

Б.Бааде. Жизнь отданная авиации

В истории нашего города есть не мало ярких страничек, связанных с мировой и отечественной авиационной историей. Одна из них - послевоенное пребывание на территории современной Дубны немецких специалистов, занимавшихся созданием реактивной авиационной техники. Руководил тогда одним из совместных конструкторских бюро яркий организатор авиационного производства Германии Брунольф Бааде, 120 лет со дня рождения которого исполняется 15 марта.



Брунольф Бааде.

Начало жизненного пути. Первые самостоятельные шаги

Он родился 15 марта 1904 г. в рабочем пригороде Берлина Риксдорф, в семье инженера-электрика и домохозяйки, владевшей небольшим магазинчиком где продавались товары первой необходимости. Кроме него в семье были еще две младшие сестры. Работа отца и доходы от магазинчика позволяли типичной немецкой семье жить не богато, но устойчиво.



Брунольф с мамой и сестрой. 1913 г.

В 1910 году Бааде поступил в гимназию, которую успешно окончил в 1922 году. Учеба в ней, охваченный революционным романтизмом, оказался не безучастным к событиям ноябрьской революции 1918 г. в Германии. Как он потом говорил сам «немного поиграли в революцию». Учеба давалась ему довольно легко, но Брунольф в классе не был лучшим учеником. Из всех учебных предметов он отдавал предпочтение математике, физике, химии и географии, но холодно относился к языкам и, особенно, к истории.

Царившая в семье атмосфера самостоятельности и те трудности, которые обрушились на неё после ноябрьской революции и поражения Германии в войне заставили Б.Бааде сразу после окончания школы и до поступления в университет начать работать. В поисках работы оказался в Гамбурге, где стал трудиться разнорабочим на судостроительной верфи «Блом унд Фосс» на строительстве судна «Васкенланд», на котором он впоследствии устроился помощником кочегара и посетил Южную Америку. Для него это путешествие стало довольно серьезной жизненной школой.

Вернувшись из Латинской Америки, Б.Бааде начал изучать машиностроение в Берлинском техническом университете. Учеба пролетела быстро, и он осенью 1926 года сдал выпускные экзамены на «хорошо». Год он провел в Мюнхенском техническом университете, завершив учебу в бакалавриате, а в 1928 году получил учёную степень по механике. Ещё во время подготовки к предварительному экзамену в университет, Брунольф поступает на работу ассистентом в Немецкий научно-исследовательский институт авиации в Берлине в моторный отдел. Здесь ему удается впервые соприкоснуться с научными исследованиями в области аэронавтики. Одновременно он стал посещать и курсы высшего пилотажа. Пунктом пять Версальского Договора постройка самолетов в Германии была запрещена, поэтому он вступил в Академическую Лётную лигу и начал конструировать планеры, и добился в этом определенных успехов. В конце 1927 года Бааде получил лицензию пилота, пройдя курс обучения во все еще подпольной Немецкой летной школе, и стал участвовать в ежегодных соревнованиях по планерам в небольшом городишке Вассеркупп. Умение летать позволило лучше разбираться в теории и технических премудростях.

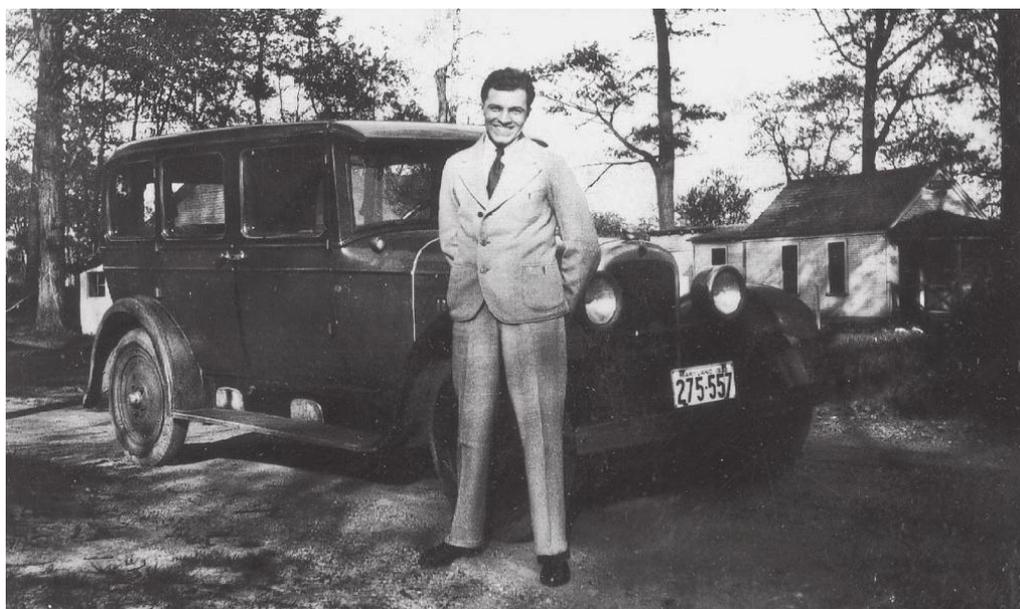
После учебы, свободный от всех забот, и став самостоятельным от родителей, молодой обладатель диплома устраивается в 1929 г. на работу в г.Аугсбург на Баварский авиазавод (BFW), потому что он был восхищен конструкторскими работами В. Мессершмитта. Там его назначают "конструктором по специальным работам". В 1929—1930 годах он работал в компании "Messerschmitt AG", куда из-за финансового кризиса и влилась BFW, над рядом удачных пассажирских авиалайнеров — BFW M.18, BFW M.20 и BFW M.24.



Б.Бааде (первый слева) в годы работы в компании "Messerschmitt AG". 1929 г.

