнал, что нашим соседом и был тот самый Бартини.

Прошло 27 лет. Шел февраль 1975 года. Погода была хмурая, метельная, морозная. Я находился в заводском профилактории. Был вечер. Сидеть в палате было скучно, соседи ушли домой. И я отправился в красный уголок, где стоял телевизор, решив посмотреть перед сном программу «Время». В большой полутемной комнате телевизор работал, перед ним стояло несколько рядов мягких кресел, но людей не было.

Я прошел поближе и сел. И только теперь увидел в соседнем кресле человека. Большая голова с роскошными, уже седыми волосами и наброшенный на плечи пиджак меня удивили. Я буркнул тихо: «Добрый вечер», в ответ тоже услышал невнятное приветствие. Примерно пятнадцать минут мы оба внимали новостям, а потом сосед поднялся и направился к выходу. Я оглянулся и узнал в нем Бартини. Такие вот две встречи с почти вербальным общением.

Роберт Людовигович Бартини (Роберто Орос ди Бартини) родился 2 мая 1897 года в семье итальянского барона, вице-губернатора города Фиуме (ныне город Риека, Хорватия). Окончив гимназию и школу офицеров запаса, молодой Роберто поступил в летную школу. Но в 1915 году кадет Бартини попадает на фронт. В ходе знаменитого Брусилковского прорыва в 1916 году более двух миллионов солдат и офицеров австрийской армии оказались в русском плену, в их числе был и Бартини. Лагерь военнопленных располагался в селе Красная речка под Хабаровском. Здесь Бартини знакомится с социалистическими идеями.

В 1920 году он возвращается в Италию к отцу и начинает самостоятельную жизнь пролетария. Поступает на завод фирмы «Изотта–Фраскини» в Милане. Он работает чернорабочим, шофером, разметчиком. Одновременно экстерном сдает экзамены в политехническом институте и через два года становится авиационным инженером. В 1921 году Роберто Бартини вступает в ряды Итальянской коммунистической партии. Из-за преследований со стороны властей был вынужден в 1923 году эмигрировать в СССР.

В Москве он начал работать старшим лаборантом на Ходынском научно-опытном аэродроме, затем экспертом технологического бюро. В 1926 году Бартини направляют в Севастополь, где он работает инженером-механиком первой миноносной эскадрильи ВВС, потом старшим инспектором по эксплуатации материальной части Управления ВВС Черноморского флота.

В 1928 году ему поручено «оморячить» сухопутный самолет ТБ-1 (АНТ-4) «Страна Советов», подготавливаемый к перелету Москва–Нью-Йорк, морскую часть которого необходимо пролететь от Хабаровска к Сиэтлу. Для осуществления этого проекта Бартини приехал в Таганрог. Здесь на авиазаводе были сделаны необходимые доработки, и самолет прошел морские испытания.

После удачного завершения этого перелета Р. Бартини продолжил работу в Научно-техническом комитете ВВС. Он завершает разработку своих проектов летающих лодок ЛЛ-1 и ЛЛ-2, ставших дебютом авиаконструктора Бартини. В дальнейшем он работает в ОПО-3, которое возглавлял авиаконструктор Д.П. Григорович. Вскоре его переводят в Центральное конструкторское бюро, затем в НИИ гражданской авиации, в котором был спроектирован и построен в 1933 году первый его самолет «Сталь-6», в конструкции которого впервые было применено убирающееся шасси.

В 1935 году Бартини проектирует новые самолеты ДАР (Дальний арктический разведчик), на которых впервые в мире он применяет двойные «плавающие» элероны, и «Сталь-7» с крылом типа «обратная чайка». На этом самолете в 1939 году были установлены рекорды скорости и дальности полета. В 1940 году был создан на базе «Сталь-7» бомбардировщик ДБ-240, который серийно выпускался до 1945 года.

С февраля 1938 года в жизни Бартини начинается самый трудный период. Он арестован как шпион и вскоре уже из лагеря попадает в туполевскую «шарашку» (ЦКБ-29 НКВД СССР), а с 1945 года работает в ОКБ-86 НКВД СССР в Таганроге. Здесь «зек» Бартини создает первый в мире широкофюзеляжный самолет Т-117. В 1948 году самолет был практически построен, но из-за отсутствия двигателей работы были прекращены, а ОКБ закрыто.

Став вольным человеком, Роберт Бартини покидает Таганрог, работает в Сибирском НИИ авиации, Министерстве авиационной промышленности СССР и др. В 1956 году Бартини полностью реабилитирован. В последующие годы он продолжал работать над новыми проектами. Так, в Таганроге с небольшой группой энтузиастов он проектирует и строит самолет-амфибию вертикального взлета-посадки ВВА-14. Они были построены, на них проводили испытания, но дальше дело не пошло.

Р.Л. Бартини был всегда человеком разносторонних интересов. Он увлекается космогонией и философией. Им была создана теория шестимерного мира пространства и времени, получившая название «Мир Бартини». Отдельные его работы – «Некоторые соотношения между физическими константами», «Проблемы теории гравитации и элементарных частицы» и т.д. были опубликованы. Но большинство его замыслов осталось нереализованным.

Умер Р.Л. Бартини 6 декабря 1974 года в Москве и был похоронен на Введенском кладбище столицы.

На здании КБ в ТАНТК имени Бериева установлена мемориальная доска. Уже написано о нем несколько книг и множество статей. Я думаю, что по-настоящему истории всей жизни этого удивительного человека еще не создано. Слишком много белых пятен в биографии красного барона. Когда-нибудь люди узнают историю жизни настоящего Бартини. По крайней мере, я на это надеюсь.