

## *Разработчик межконтинентального бомбардировщика*

**Непокладистый итальянец признавал только самостоятельную работу**

**Н. Рожкова**

В бумагах своего покойного отца я обнаружила изрядно пожелтевший документ следующего содержания: «Прошу сохранить до конца 1958 г. постоянный пропуск в ЦАГИ на инженера-капитана Рожкова Е.И., работавшего последние годы военным представителем в ЦАГИ. В настоящее время т. Рожков работает в спец. конструкторской группе, выполняющей задание министра, которое связано с получением рекомендаций и консультаций в ЦАГИ». Подпись: «Главный конструктор Р.Л. Бартини».

Главный конструктор был сыном итальянского барона Лодовико Орос ди Бартини, вице-губернатора провинции Фиуме. Еще подростком в 1915 г. Роберто Бартини «заболел» авиацией, увидев демонстрационные полеты русского летчика Харитона Словоросова. 18-летний Роберто был определен в летную школу, а во время учебы в политехническом институте вступил в Итальянскую компартию. После захвата власти фашистами ушел в подполье. Он был бесстрашен, красив и принадлежал к тем романтикам, которые бескорыстно верили в коммунистическую идею. Прозрение пришло к нему уже в зрелые годы.

В 1923 г. Бартини нелегально приехал в Россию, и с этого момента жизнь потомственного барона неразрывно связана с авиацией. Он получил звание комбрига и до 1929 г. исполнял обязанности главного инженера ВВС военно-морского флота, а впоследствии возглавил опытное конструкторское бюро, предложив проекты экспериментальных гидросамолетов и истребителей, среди которых «Сталь-6» и «Сталь-7».

В конструкции истребителя "Сталь-6" было реализовано много новых технических решений. Одноколесное (велосипедного типа) шасси полностью убиралось в полете. Оригинальной была и система охлаждения мотора: вода, отнимая тепло у цилиндров, не просто нагревалась, как в обычных самолетах, а все время кипела, испаряясь. Пар уходил в зазор, образованный двойной обшивкой крыла, и там, остывая, снова превращался в воду, которая опять подавалась в двигатель для охлаждения цилиндров. Намного позже испарительное охлаждение было применено на немецком истребителе "Хейнкель-100".

"Сталь-7" был обычный пассажирский самолет, но с летными характеристиками, даже не предусмотренными для машин этого класса в таблице мировых рекордов: дальность 5 тыс. км при скорости 400 км/ час. Автор книги "Красные самолеты" и многих публикаций о Бартини Игорь Чутко сравнивает: "Мировой рекорд, установленный на американском "Дугласе ДС-1", двухмоторном пассажирском, - всего 272 км/ час. Третья модификация этого самолета "Дуглас ДС-3" впоследствии строилась у нас серийно, по лицензии, под названием Ли-2 и почти сорок лет оставалась в эксплуатации. Скорость Ли-2 была 320 км/час, но такой она стала позже, в 1938- 1939 гг., и все равно отставала от скорости "Стали-7". А дальность полета была вдвое меньше".

Мой отец, кандидат технических наук, инженер-полковник Евгений Иванович Рожков вспоминал: "В конце 30-х годов Роберт Бартини, как и многие авиаконструкторы, оказался «врагом народа». По натуре он был замкнутым, но все же иногда рассказывал мне о пытках и подвалах НКВД и своем хождении по мукам в сибирских лагерях. Помню один эпизод, почти забавный. Однажды утром, как обычно, построили всех заключенных и «старшой» давал задания, кто на какие участки направляется. Бартини и еще одному работнику приказали пилить и колоть дрова для кухни. Впечатляющая картина: сорокагра-

дусный мороз (особенно тяжело переносимый итальянцем), двое пилят на козлах бревно. Лица заключенных замотаны шарфами, переговариваться по инструкции запрещалось. После двухчасового молчания стало скучно, Бартини негромко спросил:

- Вы откуда?

Тот помолчал, затем ответил:

- Я из Москвы.

Продолжают пилить, посматривая друг на друга. Бартини снова спрашивает:

- Где вы работали?

- Вы все равно не знаете эту организацию.

- А все-таки?

- Я работал в ЦИАМе (Центральный институт авиационного моторостроения).

Бартини мгновенно оживился:

- В каком отделе?

- Так встретились коллеги.

После войны Роберт Бартини трудился в «шарашке», которая размещалась в Таганроге, а в годы «оттепели» был полностью реабилитирован.

В 1956 году я работал военным представителем ВМФ в ЦАГИ. В то время там рассматривались материалы исследований человека со странной фамилией Бартини. Я тогда ничего о нем не знал».

Небольшое отступление: в середине 1950-х годов государственное и военное руководство СССР было одержимо идеей создания бомбардировщика, который мог бы долететь со сверхзвуковой скоростью до тогдашнего "врага №1" - США, выполнить боевую задачу и вернуться на отечественный аэродром. Это должен был быть самолет стратегической авиации, машина большого веса и размерности. По всем расчетам получалось, что вес такого самолета - около 200 тонн, дальнейшее увеличение не давало прироста дальности. Основная проблема заключалась в том, чтобы долететь до Америки и обратно (приблизительно 15 тыс.км от аэродромов СССР), для этого машина должна обладать большим аэродинамическим качеством. Эта единица выражает отношение коэффициента подъемной силы к коэффициенту лобового сопротивления. Чем выше аэродинамическое качество самолета, тем на большую дальность он способен. Для реализации полета с дальностью 15 тыс.км при тогдашних двигателях требовалось аэродинамическое качество 6. Этот показатель не был получен ни в аэродинамических трубах в ЦАГИ, ни в лабораториях других институтов идентичного профиля.