Становление. Американский период жизни

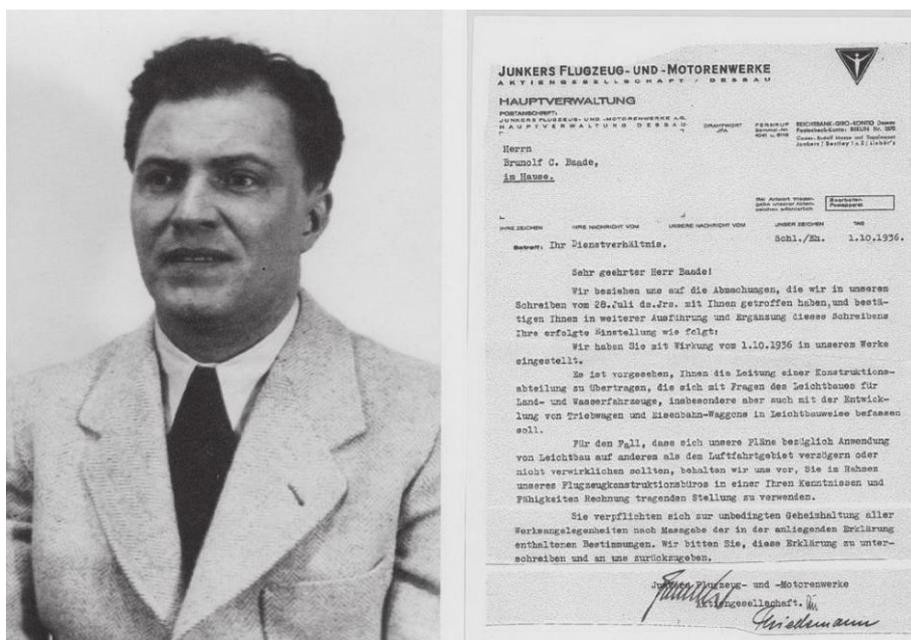
Однако в 1929 г. наступил мировой кризис., Больно ударил он и по этому авиапредприятию, что заставило Брунольфа Бааде в 1930 г. оставить родную Германию и уехать США сначала на практику, а потом остаться там в качестве представителя по продаже лицензии немецких фирм BFW и Deutz. С 1930 г. основным местом его жизни в США стал город Акрон, что в штате Огайо. Америка дала не только интересную и денежную работу, но свела в Нью-Йорке и с юной немецкой девушкой Анной. Поженились они в 1932 году там же – в Соединенных Штатах. Здесь родилась у них и первая дочка.



Брунольф Бааде в США. 1932 г.

В этом же году после работы в нескольких фирмах - Eastern Aircraft, North American Aviation и в американском филиале Fokker Company Бааде перешёл в компанию «Goodyear», где работал над проектом скоростного поезда «Comet».

Несмотря на очевидный профессиональный, да и жизненный успех в Северной Америке, он сохранял и поддерживал контакты со своими сослуживцами, работавшими в немецкой авиационной промышленности. Пока авиационным инженерам там было трудно, но с приходом Гитлера к власти, провозгласившего курс на воссоздание германской армии, авиации, флота, их положение стало меняться в лучшую сторону. У них появилась работа и перспективы. Поэтому, когда во второй половине 1936 года он вернулся в Германию с женой в отпуск они остаются на родине. Ему предложили работу в одной из ведущих авиакомпаний Германии – на заводе «Юнкерс» в городе Дессау.



Письмо фирмы «Юнкерс» с предложением о работе в ней. 1936 г.

Зрелость. Работа на заводе «Юнкерс»

1 октября 1936 года Бааде устроился на работу руководителем отдела разработки и дизайна. Предприятие создает для него самые благоприятные условия, обеспечив просторным домом, высокой зарплатой и обозначив перспективы карьерного роста. В 1937 году он определился и политически, став членом гитлеровской НСДАП. Опыт, умения и навыки, полученные им в предыдущие годы оказались хорошо востребованными и он очень быстро вырос в карьерном плане. Б. Бааде выделялся среди руководителей тем, что умел координировать работы различных конструкторских отделов и что главное - доверял руководителям отделов, оставляя за собой стратегическими вопросы. Обладая достаточными техническими знаниями, он умел к тому же и объединять вокруг себя людей, что и сделает его лидером, способным реализовывать большие технические проекты. Именно эти принципы оценило руководство компании, назначив его в 1941 г. руководителем серийного производства.



Б. Бааде (первый справа), главный конструктор Э. Зиндель (в центре) и директор по обучению П. Крац (слева.) в цеху предприятия. 14 июня 1941 г.

Это был довольно высокий пост в иерархии завода. С 1936 г. и по 1945 г. он принимает активное участие в разработке бомбардировщиков Ju 88В, Ju 288 и Ju 188, 388. Позднее, оценивая свою работу на фашистов в те годы Бааде довольно откровенно отметит в своих автобиографических записках, что "Мне, и наверняка другим немцам тоже, было кажется непонятным, почему никакого сопротивления не было оказано (фашизму –НП) ... Фактом во всяком случае остается то, что мы работали все эти годы для Гитлера, против которого мы были в принципе, и коричневые орды которого нам были несимпатичны. ...Работа была своего рода наркотиком, в который мы погрузились, чтобы не думать об этой дилемме..." Как и многие он просто работал, не задумываясь о политической подоплеке этого. Напомним, что он был и членом НСДАП. Видимо надо было создавать лояльный к существовавшей фашистской власти образ. И он был не один такой в Германии.

Прозрение к нему придет постепенно, по мере того как терпел поражение фашизм. Но крутой мировоззренческий поворот произойдет у Б.Бааде в январе 1945 года. Он тогда принял участие в тестировании новых двигателей в пещерных заводах в Хохлфельде близ Нордхаузена. Там работали узники концлагерей. Как потом вспоминал он, заключенные имели жалкий вид и трудились в ужасных условиях. Его это все потрясло. Но он увидел ещё и то, что эти люди, казалось бы, должны быть сломленными и подавленными, нашли в себе силы для саботажа и взаимной солидарности, что и побудило Брунольфа к переосмыслению событий в его Германии. И привело к собственному пониманию своей особой гражданской миссии в поверженной родной стране, а потом со временем и к вступлению в Коммунистическую партию.

В советском особом конструкторском бюро

Апрель 1945 г. стал для Бааде, как и тысяч сотрудников концерна «Юнкерс» переломным в жизни. Приближалась развязка. Третий Рейх доживал последние дни. Работать нормально уже не было возможностей. Американцы и англичане буквально каждодневно бомбили города, особенно те где развернуто было военное производство. Правда больше доставалось жилым кварталам, чем производственным площадям. Берегли заводы они для себя. Город Дессау оказался в руинах. Вслед за бомбежками его оккупировали американские войска, которым территории доставались почти без боя.

В поле зрения американской оккупационной армии попал и Б.Бааде. Он как и другие его коллеги-конструкторы из числа руководства «Юнкерса» были обвинены в принадлежности к НСДАП и помещен в лагерь для военнопленных. Там он от американских офицеров знал планы США по радикальной деиндустриализации Германии. По его словам, именно это и убедило его поддержать будущее Германии, определенное Советским Союзом. Толкало к этому и положение, в котором оказалась Германия, город Дессау, предприятия концерна «Юнкерс», которые он увидел, прибыв после ареста домой. Разруха и руины, бедствия некогда имевших работу и средства к существованию людей, с многими из которых Бааде связывали годы совместной работы, да и просто жизни – такая открылась перед ним реальность. Некоторые, оказавшись без любимого дела стали покидать родные места.

