НЕПОНЯТЫЙ ГЕНИЙ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Это слова известного авиаконструктора Олега Константиновича Антонова, сказанные о человеке, которого он хорошо знал.

Роберт Людвигович Бартини (Roberto Oros di Bartini), потомок итальянского барона Лодовико Орос ди Бартини, родился в Фиуме (Риека, Хорватия) в 1897 году. Появление его на свет было "незаконным": не выдержав насмешек его семнадцатилетняя мать положила малыша на крыльцо дома и утопилась. Бездетная жена барона Лодовико взяла мальчика в свой дом, но решила узнать его родословную. Оказалось, что он сын...Лодовико. Воспитывался в семье, получив хорошее образование. В 1916 году окончил офицерскую школу и сразу же был направлен на фронт. Его взяли в плен казаки генерала Брусилова А.А. и четыре года он жил в России. Знал русский и еще пять иностранных языков. Вернулся в Италию в 1920 году, а через год вступил в Итальянскую компартию. Как офицера-фронтовика Бартини ввели в охрану коммунистических лидеров. На Генуэзской конференции 1922 года охранял советскую делегацию во главе с Чичериным. В течение двух лет экстерном сдает экзамены и получает диплом авиационного инженера в Римской летой школе (1921 год) и заканчивает авиационное отделение Миланского политехнического института (1922 год). Как в начальный период, так и в более позднее время, в биографии Бартини останется очень много "белых пятен".

После смерти отца стал наследником большого состояния, но передал его компартии. С приходом к власти Бенито Муссолини ЦК компартии в 1923 году направляет Бартини в СССР, чтобы спасти его от ареста и оказывать помощь в области авиастроения.

Сначала он попадает в Ленинград. Существует несколько версий его появления: от "приплыл из Германии" до почти детективной - "выкрали агенты НКВД". Однако, есть сведения о том, что первая его встреча в СССР была с Яном Карловичем Берзиным, впоследствии начальником 4-го разведывательного управления штаба РККА.

Затем он работает уже в Москве на Научно-опытном аэродроме, ныне Чкаловском, сначала фотограмметристом - специалистом по анализу материалов фоторазведки, а потом экспертом технического бюро. Оценив подготовку итальянского инженера, его переводят в Управление ВВС Черноморского флота. В Севастополе, в 1928 году, он работает инженером-механиком, а потом старшим инспектором по эксплуатации материальной части Черноморского флота. Ему присваивают звание комбриг (генерал-майор).

В 1929 году, в Таганроге, начинается подготовка туполевского самолета ТБ-1 (АНТ-4) к перелету Москва - Нью-Йорк. Это был первый цельнометаллический двухмоторный серийный бомбардировщик, который приспособили для дальнего перелета. Протяженность маршрута - более 21 тысячи километров из них почти 8 тысяч над Тихим океаном. Морская часть маршрута начиналась в Хабаровске, с посадками в Петропавловске-Камчатском, на ближайшем к нему из Алеутских островов - острове Атту , в Сиэтле и Сан-Франциско. Последняя посадка - Нью-Йорк. Бартини назначают ответственным за морскую часть перелета, который стартовал 23 августа 1929 года. Первая попытка 8 августа была неудачной. После завершения перелета этого самолета, названного "Страна Советов", Бартини вручают грамоту ВЦИК.

Вскоре он возвращается в Москву, где его назначают членом научно-технического Комитета ВВС и назначают в опытный отдел-3 (ОПО-3), который

возглавлял выдающийся авиаконструктор морского самолетостроения Григорович Д.П., переведенный сюда из Ленинграда. В 1928 году его арестовали по делу Промпартии, а вместо него пригласили французского авиаконструктора Ришара. В отделе трудятся молодые инженеры Антонов О.К., Бериев Г.М., Камов Н.И., Королев С.П., Лавочкин С.А., а Бартини продолжил заниматься гидросамолетами. В это время создаются такие самолеты, как МБР-2, МДР-3, МК-1. В 1930 году Григорович и Поликарпов создают И-5, самый современный истребитель того времени. В 1931 году их выпускают на свободу. В это же время Ришар возвращается во Францию, не создав ничего, что было бы принято на вооружение.