Бартини привез на рассмотрение ученого совета ЦАГИ результаты исследований, выполненных им в Институте аэродинамики Сибирского отделения АН СССР. Вскоре стало известно, что ученый совет не поддержал идеи о создании самолета с аэродинамическим показателем 6, посчитав ее нереальной.

В 1957 г., опираясь на поддержку военных кругов, Бартини все же добился, чтобы ему дали группу конструкторов для работы над мини - проектом самолета с аэродинамическим качеством 6. КБ получило название "Специальная конструкторская группа". Группа была сформирована по принципу авиационного КБ и разделена на бригады: аэродинамиков, прочнистов, расчета летных данных, оборудования. «Правой рукой» Бартини был Я.С. Щербак, его коллега по Сибирскому отделению АН, доктор технических наук (сам Бартини не имел ученой степени). Была поставлена задача: в течение нескольких месяцев разработать проект межконтинентального самолета с вышеупомянутыми характеристиками.

Для реализации этого проекта Бартини предложил применить так называемую схему «утка» - без хвостового горизонтального оперения.

Ежедневно с утра Бартини обходил все участки, начиная с исполнителей, справлялся о результатах у каждого. «Работать с ним было чрезвычайно интересно - эрудированный, высокоодаренный инженер, владеющий несколькими языками, - вспоминал мой отец. - Он обращал внимание не только на «полезность» самолета, но и на его внешний вид. К примеру,

увидев фотографию американского Б-52, ужаснулся: "Не самолет, а каракатица! Я бы под ним свою подпись не поставил!»

Интуиция Бартини была поразительной - ему хватало одного беглого взгляда на чертеж, чтобы заметить неточности. И после многочисленных расчетов оказывалось, что он был прав.

Задание, поставленное перед сотрудниками КБ, было выполнено. Экспериментаторы в ЦАГИ обработали данные: аэродинамическое качество было действительно близко к 6. Но когда аэродинамические расчеты самолета в разных режимах легли на стол одного из руководителей ЦАГИ, «мэтр», видимо, решил, что экспериментаторы ошиблись, и лично внес поправки хорошо заточенным карандашом. В результате аэродинамическое качество получилось меньше 5 и все, что было задумано, рухнуло: самолет не долетал до Америки. Когда были построены дополнительные графики, стало очевидно, что нарушены каноны аэродинамической науки и эти карандашные пометки были выполнены совершенно некорректно. (Впоследствии их автор стал академиком).

И все же Бартини удалось отстоять свои идеи, модель самолета была реализована с разработкой нескольких вариантов, в том числе с посадкой и взлетом на воду. Об этом было доложено в политбюро, и министр обороны Р.Я. Малиновский поддержал Бартини.

Вскоре группа была переведена на решение иных задач, а ее руководителю дали небольшое КБ в Люберцах, где он продолжал работать над проектами других самолетов. «Угрожать» США теперь можно было межконтинентальными баллистическими ракетами, к которым Бартини проявлял тоже жгучий интерес.

Он отнюдь не был мягким человеком. Предложение стать заместителем Туполева он отверг, хотя очень уважал Андрея Николаевича. Отказался работать и у Мясищева. Непросто складывались отношения у Бартини с тогдашним руководством ЦАГИ: непокладистый итальянец признавал только самостоятельную работу.

В 1960 г. он занимался разработкой монорельсового транспорта на воздушной подушке, а в дальнейшем спроектировал всепогодную амфибию вертикального взлета и посадки ВВА-14. Она предназначалась для посадки на любую поверхность: снег, воду, болото, песок, лед. Первый полет амфибия ВВА-14 с сухопутного аэродрома совершила в сентябре 1972г. и в дальнейшем модифицировалась. Самолет под названием 14М1П прошел испытания на акватории Азовского моря. Однако судьба его, как судьба многих проектов Бартини, оказалась печальной: работы по доводке затянулись и после смерти конструктора в 1974 г. были приостановлены. Он работал до последнего момента и умер буквально за письменным столом: поднялся от чертежей, дошел до ванной и упал.

...Стены своей маленькой квартиры Бартини причудливо раскрасил под морское дно - говорил друзьям, что ему лучше работается в такой обстановке, и имел в виду не только проекты самолетов, но также стихи и прозу, которые с увлечением писал, но никогда не публиковал: «Я пишу о свободе личности. Ничто не должно мешать человеку быть свободным!» - говорил Бартини своим друзьям.

В последние годы Бартини работал над научно-фантастической киноповестью «Цепь». Его иллюстрации к ней - не рисунки любителя, а произведения талантливого художника. Их можно сравнивать с полотнами Чюрлениса из цикла «Сотворение мира», а некоторые из его работ (например, «Диспут философов») близки к экспрессионизму.

Фотография модели самолета, подаренная моему отцу, хранилась в нашей семье вместе с фронтовыми письмами-треугольниками деда. Выносить ее из дома не разрешалось - долгие годы этот самолет был засекречен. Теперь снимок может увидеть каждый. Труды Бартини по аэродинамике и теоретической физике, а также разработанные им машины получили высокую оценку Ильюшина, Королева, Антонова. Всего он создал более 10 экспериментальных и опытных самолетов, но эти заслуги были отмечены не слишком щедро: лишь в 1967 г. конструктору вручили орден Ленина.

Бартини говорил: «Каждые 10-15 лет клетки человеческого организма полностью обновляются, и поскольку я прожил в России 40 лет, во мне не осталось ни одной итальянской

молекулы». Думал ли он о возвращении в Италию? Неизвестно. Но в многочисленных анкетах, которые ему приходилось заполнять, в графе "национальность" всегда писал: русский.

ЦГТБ имени А. П. Чехова