В начале июля в соответствии с положениями Ялтинской конференции, американские войска покинули Дессау и город вошел в зону советской оккупации. В условиях разрухи кто-то должен был взять на себя смелость и ответственность, чтобы её хотя бы остановить, а в лучшем случае изменить. И здесь устремления Брунольф Бааде и вероятные планы о восстановлении завода «Юнкерс», совпали и с советской политической линией на захваченных германских территориях. Уже к тому времени у советского политического руководства была выработана ясная линия на всемерное сотрудничество оккупационных сил с патриотически мыслящими гражданами побежденной Германии. Бааде именно таким и оказался.



Первые проведенные советскими специалистами исследования потенциала поверженной Германии показали, что во многих направлениях немецкие ученые и конструкторы ушли довольно далеко и нам было что взять на вооружение и чему научиться. Особенно это касалось реактивной техники.

Летом 1945 г., возникла идея использовать немецких специалистов для развития реактивной авиации в СССР. В Дессау создается Особое техническое бюро №1, в котором Б.Бааде стал главным инженером. А это давало возможность экономически поддержать население города Дессау, тысячам людей уйти от безработицы и работать по своей специальности, восстанавливать

промышленность. На первом этапе Б.Бааде по поручению советских специалистов, вслед за привлечением нужных людей, организует подготовку ими ответов о их прошлой деятельности на предприятии с необходимостью описать те или иные изделия, технологические процессы, восстановить различные узлы и детали самолетов. Особое здесь внимание обращалось на реактивную тематику. Таким образом в Особом техническом бюро №1, в июле 1945 года начались работы по реконструкции самолетов, устройств управления, двигателей. Очень многие работники «Юнкерса» вернулись к своей привычной работе.

Параллельно организуется и восстановление предприятия. ОТБ оказалось довольно хорошо оснащено экспериментальным оборудованием и сохранились некоторые нужные лаборатории. Найдены были и образцы не завершенной техники. Обозначился и круг квалифицированных кадров, с которыми можно было начать решать новые научно-технические задачи. Возникло предложение использовать немецких авиаконструкторов для воссоздания и развития реактивных самолетов и двигателей незавершенных из-за окончания войны. Бааде во всем играл заметную роль.

Ему было что предложить советской стороне из сохранившихся наработок конструкторов и инженеров. В частности, он готов был организовать в Дессау достройку летной машины Ju-287 V-2, которая еще в апреле 1945 г. была практически «на выходе». Достроить бомбардировщик было не так уж трудно, так как многое из комплектующих к нему хозяйственные американцы не сумели вывезти и уничтожить. Поэтому летом «287» уже взлетел и начал заводские летные испытания, что сплотило возрожденный конструкторский коллектив и дало импульс новым идеям.

Б.Бааде и его коллеги предложили советской стороне спроектировать и построить на базе Ju-287 новый, более совершенный бомбардировщик - бомбардировщик EF-131 («Entwicklungs Flugzeug» – «экспериментальный самолет») с шестью реактивными двигателями. Бааде считал, что он станет первым советским реактивным бомбардировщиком созданным конструкторами «Юнкерса».

Бааде вносит еще два предложения – завершить разработку и построить начатый еще при фашистах самолет-штурмовик EF-126 с пульсирующим двигателем и создать новый самолет EF-132. Все его идеи были одобрены советской администрацией в Германии и о них докладывают в Москву. В сентябре 1945 г. бюро Бааде получает задание от Народного комиссариата авиационной промышленности изготовить три прототипа EF-131, а также макет EF-132 и три экземпляра EF-126.

В январе 1946 года проект 131-го в Москве утвердили, и в Дессау приступили к выпуску рабочих чертежей. Активно начали вестись работы и по EF-126. Концерн «Юнкерс» снова заработал, но теперь он был собственностью Правительства СССР и работал по плану, составленному в Москве.

Таким образом, проектам, к которым имел прямое отношение Б.Бааде создавались самые благоприятные условия. Они обретали статус государственного задания. Сам же Брунольф становился известным в советских авиационных кругах человеком.

Интерес к работам немцев со стороны советского правительства не ослабевал. 16 апреля 1946 г. согласно приказа МАП в г. Дессау создается ОКБ-1, где организуются два КБ - по строительству реактивных двигателей и реактивных самолетов, который и возглавил Б.Бааде. По состоянию на 6 июня 1946 г. ОКБ-1 стало самым большим из всех организованных в Германии КБ. Здесь уже работало - 3325 человек, из них: русских специалистов - 32, немецких специалистов - 1169, и немецких рабочих - 2124. Предприятие было одним из крупнейших по техническому оснащению.

17 апреля 1946 г. выходит постановление Совета Министров СССР, ставшее историческим. Оно подтверждает все ранее принятые решения по опытно-конструкторским работам, и вместе с тем им принимается решение: «...в течение октября 1946 года перевезти в Советский Союз: на завод N 458 (Московское море): Самолетное ОКБ из г. Дессау инженеров и конструкторов - 150 человек, рабочих - 160 человек...» Здесь организовывался опытный завод №1 и организовывались три конструкторских бюро, одно из которых – по реактивным бомбардировщикам и штурмовикам, и должен был возглавить Б.Бааде.

Name: **B a a d e**
Фамилия:

Vorname: **Brunolf**
Имя:

Geburtstag: **15. März 1904**
День рождения:

Geburtsort: **Berlin**
Место рождения:

Beruf: **Direktor, Dipl.-Ing.**
Профессия:

Anschrift: **Dessau**
Адрес:
Oechelhäuser Str. 33

18. Mai 1946.
Dessau, den

Der Polizeipräsident
i. A.
Pol. Sekretär

Eigenhändige Unterschrift des Inhabers
Brunolf Baade

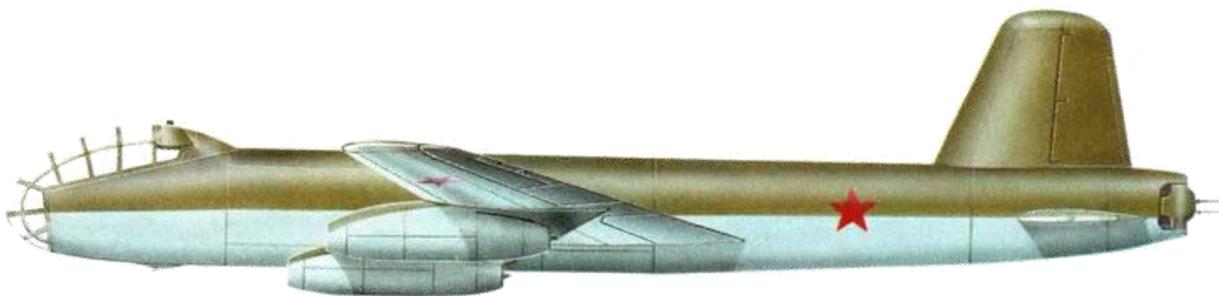
DER POLIZEI
DESSAU

DER POLIZEI
DESSAU

Регистрационная карта Б.Бааде. Май 1946 г.

