

## **Владимир Бабкин... и все-таки все не зря!**

*Ведь Тебя посеяли, чтоб Ты пригодился  
Ведь совсем неважно, отчего помрешь,  
Ведь куда важнее, для чего родился...*

*А. Башлачев*

Владимир Иванович Бабкин – ученый-аэродинамик и государственный деятель в области авиационной промышленности. Первые 15 лет своей карьеры он посвятил науке, а последующие 25 лет – реализации федеральных целевых программ развития отечественного авиастроения.

Владимира Ивановича знали как человека широких научных интересов, большого практического опыта и выдающегося организаторского таланта, отточенного годами работы в ведущих отраслевых научно-исследовательских институтах и высших органах государственного управления.

Уникальный стратегический взгляд позволял ему вести многоплановую работу, в которой он отстаивал интересы всего отечественного авиастроения, доказывая на всех уровнях, что для создания нужного стране высокотехнологичного, конкурентоспособного продукта, будь то самолет, вертолет или двигатель, жизненно необходимы сильная, развитая отраслевая наука, опережающий научно-технический задел, грамотно организованные на основе приоритета технических аспектов, проектные работы.

Без преувеличения, каждый его рабочий день был посвящен сохранению и развитию отечественной авиационной промышленности, продукция которой основана на достижениях российских ученых и конструкторов. Разработанные Владимиром Ивановичем вместе с единомышленниками – патриотами страны в органах госуправления, отраслевых НИИ, КБ и заводах государственные программы развития авиационной техники послужили фундаментом, который позволил сохранить в тяжелейшие 90-е годы ключевые предприятия отрасли, а начиная с середины нулевых – заложить разработку новой линейки российских самолетов и двигателей, эксплуатация которых началась в 2010-х, а по некоторым моделям должна начаться в середине следующего десятилетия, уже спустя годы после ухода В.И. Бабкина из жизни.



**Владимир Иванович Бабкин**

## **У истоков**

Примерно двести лет до появления Владимира Ивановича на свет Бабкины жили в селе Новая Чигла Воронежской области, с самого его основания в середине XVIII века. Они были простыми тружениками, как и более чем девяносто пять процентов населения Российской империи, и занимались сельским хозяйством.

Не обходила мужчин из рода Бабкиных воинская повинность. Известно, что один из них служил на легендарном крейсере «Варяг» в 1905 году, другой был кавалером четырех Георгиевских крестов за мужество и героизм на полях Первой мировой.

Дед Владимира Ивановича, Тимофей Васильевич Бабкин, отдал свою жизнь в боях за Родину ориентировочно 3 октября 1941 года в Вяземском котле в Смоленской области, а его родной брат Алексей Васильевич Бабкин – 27 августа 1942 года во время Синявинской наступательной операции при четвертой попытке прорыва блокады Ленинграда.

Отец Владимира Ивановича, Иван Тимофеевич Бабкин, в 10 лет оставшийся без отца, с двумя младшими сестрами и братом, поневоле рано повзрослел. Приходилось ему и быть свидетелем тяжелых условий содержания немецких военнопленных в лагере, расположенном рядом с Чиглой, и пережить голодный для крестьян 1947 год, но и увидеть быстрое послевоенное восстановление разрушенного фашистами Воронежа, услышать, а зачастую и воочию убедиться в многочисленных достижениях советской науки – преодолении болезней и неурожая, развитии авиации, покорении космоса, атомной энергии. Земляк Бабкиных из Новой Чиглы Павел Черенков стал в 1958 году первым советским лауреатом Нобелевской премии по физике.

Иван Тимофеевич на собственном опыте и на многочисленных примерах советских людей крепко усвоил, что только работа на пользу людям и знания помогут сначала выжить, а затем и вырасти во всех смыслах – его семье, близким, а через личный вклад в общее дело, как от части целого – и их стране.

После окончания института Ивана Тимофеевича направили на освоение целины в северный Казахстан. К тому времени он женился на молодой учительнице математики Прасковье Никитичне Савенковой. 6 апреля 1956 года в поселке Чилик Казахской ССР в семье родился сын Володя, спустя год появился на свет его родной брат Витя. Володю в семье с самого рождения считали уникальным ребенком, мама иногда говорила про него, что сын «родился в рубашке». Так было и в медицинском смысле, и в целом по жизни: Владимир Иванович всегда считал себя счастливым человеком, он был благодарен судьбе за встречи с порядочными и надежными людьми и, конечно же, большой удачей считал возможность заниматься любимым делом.

