

## *Небо барона Бартини*

Созданные им самолеты прилетели из будущего

**Алексей Поликовский**

Самолет Бартини ВВА-14 я нашел на дальней стоянке музея ВВС в Монине. На огромной территории музея - ни души. На поле выстроились многочисленные СУ и ТУ, напротив них самолеты времен Второй мировой войны, дальше гиганты Мясищева и Миля и ударный разведчик Т-4, способный в одиночку уничтожить страну средних размеров... Я шел мимо них и искал глазами странный силуэт, знакомый мне по фотографиям, чертежам и короткой, в пару минут, киносъемке начала семидесятых.

Машина Бартини стояла на задах музея, за гигантским АН-22. Я всегда считал ВВА-14 крупной машиной, но рядом с "Антеем" он казался ребенком. Между мной и самолетом сотня метров. Я оглянулся: никого. Тогда я перешагнул через ленточку, огораживающую экспонаты, и пошел к самолету

Самолет Бартини, знаменитый ВВА-14, настороженно смотрел на меня стеклами своей чуть опущенной вниз кабины. Подобравшись под фюзеляж, я увидел сквозь выбитые стекла приборную доску, кресло летчика, торчащие из обшивки кабели. Разобранные крылья лежали рядом в штабелях, как доски. Самолет без крыльев, с черными дырами в фюзеляже, с оторванной частью килевого оперения выглядел жалко, как инвалид или жертва грабежа.

Перед другими самолетами стояли таблички с фамилиями конструктора и летчика-испытателя, с краткими техническими характеристиками, а перед ВВА-14 таблички не было. В глазах любого человека, не знакомого с судьбой самолета и его конструктора, это был никому не нужный, ничем не интересный, безымянный авиационный хлам. Странный самолет с высоко поднятым между двух огромных поплавков фюзеляжем повторял судьбу своего конструктора, барона Роберто Ороса ди Бартини, которого в СССР звали Робертом Людвиговичем и которому ни при жизни, ни после смерти не досталось ни громкой славы, ни государственных премий.

Бартини был вечный жид советского авиапрома. Он десятилетиями мотался по стране - Севастополь, Новосибирск, Омск, Подлипки, Таганрог, Люберцы - и нигде не оставался надолго. Другие обзаводились собственными КБ, пробивали запуск своих самолетов в серию и превращались в классиков жанра, и только Бартини как был, так и оставался конструктором без самолетов, пошедших в серию. С 1935-го по 1972-й, когда взлетел ВВА-14, он ни разу не видел свой самолет в воздухе. За эти годы он спроектировал десятки машин, но все его проекты отвергались, закрывались, оказывались ненужными.

Бартини, итальянский коммунист, приехавший в СССР с мыслью о том, что "красные самолеты должны летать лучше черных", был странным чужаком в нашем авиационном мире. Он был слишком независим, слишком самостоятелен, слишком ценил свою свободу и был слишком вежлив и корректен среди грубых сталинских администраторов и шальных хрущевских волонтаристов. Бартини со всеми, от министра до чертежника, говорил вежливо. Он не умел интриговать и пробивать свои идеи. Люди запомнили его в коридорах министерства, но почему-то никто не запомнил, чтобы он из этих коридоров попадал в начальственные кабинеты.

Как минимум дважды ему предлагали место заместителя большого человека, один раз Яковлева, другой Туполева. Он отказывался. Он органически не мог быть чьим-то замом и исполнителем чужих решений. Единственное, чего он хотел, так это чтобы ему не мешали думать. Так он и оставался главным конструктором без конструкторского бюро, авиастрои-

телем без построенных самолетов, бродячим гением в жестком мире хорошо отлаженных производственных структур.

Итальянец Бартини, во всех анкетах в графе "национальность" писавший "русский", чуть ли не всю жизнь носил один потертый костюм. У барона был один галстук. Он ходил в парусиновых туфлях. Он не был способен жить с собственной женой, потому что даже она не выдерживала его образа жизни. Люди, приходившие к Бартини в его двухкомнатную квартиру на Кутузовском проспекте, были потрясены горами бумаг, книг, чертежей, висевшими на полу. Но Бартини протягивал руку и безошибочно вынимал из хаоса то, что ему нужно.

В квартире Бартини всегда были плотно задернуты шторы. Он умел читать без света, в темноте. Он раскрашивал стены в разные цвета и одно время жил в красной комнате, а в другое - в бирюзовой. Сидя за письменным столом, в свете лампы под зеленым колпаком, который он сам вырезал и склеил, он рисовал и рассчитывал свои удивительные самолеты, которые в строгом и суровом мире советской авиации были похожи на ярких экзотических птиц с других планет.

