

Конструктор с большой буквы

28 мая исполнится 105 лет со дня рождения **ВЛАДИМИРА АЛЕКСЕЕВИЧА ДОБРЫНИНА**, генерального конструктора, лауреата Сталинской премии, доктора технических наук, одаренного человека и руководителя.

С Рыбинском он был связан почти 20 лет. В 1943 г. приехал из Уфы вместе с возглавляемым им КБ на завод № 36 ("Рыбинские моторы") и до 1957 г. был главным конструктором завода (затем КБ было выделено в самостоятельное Союзное конструкторское бюро, и В. А. Добрынин - уже генеральный конструктор ОКБ-36).

Но судьба связала его с Рыбинским заводом еще задолго до переезда ОКБ в этот город...



В. А. Добрынин

Конструктор

Как-то в беседе с одним из ветеранов конструкторского отдела дизельного завода разговор зашел о Добрынине. Пошли воспоминания. "Помню, как он возился со своей машиной - довоенная еще машина была, допотопная такая..." - А как она называлась, не знаете? Это не та машина, которой его за подготовку чкаловского перелета премировали? - "Возможно, она и была", - подтвердил мои предположения собеседник. - "Я и не знал, что его награждали машиной".

Автомашинами В. А. Добрынин был премирован дважды: в 1934 году - "за участие в подготовке рекордного перелета М. Громова по замкнутому маршруту" - и в 1936 г. - за подготовку перелета В. Чкалова по Сталинскому маршруту "Москва - Петропавловск-Камчатский" через Северный Ледовитый океан. За подготовку этого перелета от Наркомата он получил автомашину, а от Правительтва - орден Красной Звезды.

Рекордные полеты совершались на самолете А. Н. Туполева с двигателями М-34, конструкции А. А. Микулина. Постройкой и доводкой первого отечественного двигателя руководил В. А. Добрынин - в то время он возглавлял I сектор конструкторского отдела бензиновых двигателей в ЦИАМе.

В этот период (1930-1932 гг.) и приезжает В. А. Добрынин в Рыбинск на завод № 26 - для руководства постройкой опы-

ного образца двигателя, созданного в стенах ЦИАМа.

"Успешное создание мотора М-34 обязано прежде всего В. А. Добрынину, руководившему постройкой и доводкой первого образца на заводе № 26 в Рыбинске..." - свидетельствует участник этой работы по ЦИАМу А. Н. Данилевский.

С 1935 по 1939 гг. Добрынин - главный конструктор Московского завода № 24 ("Салют"). Здесь он готовит двигатель к серийному производству и одновременно занимается его модификацией.

"По результатам изземной проверки самолет и двигатель готовы к беспосадочному 65-часовому полету", - записано в акте о предполетной подготовке В. Чкалова к первому в мире беспосадочному перелету в США через Северный полюс (акт хранится в музее Н. Е. Жуковского). Дать такую гарантию одномоторному самолету в 1937 году - это стоило многого!

Если бы конструкторская деятельность Добрынина закончилась на этом этапе - она бы все равно осталась вписанной в историю отечественной авиации. Его имя и заслуги отмечены и в музее Жуковского, и в экспозиции завода "Салют".

То, что создано затем в Рыбинске, - вошло в историю мировой авиации.

В первую очередь, это комбинированный двигатель ВД-4К - венец творения поршнево-турбинной техники. "По развиваемым параметрам и основным данным двигатель превосходил все иностранные авиационные двигатели", - записано в отчетах ЦИАМ. За создание ВД-4К В. А. Добрынину была присуждена Сталинская (Государственная) премия I степени.

Наличие такого двигателя позволило КБ Туполева создать межконтинентальный бомбардировщик - Ту-85, не имеющий себе равных по грузоподъемности и дальности полета. Это был последний бомбардировщик с поршневым двигателем.

Наступала эпоха реактивной авиации. И здесь В. А. Добрынин сказал "свое слово". Он смело берется за трудное, совершенно новое для КБ и завода задание - создать в короткие сроки турбореактивный двигатель для нового самолета В. М. Мясищева. Двигатель, по тяге и экономичности намного превышающий все, что тогда существовало и у нас, и за рубежом. Через 9 месяцев после получения задания, проходило первое испытание двигателя ВД-5 (всего на выполнение задания был отпущен 21 месяц). Затем пошли модификации - ВД-5Ф,

ВД-5М, семейства ВД - "седемых". Двигателями ВД-7, ВД-7Б оснащалась наша тяжелая военная авиация - сверхзвуковой межконтинентальный ракетноносец и стратегические бомбардировщики Мясищева; первые отечественные сверхзвуковые дальние разведчики и ракетноносцы Туполева. За двигатель ВД-7М В. А. Добрынин был награжден в 1957 году орденом Ленина.