В конце пятидесятых семья была вынуждена вернуться на родину в Новую Чиглу – не стало матери Ивана Тимофеевича. Он устроился агрономом в близлежащем колхозе, по этому поводу друзья тут же прозвали маленького Володю «агрономчиком».

В 1966 году Иван Тимофеевич был назначен председателем огромного колхоза «Родина» в соседнем большом селе Верхняя Тишанка, вскоре туда он перевез семью. Под руководством председателя вместе с членами семей колхозников в крестьянском объединении насчитывалось не меньше трех тысяч человек. Без малого четырнадцать лет Иван Тимофеевич работал без выходных и почти без отпусков. Отца Владимир Иванович видел редко – его жизнь была посвящена Работе. В середине семидесятых за рекордный урожай Иван Тимофеевич Бабкин был награжден Орденом «Знак почета СССР». Именно пример отца, его отношение к труду и заложили первые ценности для Володи – не бояться работы и нести ответственность за ее результат.

Глава семьи был разносторонним человеком – эрудированным, отлично играл в шахматы, великолепно пел, танцевал. Всю жизнь отец был примером для своих сыновей, стремился к саморазвитию и испытывал чувство глубокого уважения к науке. Его интерес к природе вещей демонстрировал видимые практические результаты, в том числе в виде рекордных сборов урожая и новых сортов фруктовых деревьев, дававших необыкновенно вкусные плоды.

Будучи сыном своего отца, юный Владимир сам с детства учился ответственности. Как-то, переезжая из одного села в другое, на раскисшей от грязи дороге учительница обратилась к школьнику: «Бабкин, ну, когда же твой отец нам дорогу справит...». Дорогу через четыре года построили, а вот вопросы такого рода от людей адресовались ему нередко, и с каждым разом они преумножали ощущение сопричастности к делу отца и к его обязательствам перед людьми.

В книжных шкафах семьи агронома и учительницы стояли и регулярно доставались детьми для чтения собрания сочинений и отдельные книги Аркадия Гайдара, Теодора Драйзера, Валентина Катаева, Александра Беляева, Эдгара По, Владимира Маяковского, Николая Островского, Михаила Шолохова и десятков других русских, восточных, европейских и американских писателей и поэтов. В дополнение шли учебники и задачки по математике, физике, электротехнике и, конечно, развивающие энциклопедии для детей «Что такое? Кто такой?»

Почтение к знаниям родители смогли привить и своим детям. Как позже признавался сам Владимир Иванович, на этих основах – образованности, целеустремленности, поклонения науке – формировался выбор его будущей профессии.

В семье Бабининых пересказывалась одна интересная история, настолько давняя, что никто из родственников уже не может подтвердить, что в ней



**Семья Бабкиных, около 1966 года**



**Школьник Володя Бабкин, 1965 год**

правда, а что вымысел. Она произошла с прадедом Владимира Ивановича, дедом его отца, который жил в селе Новая Чигла. Говорят, что это село некогда посещал Климент Ефремович Ворошилов, он прилетал туда на самолете. По семейной легенде, прадеду довелось полетать вместе с маршалом. Восторг, испытанный им во время того полета, и положил начало трепетного уважения к авиации в семье.

В другой «авиационной» истории участником стал уже сам Владимир Иванович. Его мама родом из Павловского района Воронежской области, отец – из Таловского. Семья жила на родине отца. Расстояние между Павловском и Таловой составляло порядка 100 километров, и между ними было налажено регулярное местное воздушное сообщение. Совершить авиаперелет из одного пункта в другой было вполне обычным делом. Вместе с родителями юный Володя многократно летал на самолетах между этими районными центрами. Впечатления от перелетов из Таловой в Павловск на Ан-2 стали для него яркими и дорогими сердцу воспоминаниями.

Представление об огромном мире авиации пришло далеко не сразу, но пристрастие к ней сопровождало Владимира Ивановича на протяжении всей жизни.

### **Маленькие шаги в большую науку**

Владимир достаточно быстро стал показывать отличные способности в учебе и с 1969 года, учась в сельской школе, стал учеником Заочной физи-

ко-технической школы МФТИ. Он окончил ее в 1973 году перед поступлением на Физтех.