В мае и летом 1946 г. работы по реактивным самолетам развернулись широким фронтом и Бааде как главному конструктору пришлось помимо чисто конструкторских, технических задач решать и множество организационных, производственных. Да и экономических. Более других продвинулись работы по самолету-штурмовику EF-126. К осени 1946 г. производственные цеха фирмы «Юнкерс» выпустили пять экземпляров этой машины. Это был успех, и он вдохновлял коллектив. В дальнейшем испытания её должны были проводиться уже Советском Союзе.

Успешно шла и работа над средним реактивным скоростным бомбардировщиком EF-131. В январе 1946 г. началась подготовка к сборке опытного образца. В мае начались аэродинамические продувки модели самолета. В июле был готов полноразмерный макет самолета. Месяц спустя Б.Бааде доложил своему руководству о завершении производства первого экземпляра EF-131.



EF-131

После обмеров, нивелировки и пробных рулежек 16 августа EF-131 был передан на летные испытания. Однако полетов не проводилось. В сентябре для Бааде поступил приказ: разобрать летный экземпляр EF-131 и вместе со второй машиной отправить в Советский Союз. Дальнейшая работа уже проводилась там.

Если EF-131 создавался на основе бомбардировщика Ju 287, то EF-132 представлял собой полностью новую конструкцию. Это должен был быть тяжелый шестимоторный реактивный бомбардировщик с максимальной скоростью полета 950 км/ч и бомбовой нагрузкой 4 т. Главными конструкторами самолета стали сам Бааде и доктор Шайбе. В августе 1946 г. в Германии была закончена разработка эскизного проекта. К октябрю были в основном готовы рабочие чертежи самолета и началось строительство макета, изготавливались приспособления для сборки первого экземпляра EF-132. Работы по этому самолету были продолжены уже в СССР.

Начало осени 1946 г. стало своеобразным рубежом для Брунольфа Бааде. Можно было подвести некоторые итоги годичной работы. Он в большом деле проверил себя как творческий руководитель способный решать масштабные задачи.



Ведущие специалисты конструкторского бюро в Дессау. Осень 1946 г. Бааде в центре.

Благодаря его энергии, ОКБ-1 превратилось в довольно крупный и неплохо оснащенный научно-производственный центр. И что главное, Б.Бааде удалось выдержать все поставленные сроки по созданию самолетов. Впереди предстояло преодолеть ему новый драматический жизненный рубеж.

В ночь на 22 октября 1946 года началась специальная операция по перемещению немецких авиационных специалистов из Германии в СССР, которая длилась по 1 ноября, но первая группа авиационных специалистов была отправлена самолетами в Москву ранее - в начале октября. Обо всем этом Б.Бааде знал и сам лично определил список специалистов, которых предстояло перевезти. Это была депортация, но депортация, как считают некоторые советские историки авиации, с комфортом, так как предложенные условия пребывания в Советском Союзе были хорошими и выгодными для немцев во многих отношениях. И с ними нельзя не согласиться. Да, специалисты были вдали от родины, но имели рядом свою семью, гарантированную работу, заработки, питание, нормальные жилищные условия. В Германии на тот момент этого ни чего практически не было.

Жизнь и работа в Иваньково

Первая группа немецких авиационных специалистов прибыла в поселок Иваньково Кимрского района Калининской области в конце октября. Начиная с декабря 1946 г. по февраль 1947 г. стало прибывать сюда промышленное и другое оборудование. В этот же период в СССР доставили и опытные образцы самолетов – два EF-131, EF-126. А вместе с ними прибыл к месту новой работы и Б.Бааде. В его жизни начинался новый этап – иваньковский. Советское руководство создало ему все необходимые производственные и бытовые условия для работы. Он стал жить со своей многочисленной семьей в просторном жилье, имел самую наивысшую из всех приехавших коллег зарплату, лучшее продуктивное обеспечение, даже получил возможность отдыха с семьей в Крыму. Бааде предстояло, как руководителю коллектива решать множество задач со многими неизвестными организационно-технического, управленческого, бытового, коммуникативного характера, с которыми он успешно справился.

