

Есть на свете счастливые люди, судьба которых как будто написана лучшим и любящим своего героя сценаристом: им повезло родиться в талантливой, с богатым родословием семьёй, получить от предков яркую, уникальную профессию, участвовать в великих событиях своей эпохи, продолжить многовековой род и профессиональную династию... А ещё — летать, как птицы, постигая тишину высших сфер.

21 июля исполнится 65 лет лётчику Игорю Геннадьевичу Добровольскому, ветерану труда, заслуженному работнику ЦКБ по СПК, ведущему испытателю самого крупного из сохранившихся до наших дней экраноплана «Лунь» (380 тонн), представителю династии лётчиков и рода Добровольских, которому идёт третий век. Этот, пусть и не самый большой, юбилей Игоря Геннадьевич встречает с профессиональным подходом: 6500 часов налёта, 319 прыжков с парашютом, двое сыновей, пять внуков и громадьё планов.

Профессию не выбирал

Игорь Добровольский не думал, кем стать, профессия выбрала его сама: с пяти лет он был в полётах с отцом.

«Я практически вырос на аэродроме с пелёнок, — говорит он. — Мой отец сначала был морским лётчиком, служил на Балтике. В 1960-е годы, когда Хрущёв сократил в авиации миллион двести тысяч человек, батька под это сокращение попал и переехал в Горький. Мы все — коренные горьковчане, нижегородцы. И впоследствии он стал начальником Горьковского аэроклуба в Богородске, дожил до 2007 года».

Летать самостоятельно Игорь Добровольский начал 7 июня 1972 года, на самолете ЯК-18А. «Лётную» путёвку в жизнь дал ему отец, который как начальник аэроклуба должен был проверять на профессионализм всех курсантов. Пролетев положенный маршрут с сыном, он вышел из самолёта, посмотрел на новоиспечённого пилота, ничего не сказал и, махнув рукой, ушёл. Это значило: «Летай».

В 16 лет Игорь Добровольский закончил школу, уже имея хороший налёт. Он поступил в Волчанско лётное училище на Украине, прибавив себе два года в свидетельстве о рождении, поскольку его взяли с условием, что он приступит к полётам, когда ему исполнится 18 лет (тогда было такое положение). По факту получилось, что юный курсант вылетел самостоятельно на истребителе Л-29 в 17 лет. В 20 лет он закончил лётное училище лётчиком-инструктором на реактивных самолётах и начал готовить курсантов сначала в авиационном центре, потом в аэроклубе в Богородске. Через пять лет, в 1981 году, был принят на работу лётчиком-испытателем в ЦКБ по СПК на экранопланы, но уже не к Ростиславу Алексееву, который умер в 1980 году и у которого несколько лет до этого, одним из первых лётчиков, поработал отец, а к Владимиру Кириллову, главному конструктору ударного экраноплана-ракетоносца «Лунь». До сих пор Игорь Геннадьевич гордится этой страницей своей биографии.

«Мне повезло в жизни, что я оказался в этой организации, — признаётся он. — Помню, пришёл на «Красное Сормово»: где здесь лётчиков берут? А тогда всё было секретно, ничего мне не сказали. Батька связался со своими друзьями, с Димой Гарбузовым, который летал здесь, и он дал мне телефоны командира лётного отряда. Мне было тогда 25 лет, меня взяли без проблем. Так в 1981 году я поселился в Сормове.



ГЕРОИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

ПЕРВЫЙ НА «ЛУНЕ»



Игорь Добровольский в молодости



«Лунь». С-31. Испытания 1989 г. Ракетный пуск

Дали мне комнату в общежитии рядом со Спасо-Преображенским собором. Крайний полёт в ЦКБ у меня был 14 ноября 2009 года. Мы проводили испытания маленького экраноплана «Стриж» в Приозёрске. И больше ЦКБ не работало, к сожалению. Но зато я на такой технике полетал! «Луня» практически с первого и до крайнего полёта испытывал. Закончил свою деятельность в ЦКБ командиром лётно-испытательного отряда».

Из «кагэбэншика» —

в лётчики-испытатели

«Экранопланы — техника изумительная, тем более что её довели до совершенства, — говорит Игорь Геннадьевич. — Полёты на одном метре над водой, всем весом в 400 тонн — это же фантастика! Сидишь, колёсники крутишь. Надо набрать высоту — покрутит колёсико. В комплекте шесть крылатых ракет: кнопочку нажал — танкера нет (смеётся). Когда мы производили первый в мире ракетный пуск с «Луня», на борту у нас был командующий Каспийской флотилией Владимир Ефимович Ляшенко. Мы с первой атаки танкер «Утопили», и он в полёте свои часы снял и мне на руку надел. Потом возвращаемся — он говорит: «Снимай часы!» Я ему: «Не понял?» А он своему заму приказывает: «Быстро в Махачкалу — гравировку сделай!» И гравировку сделали: «За первый в мире ракетный пуск И.Г. Добровольскому от командующего Каспийской флотилии». Обидно, что после тех героических достижений «Луня» стоял в доке и гнил более четверти века до прошлого года, когда его отбуксировали в Дербент к парку «Патриот» для установки на постамент. За державу обидно».

У ЦКБ по СПК была испытательная база в Каспийске. И вот в 1993 году Горбачёв с Шеварднадзе пригласили американцев на Каспийское море — показать советские экранопланы. Тогда Добровольский с коллегами летали на 21-м «Орленке», небольшом экраноплане весом 140 тонн. У него ограничение по волне было — высота 1,5 метра. Американцы приехали в Каспийск, а там шторм — 2,4 метра, почти в два раза больше.