Много лет спустя, в 1965 году, Антонов прилетел во Францию на авиационный салон и там встретил Ришара. Вспомнили старых знакомых, а Ришар спросил:

"Лавочкин, Бериев, Камов, ты стали знаменитыми. А как Сережа Королев, ведь талантливый был парень?"

Антонов смущенно промолчал. А полгода спустя Ришар узнал всё о Сереже Королеве после сообщения ТАСС о его смерти.

В это время в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) решили организовать ЦКБ-39, собрав здесь многих известных авиаконструкторов, в том числе из Бутырской тюрьмы, где работало ОКБ-39. Бартини написал докладную записку в ЦК ВКП(б) о бессмысленности такой "коллективизации", за что его группу расформировали, а его уволили. Все рабочие документы своей группы он передал вновь назначенному Главному инженеру Бериеву. По этим чертежам вскоре был создан гидросамолет МБР-2 - морской ближний разведчик, который после двух десятков модификаций использовался до конца войны.

По рекомендации маршала Тухачевского М.Н. Бартини назначают Главным конструктором авиазавода №240 Гражданского воздушного флота, где он начинает проектные работы по самолету "Сталь-6". Особенностью машины было применение стали вместо дифицитного дюраля. Хотя боевые машины не входили в компетенцию этого ведомства, ему разрешают строить этот истребитель, на котором в 1933 году был установлен мировой рекорд скорости 420 километров в час, что на 100 километров превышало скорость любого советского самолета того времени. Следующим, в 1935 году, был пассажирский самолет "Сталь-7", который устанавливает рекорд скорости 405 километров в час на дальности в 5 тысяч километров. До этого рекорд скорости в 1935 году принадлежал американскому "Дуглас DC-1" и равнялся 272 километрам в час. Третья модификация этой модели - "Дуглас DC-3" выпускался по лицензии в СССР в течение сорока лет как ЛИ-2 и имел скорость 370 километров в час.

В 1938 году Бартини арестовывают по обвинению в шпионаже в пользу Муссолини. Он попадает в знаменитую "Туполевскую шарагу" - ЦКБ-29 НКВД, организацию тюремного типа и сначала работает в группе Туполева, а затем переходит в группу Томашевича Д.Л., который был конструктором у Поликарпова. Его арестовали за то, что на его самолете разбился Валерий Чкалов. Группа занималась проектированием истребителя-перехватчика. Работавшие вместе с Бартини рассказывали, что он садился, закрывал глаза и мог сидеть так час, два и более. Потом, как бы проснувшись, брал карандаш и рисовал свой очередной самолет. Не чертил, а рисовал и это получалось у него превосходно.

Незадолго до войны где-то в верхах решают переделать самолет "Сталь-7"

в дальний бомбардировщик ДБ-240, цифра 240 - номер завода, где работал Бартини. Ведущим конструктором после Бартини становится Ермолаев Е.Г.. Для консультаций по переделке самолета "итальянского шпиона" Бартини "тайно" привозят в его же КБ. В серию самолет выходит под индексом Ер-240 по имени конструктора Ермолаева. К началу войны было выпущено около 300 самолетов.

В августе 1941 года туполевские ТБ-3 и ильюшинские ДБ-3 (ИЛ-4) бомбили Берлин с двух аэродромов на острове Сааремаа (Эзель). Но уже в сентябре они этого не могли сделать, потому что немцы захватили практически все балтийские аэродромы. Единственным самолетом, который, взлетев с подмосковного аэродрома, мог долететь до Берлина и вернуться обратно, был ДБ-240 (Ер-240).

А далее жизнь сыграла злую шутку. Группу Туполева после создания самолета ТУ-2 в 1942 году освобождают, а Бартини остался в тюрьме еще на пять лет. ЦКБ-29 эвакуируют в Омск, где специально для Бартини создается ОКБ. Он работает над сверхзвуковым истребителем "Р" и истребителем-перехватчиком "Р-114", который имел немыслимую для 1942 года скорость, равную двум скоростям звука. Проекты отклоняются, так как промышленность не могла их реализовать. В 1944-46 годах Бартини проектирует транспортные и пассажирские самолеты, но нужные ему двигатели отдают Туполеву для ТУ-4. Нужен был носитель атомной бомбы. Позже наработки Бартини были использованы конструктором Антоновым Олегом Константиновичем при создании своих транспортных самолетов.