После восьмого класса Владимир планировал поступить в Воронежский авиационный техникум, но мама предложила пройти конкурсный отбор и продолжить учебу в 58-й Воронежской физико-математической школе-интернате с углубленным изучением математики и физики. К тому времени Володя уже был призером ряда районных и областных олимпиад по математике.

Так, в 1971 году он пятнадцатилетним мальчишкой вместо техникума поступил в физмат-школу. Уехав на учебу в Воронеж, Володя больше никогда не вернется в родительский дом.

С чувством благодарности и уважения вспоминал он те годы. Люди, которые могли давать знания, производили на юношу сильное впечатление и стали для него своего рода маяками в море наук и нравственных принципов. С теплотой вспоминал Владимир Иванович учительницу математики Лидию Тимофеевну Борзенкову. Свой предмет она преподавала настолько ясно и глубоко, что спустя два года, на первом курсе Физтеха матанализ не вызвал у Владимира затруднений. Лидия Тимофеевна, помимо преподавания математики, закладывала в детях основы нравственности человека и всегда призывала их брать более высокие планки в науке и получении фундаментальных научных знаний. Учительница посоветовала своему любознательному и целеустремленному ученику поступать на Физтех в Москву, а в своем напутствии на фотографии после окончания десятого класса написала: «Пусть будет добрым ум у Вас, а сердце умным будет, молодой человек». Эти слова в какой-то степени оказались для Владимира Ивановича определяющими в формировании его интеллигентности, человечности.

Такие свои качества он никогда не пытался прятать или вуалировать. Какой бы пост ни занимал В.И. Бабкин в будущем, он, в первую очередь, оставался Человеком, верным себе и своему принципу – золотому правилу нравственности «Поступай с людьми так, как бы ты хотел, чтобы они поступали с тобой». А еще Владимира и его одноклассников учили, что знания, в первую очередь, нужны им самим. В письме матери девятиклассник В. Бабкин писал: «... прости меня, мама, за то, что я забыл поздравить тебя с Днем рождения и подарить подарок. Я знаю, что лучшим подарком для тебя станет моя учеба, хотя учусь я для себя...».

Еще одним ценным приобретением за годы учебы стал друг Юрий Чернов. Ребята познакомились в 58-й школе, вместе поступали на Физтех, вместе прошли первые жизненные испытания, годы становления. Близкими друзьями они остались на всю жизнь.

Физико-математическую школу Владимир Иванович окончил с серебряной медалью и уже твердо знал, что его будущее связано с авиацией или космосом. Оставалось только решить, в каком вузе и на каком факультете



**Учитель математики Лидия Тимофеевна Борзенкова, 1974 год**



**Третий курс, 1975 год**

продолжится путь к осуществлению мечты. С вузом при помощи учителя определился легко – выбор пришелся на Московский физико-технический институт. Возник вопрос направления учебы... Из девяти факультетов Физтеха нужно было определиться между ФАКИ (факультет аэрокосмических исследований) и ФАЛТ (факультет аэромеханики и летательной техники). Бабкин выбрал ФАЛТ – то ли сработал аргумент в пользу практического опыта полетов на самолетах, то ли свою роль сыграл случай. Кто-то сказал, что ФАЛТ находится «в каком-то Жуковском», и это очень хороший город. В него Владимир Иванович, как говорится, влюбился с первого взгляда. Возвращаясь в Воронеж на самолете, взлетая из аэропорта Быково, он увидел красивый, строго организованный (по проектам конца 40-х годов) город Жуковский. С высоты он и его окрестности напоминали очертания «белого лебедя». «Хоть бы здесь!» – пронеслось в голове. И желание было услышано. В Жуковском В.И. Бабкин проживет много памятных и созидательных лет своей жизни. Как говорил сам Владимир Иванович, судьба вела его.

Когда первокурсники пришли на первое занятие на ФАЛТе, преподаватель матанализа Леонид Петрович Купцов обратился к студентам: «Парни, не думайте, что, поступив сюда, вы сдали самый главный экзамен в вашей жизни. Да, вы сдали важный экзамен. Но вам придется каждый день в этой жизни сдавать экзамены и соревноваться с себе подобными. Для того, чтобы добиться успеха в науке, отстаивать свое верное научное мнение, нужно

каждый день учиться, и теперь вы не имеете права останавливаться ни на день».