Иногда, когда читаешь про Бартини, кажется, что противоположных мнений столько, что они его просто аннигилируют. Есть отзывы, что он был блестящим математиком, а есть другие, что он не мог рассчитать простейшего узла. Есть убеждение, что он был итальянским коммунистом, но есть информация, что в архивах ИКП его заявления о приеме в партию нет. Общеизвестно, что он был сыном барона Бартини, но некоторые полагают, что рода баронов Бартини не существовало в природе.

Бартини, в 1938 году получивший десять лет лагерей за шпионаж в пользу Муссолини, однажды был срочно умыт, одет и доставлен в кабинет к Берии, который предложил ему спроектировать истребитель-перехватчик. Это был отличный шанс выйти на свободу, Туполев в такой ситуации создал ТУ-2 и освободился. Но Бартини остался верен себе: в 1942 году, когда самолеты летали со скоростью 500 километров в час, он начал проектировать самолет Р-114, который должен был летать в пять раз быстрее. Через год проект закрыли, а Бартини оставили в заключении. Вышли на свободу все, с кем он сидел, и только он отсидел за свои фантазии полную десятку.

Бартини не умел быть обычным и банальным, этой способности ему просто не было дано. Голова у него была устроена так, что он все время пытался выйти за границы общепринятого. После войны он спроектировал Т-117, первый транспортный самолет, позволявший перевозить танки. Это был самолет-предтеча всей будущей тяжелой авиации. Однако почти полностью построенный самолет пошел на слом, потому что Сталин не дал для него двигателей. Что ж, на это конструктор ответил проектом самолета на ядерной установке, который кажется фантастическим и сегодня. Однако Бартини не был дешевым фантастом (дешевого фантаста советский авиапром бы не потерпел): все его проекты проходили экспертизу и признавались хоть и удивительными, но вполне реальными. Они были безукоризненны с точки зрения науки и техники, но неосуществимыми с точки зрения баланса интересов и очередности государственных задач.

Проект самолета-амфибии ВВА-14 Бартини начал, когда ему уже было почти семьдесят лет. ВВА расшифровывается как вертикально взлетающая амфибия, а 14 означает количество двигателей: 2 маршевых и 12 для взлета и посадки. Идея вертикально взлетающей амфибии сама по себе необычна, но дело в том, что этот самолет должен был стать первой ласточкой нового мира, в который верил конструктор-утопист Бартини.

Транспорт будущего, считал Бартини, не должен ютиться на пяталке аэродромов и дорог, а должен использовать всю поверхность Земли, включая океаны, льды и пустыни. Он говорил об авианосцах на воздушной подушке, идущих со скоростью 600 километров в час, так что самолетам не нужно сбрасывать скорость при посадке. Что касается ВВА-14, то он должен был садиться и взлетать с любой воды, с любого льда, из любой Сахары или тундры. Этот самолет был бы хорош и сегодня в любом голливудском блокбастере, но дело в том, что Бартини создал его почти сорок лет назад. И он летал.

Есть воспоминания заместителя Бартини, описывающие, как он наблюдал испытательный полет ВВА-14 в Жуковском. Он сидел на стуле и молча смотрел, как самолет разбегается и взлетает (двигателей для вертикального взлета Бартини к моменту испытаний так и не удалось получить от промышленности). Лицо у него в этот момент было мрачным и усталым. Ему было 75 лет, и он предчувствовал, что этот его проект вскоре тоже будет закрыт.

С настоящим Бартини не ужился, хотя никто никогда не слышал от него ни слова недовольства. Но поскольку из шестидесяти его проектов было осуществлено только пять, он вольно-невольно должен был думать о том, что такое будущее, ради которого он работает. Его работу со скромным названием "Некоторые соотношения между физическими константами", опубликованную в 1965 году в "Докладах Академии наук", читатель без серьезной математической подготовки прочесть не сможет; я же, не имея такой подготовки, наслаждаюсь в этой работе первой фразой, которая так и дышит властным безумием математика: "Рассмотрим некоторый тотальный и, следовательно, уникальный экземпляр А". Что же за экземпляр имеет атрибуты тотального и уникального и чем именно на старости лет решил заняться барон, коммунист, философ и авиационный конструктор?

Это наша Вселенная. У Вселенной, считал Бартини, шесть измерений: три у времени и три у пространства. Они взаимосвязаны. Изменяя пространство, возможно изменить время, и наоборот. Прошлое не исчезает, как не исчезает дорога, по которой мы прошли, оно просто лежит за поворотом. Будущее в таком случае - это тоже настоящее, только чуть-чуть сдвинутое относительно точки, в которой находится наблюдатель. Все это он доказывал математически на четырех скромных страничках. И возможно, вот сейчас, когда мы тут бултыхаемся в жиже настоящего, там, в будущем, расположенном в шестимерной Вселенной Бартини, в голубые идеальные небеса с ревом поднимаются все его пятьдесят пять нереализованных самолетов.