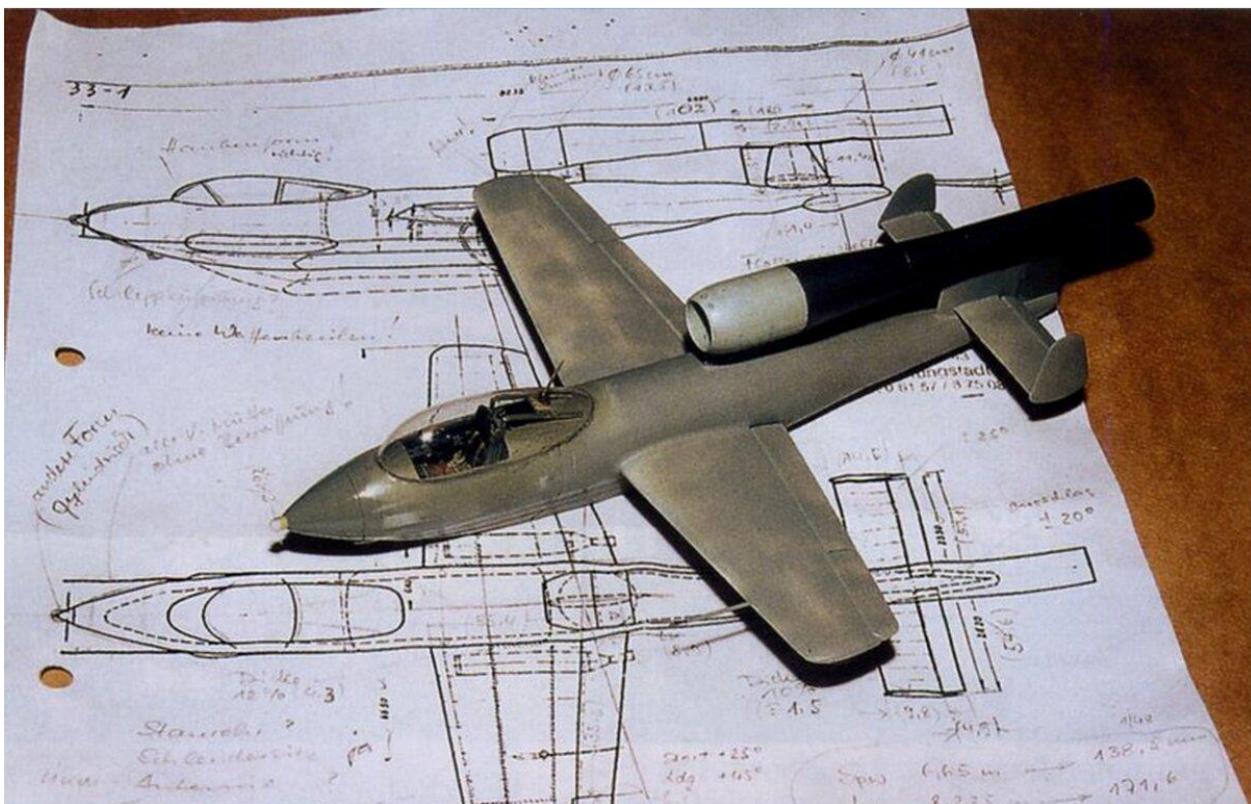
Обладавший высокой степенью коммуникативности Бааде, очень быстро вошел в новую производственную среду, завязал широкие контакты со своими советскими коллегами и стал среди них пользоваться авторитетом. Причем не только у руководящего и инженерно-технического персонала, но и среди рабочих. У него была хорошая память и он в короткий промежуток времени уже знал многих советских по именам и отчествам. И старался к ним именно так обращаться. Советских инженеров и рабочих подкупала в нем простота, доступность, что заметно его отличало от многих его немецких коллег, отличавшихся недоступностью и чопорностью. От него, как они вспоминали через много лет, шла особая энергетика, привлекавшая к нему людей. Не удивительно, что он всегда был в окружении специалистов, как немецких, так и советских. Он получил широкие полномочия и возможности «входить» в кабинеты советского авиационного начальства. К нему прислушивались, но настороженное отношение как к представителю чуждого советскому человеку государству было и сохранилось вплоть до его возвращения на родину.



Семья Бааде на реке Волга.1948 г.

Из-за затянувшейся подготовительной стадии опытно-конструкторская и производственная работа в ОКБ и на заводе началась лишь в конце марта 1947 г. Своим приказом Министерство авиационной промышленности СССР тогда определило заводу №1 задачи. Главная, стоявшая перед Брунольфом и его конструкторским коллективом - быстрее начать летные испытания привезенных из Германии EF-131 и EF-126.

ЕФ-126 полетел 16 марта 1947 г. Дальше вроде бы все складывалось не так уж и плохо, но в октябре 1947 года испытания остановились. В конце 1947 года машины были оставлены на аэродроме под открытым небом. Поздняя осень и зима нанесли самолетам серьезный ущерб. В 1948 году повторный ввод в эксплуатацию оставшихся прототипов ЕФ-126 оказался чрезвычайно трудоемким из-за полученных самолетами погодных повреждений. В конечном итоге программа ЕФ-126 в середине 1948 года была Миавиапромом закрыта.



Макет ЕФ-126

Испытания первого в СССР реактивного бомбардировщика ЕФ-131 начались 23 мая 1947 г. Результаты были обнадеживающими, но обнаружились еще дефекты, на устранение которых ушло много времени. Поэтому закончить летные испытания бомбардировщика к намеченному сроку все же не удалось.

ЕФ-131 совершил до конца года всего семь полетов. Потом несколько месяцев ЕФ-131 простояли на аэродроме под снегом. После Нового года в январе-феврале 1948 г. было выполнено еще восемь полетов. Он достиг скорости 850 км/ч. То был успех, ведь такого бомбардировщика у Советского Союза еще не было. В июне 1948 г. планировали продолжить испытательные работы, но 21 июня 1948 г. приказом Министра авиационной промышленности работы были прекращены как не перспективные.

Проект реактивного бомбардировщика ЕФ-132 был самым амбициозным проектом ОКБ-1 и оценивался благосклонно советским руководством. В 1947 году на заводе №1 одновременно с работами над «131» началась постройка полномасштабного макета ЕФ-132. К началу 1948 г. изготовление макета близилось к завершению, шло рабочее проектирование отдельных частей самолета и производственной оснастки. Некоторые системы и агрегаты – шасси, стрелковые турельные установки – были заказаны другим заводам. В аэродинамической лаборатории завода выполнили продувки модели самолета. Однако в июне Постановлением Совета Министров СССР тема была закрыта, как не актуальная. К этому времени советские конструкторские коллективы уже сумели создать более прогрессивные машины.

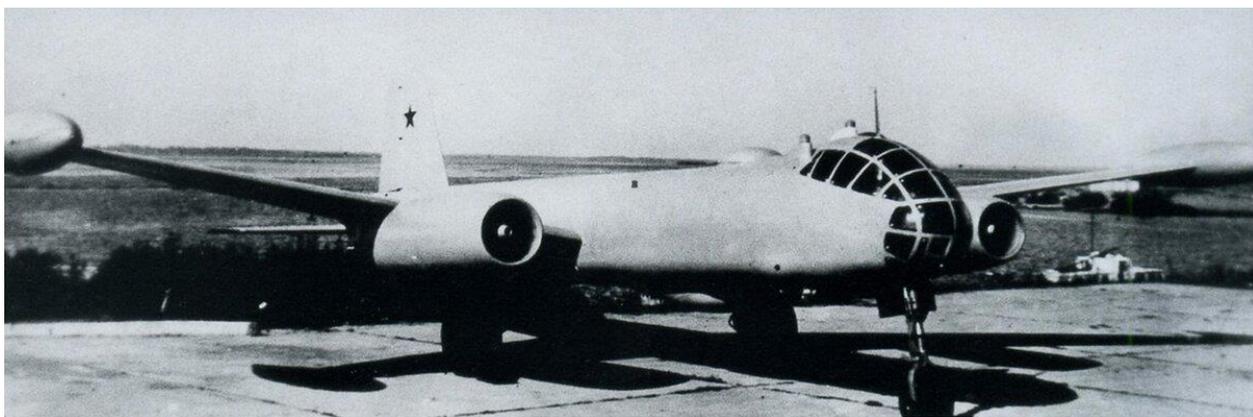
В жизни Брунольфа Бааде наступила тяжелая полоса. Он как никто другой понимал последствия принятого решения. Родившимся в 1946 г. планам, реализации которых он отдал много сил и энергии, возможно не суждено было сбыться. Судьба сформированного им ОКБ-1 и его сотрудников становилась не ясной. Ему пришлось предпринять невероятные усилия чтобы убедить руководство Министерства авиационной промышленности СССР в необходимости поверить в возможности руководимого им коллектива. Ему поверили. И ОКБ приступило к проектированию высотного бомбардировщика EF-140. Он стал первой целиком изготовленной в СССР разработкой. 22 июля 1948 г. произвели выкатку самолёта. К сентябрю 1948 года машина была построена и подготовлена к полётам, после чего сразу же приступили к её испытанию. Самолёт вёл себя нормально.