Первые три года учебы в МФТИ, на которых студенты в основном изучают базовые для всех факультетов фундаментальные дисциплины, пролетели быстро, в решении трудных задач, сдаче коллоквиумов и экзаменов. Проявив себя как блестящий студент, после отличного прохождения госэкзамена по физике Владимир был удостоен Ленинской стипендии Физтеха. Учиться в МФТИ ему действительно было интересно. Преодоление себя стало частью процесса. В институте культивировался соревновательный дух, который в недавнем прошлом прививался ученикам в физмат-школе.

Как водится, студенческая жизнь была очень насыщена. Владимир Бабкин ценил, что ему довелось учиться параллельно и почти одновременно с такими известными теперь специалистами как С.Л. Чернышев, С.В. Ляпунов, В.И. Милешин, Д.А. Любимов, М.Ч. Зиченков, Н.А. Владимирова и другими. Ребята, с которыми делили комнату в общежитии – Ю.Л. Давыдов, Ю.П. Чернов, Ю.Л. Инешин – остались друзьями на всю жизнь. Они также реализовали себя в науке и проектировании авиационной и космической техники.

По завершении первых трех курсов студентов научили главному – УЧИТЬСЯ. Таким образом, к жизненному правилу Владимира Бабкина «не бояться работы» добавился не менее ценный постулат – вопрос освоения любой области знаний заключается лишь в количестве свободных для учебы дней и ночей.

На всю жизнь он остался благодарен за обучение преподавателям факультета аэромеханики и летательной техники: В.Н. Жигулеву, Л.П. Купцову, А.Л. Стасенко, Г.С. Бюшгенсу, В.Г. Микеладзе, В.Я. Нейланду, В.В. Каляжному, Я.М. Серебряйскому.

«Тогда мы были увлеченными студентами, не знали, куда забросит нас судьба, но одно знали точно: только наука позволяет авиации достичь настоящих высот и скоростей, и что на Физтехе лучшие преподаватели отечественной науки», – делился он в одном из своих интервью. Ректором тогда был академик Олег Михайлович Белоцерковский, а его родной брат Сергей Михайлович, ректор ВВИА им. Жуковского, позднее станет научным руководителем и соавтором научной работы Владимира Ивановича.

Студенту Бабкину посчастливилось не только оказаться в атмосфере знаний, науки и созидания, царившей в Жуковском в семидесятые годы XX века, но и, начиная с четвертого курса института, стать участником процесса исследований в области аэродинамики и механики полета.

Работая с 1976 года над выпускным дипломным проектом под руководством Николая Николаевича Глушкова в научно-исследовательском отделе №10 ЦАГИ, Владимир Иванович занимался методами численного расчета аэродинамики летательных аппаратов, теорией вихрей, решением задач о так называемом «струйном закрылке».



Ему особенно запомнился подход Н.Н. Глушкова к работе с ним как со студентом. В декабре 1977 года глубокой ночью субботы четверокурсник Владимир Бабкин пишет своим родителям: «Здравствуйте мои дорогие папа, мама. Решил написать вам хорошее письмо... Вот только что прибежал от шефа. Пошел к нему в 11, вернулся вот тоже в 11 (вечера). Очень приятно провели время. Сначала долго говорили. О работе, о задачах. Ник Ник (Н.Н. Глушков, прим. автора) может говорить об этом без конца... Сейчас заставил меня «доводить до ума» отчет, а позже, по его требованию, надо из него сделать статью. Но чтобы это довести, нужно много работы. В принципе, по его словам, это и есть готовый диплом. Так что (он говорил серьезно) можно защищаться в этом году (то есть на год раньше, прим. автора). Затем (часов с 3-х) сели за стол и встали только в 11 из-за него. Непременно чем-нибудь угощали, говорили обо всем на свете. Нет ничего приятнее, чем поговорить с понимающим, умным человеком. И вот сам Ник Ник и его жена. Честные, простые, приветливые люди. Ник Ник после школы уехал работать в Харьков, работал в мартенах. С каким теплым чувством он вспоминает тот год перед армией! Видимо, тот энтузиазм привился ему навсегда. Служил в армии 3 года. В 1961 году поступил в МФТИ, в 1967 – окончил его, в 1970 – аспирантуру МФТИ. Имеет 7 трудов. Против того, чтобы я брал его в соавторы... вот такой, оказывается, мой шеф. Он как бы подтверждает вашу спокойную философию: главное – труд и честность, и не надо искать способов прорваться в далекое будущее – оно придет само».