«Главный конструктор нам говорит: «Мужики, давайте...», — вспоминает Игорь Геннадьевич. — Ну, мы и дали — оффоарели как американцы, так и наши. Потакой высокой волне, в таких сложных условиях, мы выполнили всё изумительно: взлетели, пролетели, сели. Мне Бёрт Рутан, главный конструктор американского «Вояджера», самолёта-рекордсмена, который облетел вокруг земного шара на одной заправке, руку жал. После этого, правда, загубили производство экранопланов в стране. Американцы же не дураки — поняли, что это такое, и сделали всё, чтобы закрыть этот проект. Они якобы сократили ПРО в одностороннем порядке и потом сами же вышли из всех договоров, а мы сократили экранопланную тематику».

В их делегации в 1993 году одни шпионы были, во главе с главным начальником, полковником внешней разведки. Но мы им не выдали секреты (в отличие от бывшего советского начальства). Когда на разборе нашего полёта американцы стали задавать конкретные вопросы, второй пилот начал им подробно отвечать, но, получив от меня локтем в бок, умерил свой пыл. Они и меня держали в заложниках, но, тут же

что ничего не понял. И потом их разведчики нашего кагэбэншика про меня спросили: «Как вы из кагэбэншика за такой короткий промежуток времени успели подготовить лётчика-испытателя?» (смеётся). Они снаружи всё облизали, сфотографировали, что можно, но внутрь машины мы их не пустили. Не хотели показывать внутреннюю начинку и наши танковые шлемофоны. Я, к слову, был в лётном шлемофоне, но с танковой начинкой».

Затонувший в море «Каспийский монстр» (весом 544 тонны) и долго ржавевший «Луня» стали символом и величия страны, и деградации, безграмотности власти, которая допустила развал той передовой отрасли.

Летать, как птица

Опыт, как известно, «сын ошибок трудных». И высокий профессиональный уровень испытателя экраноплана достигался упорным трудом и часто... чудом.

«Поначалу каждый полёт на экраноплане можно было назвать чудом, на пальцах могу пересчитать случаи, когда что-нибудь не отлетело, не забархлило и т.д., это потом уже машины довели до ума, — вспоминает Игорь Добровольский. — Если в полёте один или два двигателя отказывали, я на разборе полётов об этом не докладывал, чтобы с механиков премию не сняли. Тем более что двигателей на «Луне», например, было восемь. Отказы, какие-то проблемы были постоянно, но к этому привыкаешь».

Эти откровения навевают мысль о том, что Нижний Новгород — город летательный, колыбель русской авиации. Вспоминаются известные всему миру нижегородские родоначальники авиации Пётр Несторов, Валерий Чкалов. Игорь Добровольский продолжает этот ряд как родоначальник экранопланной тематики, испытывавший, так же как и его предшественники, новые для своего времени летательные аппараты. Но в его арсенале не только самолёты и экранопланы. Он научился летать и на планерах, почти как птица.

«Планерный спорт — это самый хороший спорт, — считает Игорь Геннадьевич. — Кто на планере не летал, тот вообще в авиации не был! Паришь в воздухе — ни моторов, ни шума, ничего не мешает. Воздушные потоки ловишь. Могу сказать, что это самое приятное, что было в моей жизни, жалко — поздно начал. Можно с утра взлететь и до вечера летать — так у меня и было в Богородске. Начальник аэродрома кричит: «Всё уже, поехали домой, все собирались...» А ты паришь в воздухе — здорово, тишина. Скорость маленькая — 100—110 км в час».

Есть и ещё одно хобби у Игоря Добровольского — прыжки с парашютом. Правда обычно лётчики с парашютом не прыгают, а он и здесь индивидуален. И внуков увлекает в парашютный, авиаци-

авиасообщение между странами, наши контакты с иранцами продолжались бы. Общаются мы с ними на русском, английском и фарси. Технический английский — для всех, они стараются говорить на русском, я — на фарси, да и переводчик у нас хороший. Командировка обычно длится по 50 суток. У меня уже в активе 14 ходок туда. Работаем на Каспийском море. Экранопланы используются у них на базе береговой охраны побережья».

Спрос на небольшие экранопланы проявляют Китай, куда «Орион» поставил три машины, Сингапур, Вьетнам. Так что у Игоря Добровольского впереди освоение мирового пространства. Ведь до сих пор, по его мнению, эти уникальные машины остаются самым передовым средством передвижения. Советские учёные на много лет обогнали весь мир в этой области.

Остаётся только по-хорошему завидовать крепкому здоровью, выносливости, бодрости духа Игоря Геннадьевича, которые позволяют ему «стоять на крыле» и строить планы на будущее. Кстати, здоровье он поддерживает регулярными занятиями спортом, посещая спортзал 4 раза в неделю.

«Когда в 1971 году наш знаменитый советский лётчик-испытатель Амет-Хан Султан, отметил своё 50-летие, полетел на летающей лаборатории Ту-16, предназначенный для испытания нового реактивного двигателя, и разбрёлся, я тогда подумал: 50 лет — это предел, куда ещё летать, заканчивать надо, — говорит Игорь Добровольский. — А сейчас мысли другие: мне скоро будет 65 лет, и я даже представить себе не могу, чтобы перестать летать. Люди сейчас деньги платят, чтобы на самолёте прокатиться, а я всю жизнь в этом деле — это же счастье».

Светлана ВЫСОЦКАЯ

Фото из архива

Игоря ДОБРОВОЛЬСКОГО
О яркой династии лётчиков и старинном роде Добровольских мы расскажем читателям «Красного сормовца» в одном из ближайших номеров.