Бомбардировщик EF-140

К весне 1949 года на EF-140 были установлены новые двигатели АМ-ТКРД-01. Заводские испытания были продолжены и завершились 24 мая. Государственных испытаний 140-го проведено не было, возможно, по причине удачного проведения в СССР в это же время работ над другим проектом - высотного бомбардировщика ТУ-14. Постановлением СМ СССР от 14 мая 1949 года тема EF-140 закрывалась и ОКБ-1 было рекомендовано приступить к работам по доработке самолета и созданию на его основе высотного скоростного разведчика, получившего в дальнейшем обозначение EF-140(P) или 140P.

Эту машину немцы проектировали уже с участием главного конструктора опытного завода №1 С.М. Алексеева. Брунольф Бааде стал его заместителем.



EF-140P

Параллельно с EF-140P был заказан вариант бомбардировщика-разведчика EF-140 Б/Р, разработка конструкции которого была начата 20 августа 1949 года.

Тем временем в конце лета 1949 года EF-140P был готов к испытаниям. Взлетел он с аэродрома 12 октября 1949 года. Во время этого полета при увеличении скорости появилась тряска крыла. Второй полет - 20 октября, при большей скорости выявил уже сильную тряску. Самолет вернули на завод для доработки. Окончательный вердикт по этому самолету вынесло ЦАГИ, которое пришло к выводу о нежелательности использования крыла обратной стреловидности в авиации. 18 июня 1950 года программа самолета 140 Р и его дублера 140 Б/Р, уже проходящего наземные испытания закрывалась. Пройдут годы, и конструкторская мысль утвердится в жизненности существования предложенной тогда немцами концепции в создании авиационной техники. А тогда она была слабо изучена.

Самолеты проекта «140» были своеобразным рубежом в деятельности руководимого Б.Бааде конструкторского коллектива. Надо было выходить на новый уровень конструкторских разработок, чего собственно и ждали от Бааде и его коллег руководители советского авиапрома.

Их ожидания совпали и с позицией Бааде, считавшего что надо коллективу постоянно искать новые идеи и предлагать их в создание новых проектов машин. В ОКБ-1 было разработано «множество» эскизных проектов, которые в поисках оптимального решения один за другим были отброшены. Одной из этих промежуточных разработок был проект высотного самолета. Наряду с этим проектом в инициативном порядке под руководством Б.Бааде была выполнена предварительная проработка и реактивного бомбардировщика ближнего радиуса действия, получившая обозначение РБ-2. К июлю 1948 года аванпроект был готов и представлен министру авиационной промышленности. 24 сентября 1948 года проект был представлен в ГК НИИ ВВС, где получил одобрительную оценку. Через некоторое время ОКБ-1 получило задание на бомбардировщик большей дальности, и недостроенный макет самолета РБ-2 целиком был перестроен в макет новой машины - реактивного бомбардировщика, который получил индекс «150».

Новая машина повторила РБ-2 в ряде деталей и стала первой полностью новой конструкцией совместного советско-немецкого коллектива, которая была реализована в металле. В течение 1948 г. специалистам удалось изготовить предварительный макет кабины и кабины стрелка, разработать чертежи типовых конструкций агрегатов планера. К февралю 1950 был закончен весь объем чертежей по проекту, и начиная с мая 1950 года, началась сборка опытного образца. К постройке бомбардировщика приступили в 1950 году и к 1 мая 1951 года он был готов. Сборку статического и летного 150-го завершили только в конце 1951 года.

До марта 1952 г. самолет проходил наземные заводские испытания. Лишь 8-11 августа 1952 г. были совершены 19 пробных пробежек на аэродроме. Первый испытательный взлет откладывался и состоялся только 5 сентября 1952 года. До конца осени успели провести восемь полетов. Они показали, что основные заявленные характеристики подтверждаются и машина претендует на новизну в советском авиастроении. Это был большой успех советских и немецких конструкторов, инженеров, рабочих.

Весной 1953 г. полеты продолжили. К 9 мая 1953 года самолёт выполнил 16 полётов и В 17 полёте, в этот день, самолёт попал в аварию. Больше самолета «150» не полетел. Причиной аварии по мнению многих очевидцев её стали ошибки пилота. Но официально это не признали.



Опытный бомбардировщик «150»

В ноябре 1953 г. заводские испытания были официально завершены и было получено указание об окончательном закрытии проекта. Попытки Бааде отстоять его успехом не увенчались. Никто слушать его доводы в советских авиационных верхах не захотел. Там решили сделать ставку на советские разработки. Тем более они были на выходе.