На защите дипломной работы в 1979 году заведующий кафедрой общей физики ФАЛТ МФТИ, профессор Жигулев особенно отметил, что в этой работе Владимира Бабкина проявляется труд цельного и самодостаточного Ученого.

В корпусе Физтеха в городе Долгопрудный на доске почета рядом с портретом Нобелевского лауреата Петра Леонидовича Капицы было размещено фото Ленинского стипендиата Володи Бабкина. Копия той фотографии до сих пор хранится в семейном альбоме. Заметным достижением на пути в науку был доклад «Движение крыла со струйным закрылком в непосредственной близости земли», блестяще представленный на Королёвских чтениях в 1978 году. За него Владимир Бабкин был удостоен первого диплома, который ему вручил один из основоположников российской космонавтики Борис Викторович Раушенбах.

В мае 1979 года Владимир Иванович окончил институт квалифицированным инженером-физиком-исследователем со специализацией «Аэродинамика и процессы теплообмена» на кафедре «Механика полета».

### **Семья – одна на всю жизнь**

В том же 1979 году В.И. Бабкин женился. С будущей супругой Ольгой Васильевной он познакомился еще в школе, ребята вместе учились с чет-

вертого по восьмой класс. Молодая семья осела в Жуковском, вскоре появился первенец, сын Никита, семью годами позже – дочь Наталия.

Владимир Иванович был потрясающим семьянином – любящим и заботливым мужем, увлеченным отцом. Сегодня его дети, уже состоявшиеся и вполне успешные личности, вспоминают бесценное время, проведенное с папой. Из-за регулярной загруженности главы семьи такие дни были весьма редкими, но очень памятными. Владимир Иванович был творческой личностью, обладал удивительным художественным вкусом, прекрасно рисовал. К примеру, над проектом дома на даче работал сам, а потом в течение 22 лет не прекращал его совершенствовать. Когда родилась дочь, карандашом с фотографической точностью нарисовал портрет малышки. Он всегда с почтением относился к искусству, сам неплохо разбирался в живописи.

### **Эпоха ЦАГИ**

В то же самое время организаторские и научные способности Владимира Ивановича не остались незамеченными на профессиональном поприще. Это позволило ему сначала стать старшим научным сотрудником и начальником сектора ЦАГИ, а затем умелым организатором и координатором работ по созданию и производству авиационной техники в органах государственного управления авиационной промышленностью России.

Период его деятельности с 1979 по 1992 годы можно охарактеризовать как научную и организационно-управленческую работу в ведущем НИИ советского авиапрома. Официально к работе в ЦАГИ он приступил в 1979 году, однако фактически уже с четвертого курса проходил там практику, сначала один день в неделю, потом три, а на последнем курсе ФАЛТа – все пять рабочих дней.

Годы работы в Институте он вспоминал как самые яркие. Их впоследствии назовут «золотым веком авиастроения». Тогда создавались Су-27, МиГ-29, Ан-225 «Мрия», велись работы по Ан-124 «Руслан», «Буран», энергетическим системам увеличения подъемной силы – проекту Ан-74, самолету с системой обдува верхней поверхности крыла, проекту самолета Ан-70. Именно с тематикой взаимодействия струй и несущих поверхностей была связана его диссертационная работа. Диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук Владимир Иванович защитил в 27 лет, в 1983 году. Его расчеты численными методами взаимодействия струй воздушно-реактивного двигателя и крыльев летательного аппарата, в том числе с отклоненной механизацией нашли применение при проектировании самолетов с уникальными взлетно-посадочными характеристиками Ан-74, Ан-70 и других. Знающие люди из ближайшего окружения В.И. Бабкина говорили, что его кандидатская работа была выполнена на высочайшем уровне и вполне соответствовала требованиям, предъявляемым к докторской диссертации. До настоящего времени метод теории вихрей при расчете задач со



**Ольга Васильевна Бабкина. 41 год рука об руку**

струями, развитый в научных трудах Бабкина, находит свое применение при решении данного класса задач аэродинамики.

Сергей Михайлович Белоцерковский, ученый, организатор целой школы аэродинамиков, в то время заместитель начальника ВВИА им. Жуковского, организовывал семинары по численным методам, которые впоследствии назовут «семинарами имени Братьев Белоцерковских». Владимир Иванович был частым их участником и регулярно представлял на мероприятии доклады. На память о совместной работе Сергей Михайлович подарил ему свою книгу «Диплом Гагарина» с автографом: «Дорогому моему ученику Володе Бабкину, в которого я верю, с наилучшими пожеланиями, на добрую память о другом моем ученике – знаменитом Гагарине».