Вспоминается 1956 год, Северный флот, полк, в котором я служил, начал переходить на самолеты ТУ-16. Представители ОКБ Туполева были частыми гостями и рассказывали, какие новинки у них есть. Называли бомбардировщик, который имел скорость, равную 2М (М-число Маха, равное скорости звука). Даже тогда это казалось какой-то фантастикой, когда истребитель мог достичь только одной скорости звука. Можно себе представить, как воспринималась такая скорость за 10 лет до этого.

С 1946 года, еще оставаясь "зэком", Бартини работает в Таганрогском ЦКБ морского самолетостроения, где Главный инженер - Бериев. В то время, когда "зэка" спрашивали, что ему дали, он обычно отвечал приблизительно так: десять строгого и пять по рогам. "Пять по рогам" - это пять лет поражения в правах. Бартини тоже получил "пять по рогам", поэтому после освобождения в 1948 году ему нельзя было вернуться в Москву. Вероятно, не сойдясь во взгядах с Бериевым, пришлось уйти. Его назначают Главным инженером перспективных схем летательных аппаратов в Сибирском НИИ имени С.А.Чапыгина. Здесь он встречается со своим бывшим коллегой по ОПО-3 Григоровича - Антоновым, который руко-водит ОКБ-153 и конструирует свой, впоследствии ставший знаменитым, самолет АН-2. Это он скажет о Бартини как о "непонятом гении советской авиации". Здесь начинаются работы над двумя крупнейшими проектами: сверхзвуковой летающей лодки А-57 и вертикально взлетающей амфибии ВВА-14. Так было положено начало экранопланам и экранолётам.

В 1957 году Бартини откомандировали в ОКБС МАП в подмосковные Люберцы для разработки проекта сверхзвуковой летающей лодки А-57. Данные лодки были фантастическими не только по тем временам: скорость 2 500 километров в час, потолок 23 километра, дальность 15 тысяч километров, взлетный вес 250 тонн, вооружение - ракета РСС и бомба массой 3 тонны. Первоначальный проект был отклонен, его посчитали нереальным. Бартини

обратился к Королеву, который помог обосновать проект экспериментально. В дальнейшем самолет получил положительные отзывы различных комиссий, но правительственного решения о его производстве так и не было.

В начале 1960-х годов Бартини приступает к реализации амфибии ВВА-14, положив начало разработки идеи экранопланов. Такие самолеты, летя низко над поверхностью, способны перевозить большие грузы. Теория их полета заключается в том, что у низколетящего над поверхностью самолета, часть воздушного потока отражается от этой поверхности (экрана) и воздействуя на крыло, увеличивает его подъемную силу. Разработка амфибии продолжилась в 1965 году в Таганроге. К 1972 году было построено две таких амфибии, но изза сложностей с двигателями для вертикального взлета один экраноплан был переделан в экранолёт 14М1П. Амфибия, не "умея" вертикально взлетать, разгоняется по воде и взлетает. После этого экранолёт может летать на высоте нескольких километров.

После смерти Бартини в 1974 году эти работы был прекращены, потому что ОКБ Бериева работало над своими лодками А-40 и А-42. Всего на счету Роберта Бартини было более 60 законченных проектов, но реализованные можно пересчитать по пальцам одной руки. Его разработки опережали время минимум на 5-7 лет, поэтому промышленность просто не могла их реализовать, а иногда были инициаторы задержек под разными предлогами.

Часто Бартини называли непокладистым итальянцем. По любому вопросу он имел свое мнение, кроме того, не любил работать под чьим-либо руководством, говоря, что он "волк-одиночка". Даже предложение таких авиаконструкторов, как Туполев и Мясищев, работать у них, он отверг. Предпочитал иметь хоть и небольшое, но свое конструкторское бюро.

Когда работы над проектами останавливались или КБ закрывали, Бартини переходил к научной работе. Им создана теория шестимерного мира, которую назвали "Мир Бартини", где к привычному нам трехмерному пространству добавлено трехмерное время. Бартини говорил, что время, как и дорога, не пропадает после того, как мы по ней пройдем. Отсюда вывод, что любой человек, в любое время может оказаться либо в прошлом, либо в будущем, либо в другой цивилизации. Академики подняли шум, что такого быть не может, да и нигде это не используешь. Тогда Бартини на основе этой теории вывел формулу, по которой можно с любой точностью расчитать все мировые физические котстанты, а их десятки, такие как скорость света в пустоте, постоянная Планка и другие.