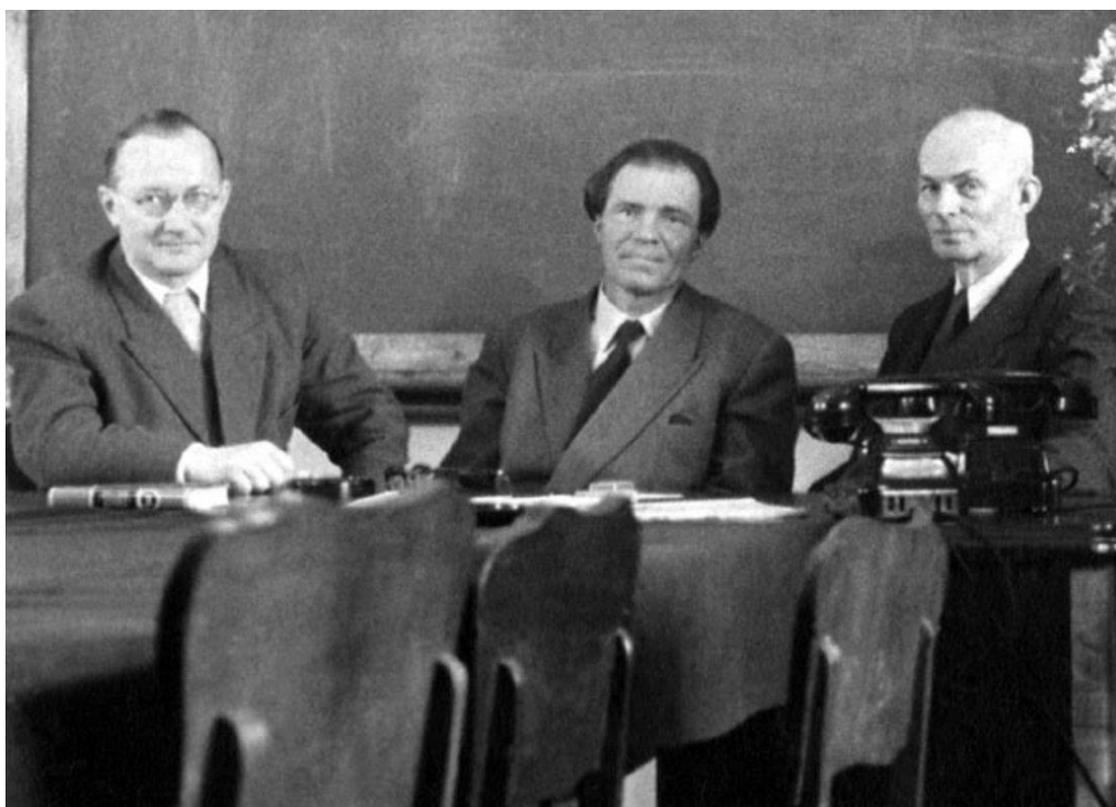
Так завершилась судьба этого интересного проекта в нашей авиационной истории. Оценивая его можно сказать, что 150-й на момент начала проектирования был одной из передовых машин такого класса и потом достиг всех заданных в аванпроекте требований, в ряде случаев превзойдя их. «150» имел характеристики лучшие, нежели у массового фронтового бомбардировщика Ил-28. Как считают специалисты, по своим характеристикам эта машина могла соревноваться и с американскими аналогами. А по оценке авиаконструктора С.М.Алексеева, которую он сделал незадолго до своей смерти «...его создание стало значительной вехой в развитии авиационной технической мысли уже потому, что многое в его конструкции, впервые примененное, использовалось при создании других машин.»

Авария и закрытие проекта «150» стали и концом деятельности немецких конструкторов в поселке Ивановково. До этого, еще в 1951 г., опытный завод №1 покинула первая группа - 126 специалистов, в 1952 — 80. К началу 1953 г. там оставалось всего 165 немецких инженеров и рабочих.

Во главе авиационной промышленности ГДР

Брунольф Бааде не был бы им если бы сложа ожидал руки каких-либо предложений от советских авиационных властей. Сначала он попытался заинтересовать руководство СССР эскизным проектом специального «правительственного» реактивного самолета для перевозки важных персон, но поддержки не нашел. А потом, в 1952 г., предложил идею создания среднего магистрального пассажирского самолета, прототипом которого должен быть «150»-й. Предполагалось, что при удачном ходе его ввода в эксплуатацию Советский Союз будет его приобретать. Кроме того Б.Бааде планировал еще продавать его и в другие страны. Такого самолета еще в Европе пока еще не было, хотя работы активно уже велись. С создания этого лайнера руководители социалистической Германии планировали начать развитие собственной авиапромышленности.

Для работы над ним по просьбе правительства ГДР ведущие специалисты - бывшие руководители ОКБ и отделов, после закрытия проекта «150» были переведены на авиационный завод № 431 в пос.Савелово, что расположено в 25 км. от Иваньково. Сюда же переехали и наиболее авторитетные немецкие специалисты, работавшие в других городах нашей страны. В жизни Брунольфа Бааде начинался новый этап – савеловский.



Савелово 15 марта 1954 года: исполняющий обязанности начальника ОКБ Брунольф Бааде (в центре) в день своего 50-летия со дня рождения. Слева от него Фердинанд Бранднер, начальник отдела разработки двигателей, а справа профессор Гюнтер Бок, которого Бааде назначил главным конструктором самолета "152".

В июле 1954 г. Б.Бааде и его коллеги вернулись в ГДР. С собой они привезли лицензию от СССР на производство в ГДР самолета Ил-14, как своеобразный стартовый проект для начала создания в стране авиапрома, эскизный проект будущего четырехмоторного 60 местного турбореактивного пассажирского лайнера.

Сначала, по приезду в ГДР, центром работы над новым самолетом стал г.Дессау, но по мере того как проект нового самолета, получившего название В-152 (Baade 152), перейдет в практическую плоскость производства, созданное Бааде ОКБ в мае 1956 г. переберется в

г.Дрезден, где оно было включено в состав образованного в 1952 г. авиастроительного предприятия. Оно с целью получения опыта серийного производства пассажирских самолетов с 1955 г. производило по лицензии СССР ближнемагистральные самолеты Ил-14. Переезд на родину во многом изменил статусное положение Брунольфа. С 1954 г. он был назначен техническим руководителем авиапромышленности ГДР. Одновременно стал главным конструктором самолета «152» и директором Научно-исследовательского центра авиапромышленности, а также преподавателем Дрезденского университета. В 1956 г. ему было присвоено звание его профессора.

Руководство созданием первого самолета ГДР давало ему огромные административные полномочия, распространявшиеся не только на ОКБ и дрезденское предприятие, но и на другие смежные сферы, связанные в той или иной степени с реализацией проекта «152».

Начав работу над «152» Бааде опирался на всестороннюю поддержку руководства ГДР, с которыми у него сложились хорошие деловые и личные отношения. Он сумел их убедить в успешности начатого проекта и его политических и экономических преимуществ. Ему доверяли и хотели, чтобы самолет стал неким национальным брендом, свидетельствующим о технических достижениях молодого социалистического государства. Проект во что бы то ни стало должен был быть реализован и как можно скорее и Бааде подчиняет всего себя созданию В-152.

Но уже на первом этапе он встретился со многими трудностями, недооценив возможные проблемы. Работа над «Baade 152» официально началась в 1955 году. Изначально он разрабатывался как 57-местный авиалайнер, но планировалось разработать альтернативные варианты размещения, такие как конфигурация вместимостью 72 пассажира или более просторная компоновка на 42. Казалось бы в этом самолете многое внешне было от «150», но это была совсем новая машина. Важно заметить, что оригинальная силовая установка, стреловидное крыло и оперение, как и общая схема самолета опередили свое время. В момент появления эта схема не имела должного признания, но спустя 10-15 лет она получила широкое распространение в мировой гражданской авиации. Вообще же, немецкий лайнер В-152 внешне сильно напоминал американский “Stratojet” и, особенно в первых проектных вариантах.