Обобщением проведенных в 1979-1988 годах работ стала коллективная монография В.И. Бабкина, С.М. Белоцерковского, В.В. Гуляева, А.В. Дворака «Струи и несущие поверхности: моделирование на ЭВМ». Книга с детальным исследованием задач, представляющих непосредственный интерес для практики, была опубликована в 1989 году. В знак благодарности за поддержку на пути в большую науку Владимир Иванович первые ее экземпляры подарил своим родителям.

– Убежден, что бабушка не читала монографию. И даже если бы прочла, вряд ли бы поняла досконально, о чем в ней написано. Но точно знаю, что для нее, как для матери, эта книга была ценным подарком. Это был важный и трогательный момент и для моего отца, и для его родителей, – делится сын Владимира Ивановича Никита Владимирович Бабкин.

В 1988 году В.И. Бабкин был назначен на должность начальника сектора ЦАГИ по исследованию перспектив развития дозвуковых пассажирских самолетов. Основным направлением работы коллектива было формирование облика воздушных судов как ближайшего будущего, так и на более отдаленную перспективу. В этот период работы Владимир Иванович с коллегами занимался расчетом характеристик перспективных на тот момент самолетов Ту-204, Ил-96, нового ближне-среднемагистрального самолета, инновационного проекта самолета схемы «летающее крыло».

Параллельно он вел работу по аэродинамическому проектированию, по расчету влияния струй на механизацию перспективных воздушных судов. В этот период, до 1991 года, Владимир Иванович приобрел детальное понимание этапов создания уже спектра авиационной техники гражданского и военного назначения, производимой и разрабатываемой авиационной промышленностью СССР. Эта должность стала для него своеобразным трамплином для перехода в будущем на государственную службу.

Юрий Николаевич Свириденко, коллега В.И. Бабкина в годы его работы в ЦАГИ: *– Владимир Иванович Бабкин начал свой научный путь в НИО-10 ЦАГИ, которым в то время руководил Л.М. Шкадов, в секторе Н.Н. Глушкова. Молодой ученый с энтузиазмом включился в работу по развитию численных методов аэродинамики с помощью новейших отечественных ЭВМ, бурное развитие которых наблюдалось в то время.*

*Научный интерес Владимира Ивановича привлекла актуальная на тот период тематика взаимодействия струй с элементами летательного аппарата. В стране интенсивно создавались самолеты короткого взлета и посадки: Ан-72/74, Ан-70, Ил-106 и другие. Предварительные расчетные исследования позволяли сократить объем дорогостоящих экспериментов, сузить область искомых параметров, выбрать наиболее перспективные технические концепции.*

*В период становления Владимира Ивановича как ученого, он находился под влиянием С.М. Белоцерковского и его школы. В рамках метода дискретных вихрей Бабкиным были разработаны методы и созданы программы учета влияния струй двигателей на аэродинамические характеристики летательных аппаратов. Кульминацией этого сотрудничества стала защита кандидатской диссертации и выпуск книги «Струи и несущие поверхности» в издательстве «Наука» в 1989 году.*

*Еще одним примером применения подходов, разработанных Владимиром Ивановичем, стал учет влияния струй ТРДД на формирование вихревого следа за тяжелыми магистральными самолетами, что актуально для решения задач обеспечения безопасного расстояния между самолетами на режимах взлета и посадки.*

Владимир Иванович с конца 80-х годов активно занимался преподавательской деятельностью, вел работу с аспирантами Физтеха, которые про-

**Сергей Михайлович Белоцерковский, начальник ВВИА им. Жуковского, доктор технических наук, руководитель инженерной подготовки отряда первых советских космонавтов, генерал-лейтенант авиации**



должны научную и управленческую работу в авиации. Среди аспирантов Владимира Ивановича – Л.Н. Теперина, Г.И. Гайфуллина, А.А. Ким. Алексей Анатольевич Ким станет единомышленником и соратником своего научного руководителя как в научной, так впоследствии и в организаторской работе.