Работая с физическими величинами, Бартини построил матрицу, основанную на двух параметрах - пространстве и времени. Это позволило увидеть все законы физики как клетки матрицы, подобно клеткам периодической системы элементов Менделеева. Рассматривая матрицу, он обнаружил, что фундаментальные законы сохранения располагаются по диагонали таблицы. На основании этого, он сначала предположил, а затем открыл новый закон сохранения мобильности.

Это ставит Бартини на одну ступень с Иоганном Кеплером (открыл два закона), Исааком Ньютоном (закон сохранения импульса), Джулиусом Майером (закон сохранения энергии), Джеймсом Максвеллом (закон сохранения мощности), Михаилом Ломоносовым (закон сохранения массы).

Если же говорить строго, то закон сохранения массы был сформулирован в пятом веке до новой эры древнегреческим философом Эмпедоклом в следующем виде: "Ничто не может произойти из ничего и никак не может то, что есть, уничтожиться".

Задолго до Бартини подобное определение времени дал Мишель Нострадамус. В предисловии к своим "Центуриям" он объясняет возможность предсказания "... из самого факта абсолютной вечности, включающей в себя все времена". Следовательно, в любой момент присутствуют все события как прошлого, так и будущего.

В аэродинамике существуют термины "Эффект Бартини" и "Крыло Бартини". Суть "эффекта" состоит в уменьшении на 30% лобового сопротивления за счет размещения в "трубе" двух соосных винтов, вращающихся в разные стороны. Такую силовую установку называют "винт в кольце". Частично, без кольца, её использовал Туполев в своем ТУ-95. "Крыло Бартини", или крыло с переменной кривизной, начали использовать только через 10-15 лет на ТУ-144 и на англо-французском "Конкорде". Он рассчитал, что такое крыло будет иметь меньшее лобовое сопротивление, чем обычное. Особенно это сказывается на сверхзвуковых скоростях.

Еще в 1935 году Бартини делал доклад в ЦК ВКП(б), в котором обосновал идею математизации любого изобретения. Метод назвали "И - И" от принципа соединения взаимоисключающих требований - использовать "И то И другое". Он был против всяких "озарений" и случайностей, а говорил, что любая идея должна быть отражена в математической форме. Этот доклад засекретили и долгие годы он был недоступен простым инженерам. Спустя двадцать лет Генрих Саулович Альтшулер, известный любителям фантастики как Генрих Альтов, предложил теорию решения изобретательских задач (ТРИЗ), которая была основана на методе Бартини, а еще через тридцать лет эти идеи стали внедряться в практическом изобретательстве всех промышленно-развитых стран, где наибольшей популярностью пользуется так называемый "мозговой штурм". Кстати, он теперь используется не только в технике.

Делал Бартини доклад и в ЦК КПСС о перспективах развития транспорта. Для наглядности он использовал придуманный им "морфологический ящик". Предварительно были взяты характетистики всех видов транспорта: скорость, грузоподъемность, зависимость от погоды и и другие. Сгруппировав их, он получил три обобщенных характеристики. Для построения "морфологического ящика" использовал максимальные значения имеющихся характеристик: скорость космического аппарата, грузоподъемность танкера и так далее. Значения трех своих обобщенных характеристик он откладывал по осям привычной нам декартовой системы координат и строил пареллелепипед. Он и являлся "морфологическим ящиком". Если теперь для интересующего нас вида транспорта по осям отложить его обобщенные характеристики и построить по ним параллелепипед, то отношение его объема к объему "морфологического ящика" будет качеством этого вида транспорта. По этой методике самым выгодным видом транспорта является экраноплан. Здесь же можно узнать, какой параметр интересующего нас вида транспорта нужно улучшать, чтобы добиться наибольшего успеха. Нужно только найти сторону, имеющую максимальную площадь, посмотреть, какой параметр отложен по оси, перпендикулярной этой плоскости и улучшать этот параметр.