Руководитель

Коллеги по работе, его бывшие соратники (а их все меньше и меньше остается) с каким-то особым теплом вспоминают Главного. Владимир Алексеевич был не только талантливым конструктором - он *"владел наукой создания здорового психологического климата в коллективе"*.

"Владел наукой создания..." - это условная фраза: сама личность Главного - широкообразованного, эрудированного и глубоко порядочного человека - создавала особую атмосферу в коллективе Рыбинского КБ, который он начал формировать еще в стенах МАИ (Московского авиационного института).

Вспоминает один из творческих участников создания двигателя ВД-7, доктор технических наук А. Я. Черкез: *"...в 1939 году в КБ и цехах он говорил с людьми уважительно и даже распоряжения отдавал не в виде приказов, а как бы советуя. Но исполнялись они неукоснительно! Вечерами - тогда все работало допоздна - В. А. Добрынин часто заходил в какую-нибудь группу, долго и неформально беседовал с ведущим конструктором о том, о сем, о спорте, охоте, рыбалке, а между тем внимательно разглядывал чертеж на доске у конструктора. Старые работники рассказывали, что не раз наутро В. А. Добрынин показывал вчерашнему собеседнику свой, начерченный дома, конструктивный вариант узла и доказывал его преимуществами перед тем, что видел вчера на доске... Но вопреки кажущейся мягкости, человеком он был волевым, решительным и требовательным... В своем кабинете был серьезным и строгим руководителем... (Вопросы решал неторопливо, не подгонял докладывавшего, спокойно и внимательно выслушивал). Не проявлял суетливости или нервозности даже в острых ситуациях... Запомнился мне такой случай - тоже урок. Добрынин показал в цехе выгордку, которую*

ловили к сборке двигателя, предназначенного для госиспытаний. Он все немедленно убрать и собирать гатель как рядовой, на общей линии. наче, - сказал он, - у сборщиков из-за собой ответственности будут дрожать руки".

Умел главный конструктор создать атмосферу творчества, поощрял инициативу, понимая, что только в таком коллективе могут рождаться новые идеи. И они рождались.

Человек

"Ну! Это был дворянин - в лучшем смысле этого слова", - такую выразительную характеристику дал Добрынину мой собеседник - В. М. Ганин.

Да, действительно, Главный был, как писали раньше в анкетах, "из дворян". Его отец, видный адвокат, был почетным гражданином города Москвы, а дед - по материнской линии - известным скульптором.

Образование В. А. Добрынин получил в классической гимназии. Языками - английским и французским - владел свободно. На немецком - "читаю и объясняю" (из анкеты). После гимназии поступил на физико-

математический факультет МГУ. Ушел на фронт - шла Первая мировая война. Служил в гренадерском авиаотряде, в чине младшего офицера. Наверное, там и заболел авиацией - после службы в армии он сдает в 1918 году конкурсные экзамены в МВТУ им. Баумана (забрав документы из МГУ). Интеллигентность и деликатность были сущностью его натуры.

"Вне работы был человеком демократичным, доступным, общительным", - вспоминает А. Я. Черкез. - С ним можно было говорить "на равных" обо всем - о рыбалке, охоте, литературе...".

Владимира Алексеевича, как члена городской комиссии по культуре, часто приглашали в городской музей, чтобы разобратся в происхождении, авторстве и художественной ценности какого-либо экспоната: он был знатоком и ценителем многих видов искусства.

С молодых лет увлекался спортом. Для души - охота, рыбалка; для спортивной формы - коньки, лыжи, теннис...

Выигрывал не только в конкурсах за создание новой авиационной техники, но и был призером Спартакиады СССР по прыжкам с шестом. Занимал 1 и 2 места в чемпионатах страны по прыжкам в длину

Москвы, имел 1 разряд по теннису. В 80 лет получил Золотой значок ГТО (готов к труду и обороне).

После ухода на пенсию в 1961 г. В. А. Добрынин жил в Москве. Его творческий потенциал был далеко не исчерпан - он оставался научным консультантом в ЦИАМе, занимался рецензированием и научным редактированием работ по специальности.

Газета "Социалистическая индустрия" написала в 1978 году о Добрынине: "...в лице Добрынина авиационная промышленность потеряла выдающегося конструктора авиационных двигателей... В. А. Добрынин возглавлял опытное конструкторское бюро по созданию самых мощных в нашей стране авиационных двигателей для тяжелых самолетов Ту-160 и Мясничева, которые явились значительным вкладом в повышение обороноспособности нашей Родины".

Чтобы оправдать свое существование на Земле - этого достаточно, а за славой, шумным успехом Владимир Алексеевич никогда не гнался (и в этом он был тоже дворянин).

Подготовила Г. Зинченко