В марте 1956 года Б.Бааде и его «команда», в которой работало большинство бывших «иваньковцев» представили на рассмотрение первый вариант самолета. Лайнер получил крыло стреловидностью по передней кромке 35° и пассажирский салон на 40-48 км. По проектным данным В-152 мог набирать высоту 11-12 км для полёта на крейсерской скорости.



Другой вариант от марта 1957 года отличался измененной кабиной пилотов и компоновкой самолета, который теперь рассчитывался на 40, 50 или 60 пассажиров. Максимальная скорость полёта составляла 810 км/ч, крейсерская – 765 км/ч. Утверждение проекта состоялось 24-25 апреля 1957 года. В скором времени появился еще один вариант авиалайнера.



Генеральный конструктор Брунольф Бааде в своем рабочем кабинете в Дрезден-Клотцше.1957 г.

Начавшаяся работа шла быстрыми темпами. График работ был довольно плотным. Амбициозный Бааде торопился сам и торопил окружающих. Ему было важным показать скорее, как говорят «товар лицом». Однако сам планер самолета сумели сделать только к началу 1958 г. Слабым звеном оказалось и создание двигателей. Тем не менее все же в марте 1958 г. состоялась первая презентация самолета «152», а выкатка 30 апреля.



Выкатка первого прототипа «152» V1 из сборочного цеха. 30 апреля 1958 г.



Дальше дела пошли немногим быстрее и 4 декабря 1958 года состоялся первый полёт продолжительностью 35 минут. Второй полёт состоялся лишь четыре месяца спустя, – 4 марта 1959 года, во время Лейпцигской ярмарки. Было понятно, что машина была еще «сыроватой», но высоким советским гостям во главе с Н.С.Хрущевым надо было показать успехи немецкого авиастроения. Тем более, что это было важно и для коммерческих интересов ГДР, ведь СССР как ожидалось был потенциальным покупателем новой машины. Были надежды и на финансирование работ с его стороны. Но после 55 минут полета 152-й потерпел катастрофу.

Для Бааде и его коллег это был сильный удар, который он переносил очень тяжело. Однако он все же не потерял уверенности в успехе, в чем сумел убедить и руководителей страны. Развернулась интенсивная работа по доводке второй модификации «152». К 30 июля 1960 г. успешно прошел полет модифицированного самолета «152А».

Второй полет (на 20 минут) самолёт выполнил 4 сентября. 7 Сентября 1960 года запустили третий прототип 152-го и продолжили наземные испытания второго. Они, к сожалению Б.Бааде и его коллектива, оказались неутешительными. Программа летных испытаний была в внезапно прекращена. В декабре 1960 г. остановили и наземные испытания второго прототипа.

Последствия от неудач с испытаниями оказались труднопредсказуемыми. На заседании ЦК СЕПГ 28 февраля 1961 г. немецкое высшее партийное руководство принимает решение закрыть проект создания самолёта В-152, который на тот момент становился уже устаревшим. Это стало похоронами гражданского авиастроения ГДР, которое к концу года завершило своё существование.

Брунольфа Бааде постарались не обидеть и создали «под него» специальную научно-производственную структуру «Институт лёгковесных конструкций и экономного использования материалов». Его он возглавил с 1 июля 1961 г. и продолжил по поручению правительства заниматься расформированием уже не существующей авиационной отрасли. Новая должность сформировала и новый образ жизни. Бааде стал спокойным и размеренным, предсказуемым. Параллельно с работой в институте он продолжал преподавать на факультете авиационной техники в Дрезденском технологическом университете. Так постепенно он подошел к своему 65-летию. В марте 1969 г. он отметил эту дату и по болезни ушел на пенсию. Но жизнь ему отмерила не так уж много. 5 ноября 1969 года Брунольф умер в Берлине. В печати ГДР был опубликован некролог, где отмечались его большие заслуги перед немецким авиастроением. Его похоронили в Айхвальде на окраине

Берлина. Верное служение Бааде ГДР и её авиационному производству было отмечено несколькими государственными наградами страны и в их числе орденом «За заслуги перед Отечеством».

После его смерти в ГДР оценили его вклад в национальное авиационное производство. Именем Бааде названы и существуют сейчас улица в берлинском районе Людвигсфельде, а также небольшая улица у аэропорта Берлин-Бранденбург. Не исчезло его имя и в истории концерна «Юнкерс». Немецкие историки относят его к числу наиболее ярких руководителей, внесших заметный след в авиационное развитие компании и Германии. Вышли в свет несколько книг о Бааде, его жизни и деятельности. В Германии опубликованы и воспоминания конструктора.

Все это свидетельствует о признании его исторической значимости в развитии мировой авиации, и в том числе и нашей страны. Да, он был патриотом Германии и любил свою страну не меньше чем миллионы немцев. Любил и стремился достойно служить ей. Но он был еще и большим патриотом авиации, которой посвятил ей всю свою жизнь. Именно здесь, в полной мере, раскрылись его личные качества талантливого руководителя, способного в соответствии со своим историческим временем и предназначением мыслить глубоко и масштабно, подчинять самого себя и судьбы других вверенных ему людей, решению сложнейших технических задач.

Характеризуя его как конструктора, стоит обратиться к мнению нашего отечественного исследователя истории авиации Л.П.Берне, который называл Брунольфа Бааде талантливым немецким авиаконструктором, человеком «...с замечательными личными качествами и трагической творческой судьбой». К сожалению, так сложилось, что в силу множества обстоятельств, в том числе субъективного характера, все конструкторские проекты, осуществлявшиеся при его участии, не стали серийными. И в этом трагизм и его, и людей, кто в разные годы были вместе с ним. Но их работы являлись пионерскими, а как известно, тем кто идет первым всегда трудно, так как их ожидает много неясного и не исследованного. И не всегда им удается достичь цели. Так вот Бааде со своей командой пусть и не получили радости от взмывших ввысь десятков и сотен машин, но они открывали путь другим, кто шел после них. А это тоже исторический путь, который он преодолел достойно, в том числе и будучи в Советском Союзе, в нашем городе.

Н.Н.Прислонов

Более подробно с жизнью и деятельностью Б.Бааде можно познакомиться, прочитав книгу «Кто вы, доктор Бааде?», которую можно найти на сайтах муниципального музея археологии и краеведения (раздел Библиотека) и муниципальной библиотеки левобережья (раздел Краеведение. Книги Прислонова), фонда «Наследие».