Ещё об одной работе Бартини, больше всех обросшей всевозможными домыслами. Разговор пойдет о самолете-невидимке. Его испытания относят к середине 1930-х годов на одном из северных секретных аэродромов. Самолет был переделан из яковлевского АИР-4 конструктором Козловым С.Г. в конструкторском бюро Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Особенностью самолета была его обшивка, сделанная из прозрачного мате-

риала - родоида, органического стекла французского производства. Изнутри на него наносилась амальгама, так что все "внутренности" самолета не были видны. Люди, присутствовавшие при его взлете могли наблюдать следующую картину. После привычных команд "от винта, "есть от винта" все увидели густой голубоватый выхлоп, шедший из бортовых отверстий. По мере увеличения скорости вращения пропеллера, самолет стал исчезать из вида. Те, кто находился близко к старту, видели, как машина отрывается от полосы и растворяется. Кто находился дальше, слышали только звук и по нему судили, что самолет взлетел.

И еще одна деталь о конструкции самолета. Утверждают, что двигатель самолета создавал определенного рода вибрации или было какое-то устройство, которое их создавало в зависимости от числа оборотов двигателя. Так что наличие вибрации было обязательным компонентом эксперимента.

Ещё об одной работе Бартини, больше всех обросшей всевозможными домыслами. Разговор пойдет о самолете-невидимке. Его испытания относят к середине 1930-х годов на одном из северных секретных аэродромов. Самолет был переделан из яковлевского АИР-4 конструктором Козловым С.Г. в конструкторском бюро Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Особенностью самолета была его обшивка, сделанная из прозрачного материала - родоида, органического стекла французского производства. Изнутри на него наносилась амальгама, так что все "внутренности" самолета не были видны. Люди, присутствовавшие при его взлете могли наблюдать следующую картину. После привычных команд "от винта, "есть от винта" все увидели густой голубоватый выхлоп, шедший из бортовых отверстий. По мере увеличения скорости вращения пропеллера, самолет стал исчезать из вида. Те, кто находился близко к старту, видели, как машина отрывается от полосы и растворяется. Кто находился дальше, слышали только звук и по нему судили, что самолет взлетел.

И еще одна деталь о конструкции самолета. Утверждают, что двигатель самолета создавал определенного рода вибрации или было какое-то устройство, которое их создавало в зависимости от числа оборотов двигателя. Так что наличие вибрации было обязательным компонентом эксперимента.

Говоря о пространстве и времени, Бартини ввел понятие "дискретность пространства и времени". Повидимому, это то же самое, что происходит при демонстрации фильма, который является набором статических дискретных картинок. Если их показывать с определенной скоростью, создается впечатление реально движущегося действа. Опираясь на другую гипотезу, мы можем из нашего настоящего времени попасть в любое другое - прошлое или будущее. А теперь представьте, что мы каким-то образом в нашем фильме "растянули" время между "картинками" и следующая появилась через полча са. За это время самолет успел взлететь, "картинка" пропала и самолет исчез. Пока нет следующей "картинки", мы самолета не видим. Он делает круг, садится на аэродром, появляется следующая "картинка" и мы видим самолет, который подруливает к нам. Описанные события кажутся нереальными, а может быть они когда-нибудь станут реальными. Сейчас не рассматриваем, как "растянуть" время, потому что этого пока объяснить никто не в состоянии

Был в СССР физик-теоретик, доктор физико-математических наук Юрий Борисович Румер. Был теоретиком, но занимался процессами колебаний авиационных конструкций. О нем говорили, что положив руку на крыло самолета, он мог предсказать его вибропрочность. Были работы по пятимерной оптике. В 1927-1932 годах стажировался в Геттингенском университете. Здесь он на-

писал работу по пятимерному обобщению теории относительности и познакомил с ней Эйнштейна. По его ходатайству Румер получил Лоренцевскую стипендию для продолжения работ в лаборатории основоположника квантовой механики Макса Борна. Вернувшись в СССР, Румер продолжил свои работы, но недолго: в 1938 году он был арестован за помощь "врагу народа", другому физику Льву Давыдовичу Ландау. Он попадает в знаменитую "Туполевскую шарагу", где уже сидит "шпион Муссолини" - Роберт Бартини. Они встречались и позже, так как после войны оба работали в Новосибирске. У них даже были совместные работы по пятимерной оптике.

Все рассказанное не говорит о тесной связи двух экспериментов с невидимками - самолетом и эсминцем, но можно предположить, что они явились результатом работ в одном и том же направлении.

В последние годы жизни Бартини писал научно-фантастическую киноповесть "Цепь" с собственными иллюстрациями. Он оказался ещё и талантливым художником, работая в оригинальной манере на грани реального и нереального. Его иллюстрация "Аллегория: единство Вселенной" напоминает полотна Чюрлениса из цикла "Сотворение мира".

Даже к вопросу о национальности он подошел философски. "Каждые 10-15 лет, - говорил Бартини, - клетки человеческого организма полностью обновляются, и поскольку я прожил в России более 40 лет, во мне не осталось ни одной итальянской молекулы". В анкетах, в графе "национальность" всегда писал - русский.

Многие люди, хорошо знавшие Бартини, отмечали необычную его особенность: он отвечал на вопрос, который еще не был задан. Собеседник, как бы оправдываясь, восклицал: "А я только-что хотел задать вам этот вопрос". Пожалуй, не зря некоторые исследователи жизни Бартини сходятся на том, что некоторые черты Воланда из "Мастера и Маргариты" Булгаков списал с Бартини. Ведь не понятно, откуда появился Воланд на Патриарших прудах и откуда появился Бартини в Ленинграде.

Общетеоретические воззрения Бартини, по его оценкам, могут быть поняты и воплощены через 200-300 лет, поэтому он завещал вскрыть свой архив в 2179 году, в его 300-летний юбилей со дня рождения. К сожалению, этот архив, как в свое время архив Николо Теслы, исчез в недрах спецслужб.

И в заключение, несколько свидетельств для характеристики Бартини. Главный маршал авиации Голованов Н.Е. считал лучшим дальним бомбардировщиком перед началом войны ДБ-240 Бартини и очень сожалел, что их было выпущено так мало.

Однажды в руководстве авиационной промышленностью шел спор по обсуждаемой сложной технической проблеме и никак не могли договориться, что же делать. Тогда встал конструктор Яковлев А.С. и сказал: "У нас же есть Бартини, вот и поручим проблему ему. Уж если он не решит, значит она принципиально нерешаема". Несмотря на такой лестный отзыв, в своих книгах воспоминаний об авиации "50 лет советского самолетостроения" и "Советские самолеты" Яковлев ни словом не обмолвился об авиаконструкторе Бартини.

Когда Сергея Павловича Королева однажды спросили, кто были его учителями, он назвал имена Туполева и Бартини, сказав при этом: "Мы все обязаны Бартини очень и очень многим. Без Бартини не было бы спутника".

Ко всем, от академика до чертежницы Бартини относился одинаково уважительно, как к коллегам по единому делу. Если кто-то говорил, что он работет "у него", он всегда поправлял - "с ним", подчеркивая, что это одна с ним

команда.

Современные исследователи творчества Бартини приходят в выводу, что здесь не обошлось без эзотерических знаний. Знавшие его рассказывали, что он мог вдруг куда-то пропасть, а по возвращении "высыпать" столько идей, что их трудно было просто понять. Некоторые сравнивают его с Калиостро или Сен-Жерменом (без того шлейфа авантюризма, которым их окружили), другие - с Леонардо да Винчи, указывая на то, что Бартини тоже мог писать левой рукой в зеркальном отображении, да и с рождением у него также не всё было ясно. Впоследствии никак не могли найти графа с такой фамилией, да и где он родился было не очень понятно.

Один из немногих еще довоенных друзей Бартини позже вспоминал:

"Похоже, что Бартини имел отношение буквально ко всему. Его видели в приемной Хрущева, за кулисами МХАТа, на "оттепельных" выставках, в лабораториях и на полигонах. И что-то неуловимое сдвигалось в жизни там, где проходил этот невысокий сероглазый человек, красиво стареющий патриций с железными мускулами и громадным лбом. Изысканный аромат тайны тянулся за ним как шлейф дорогих духов, дразня романтичных коллег и внештатных сотрудников компетентных органов. Даже писатели мемуаров часто обнаруживали, что пишут уже не про себя, а про свои встречи с Бартини".

Таганрогская поэтесса Образцова Н.В., работавшая когда-то с Бартини, написала о нем такие слова:

Нелегкий путь дошел до Таганрога.
Начало? Адриатика, Фиуме...
Берёг слова, он говорил немного.
В глазах прищуренных таились думы.
Прищур тех глаз спокойных, синих,
Зрачков бездонных глубина.
Таким запомнился Бартини,
Таким остался навсегда.

-