Александр Августович Лауль, коллега В.И. Бабкина в годы работы в ЦАГИ: – Я был рад, когда узнал, что Владимир Иванович гордился участием в концептуальном проекте пассажирского самолета по схеме «летающее крыло» (Проект «Летающее крыло» продолжал славные традиции ЦАГИ как института, разрабатывающего перспективные летательные аппараты будущего, революционные для всего мирового авиастроения. Его авторами в НИО-10 были также Л.М. Шкадов, А.Л. Болсуновский, В.Е. Денисов, Н.П. Бузуверя и другие. - прим. автора), ведь я и сам втайне испытывал чувство гордости от участия в нем в качестве проектировщика – интегратора проекта. Это была командная работа ведущих специалистов ЦАГИ. Аэродинамическую часть вел В.И. Бабкин (НИО-10), весовое проектирование и прочностной блок координировал В.И. Бирюк (НИО-3), устойчивость и управляемость обеспечивал В.А. Чёчиев (НИО-15). Позже опыт командной работы по проекту пригодился в реализации концептуального проекта крыла самолета А-380 по заказу компании «Airbus». Это уже была работа сборной отрасли: ЦАГИ, НИАТ, ОКБ «Туполев». Тогда был продемонстрирован высочайший уровень наших специалистов (рассматривался вопрос глубокой кооперации России и Европы в кон-

курентной борьбе с компанией «Boeing»). По результатам работы, в отличие от первоначального европейского проекта, была показана целесообразность установки на крыле А-380 аэродинамических законцовок, а ЦАГИ получил соответствующий заказ на аэродинамические исследования от «Airbus» (да, были времена сотрудничества!).

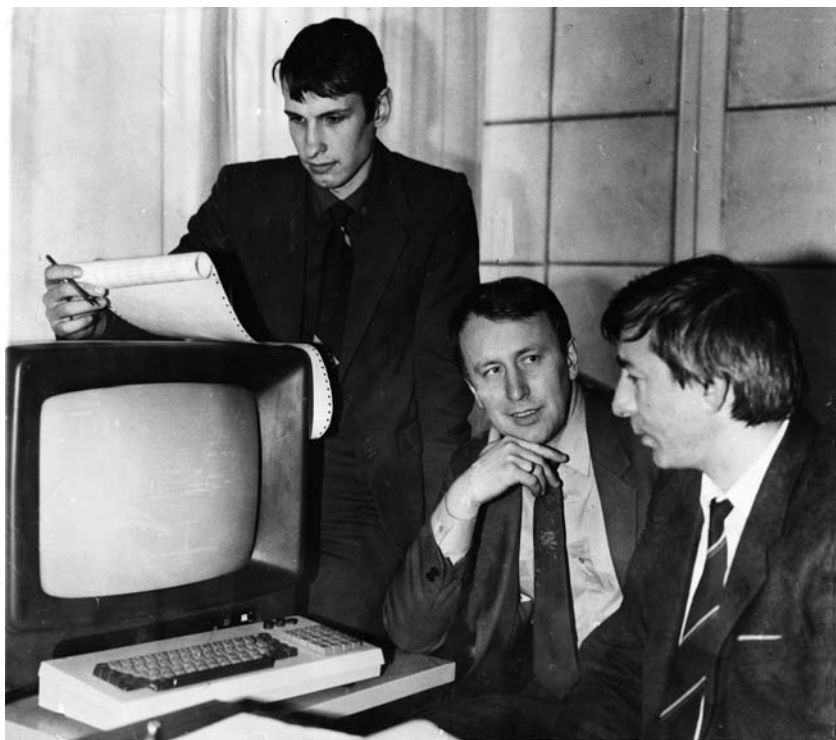
Наибольшее эмоциональное впечатление от работы Владимира Ивановича на меня произвел эпизод, связанный с совещанием руководителей отраслевых институтов по формированию Программы развития гражданской авиации до 2015 года. Матерые руководители «порассуждали и разъехались». Тогда Бабкин попросил остаться меня (я участвовал в совещании уже в качестве заместителя генерального директора НИАТ), пригласил сотрудника своего департамента, к нам присоединился В.Г. Овчинников – ответственный исполнитель этой Программы от ЦАГИ. Владимир Иванович пояснил, что руководство министерства требует Программу, как говорится, «уже вчера». В итоге за два дня мы сформировали ее каркас для представления и уточнения в вышестоящих инстанциях.

До этого эпизода я предполагал, что мог бы занимать высокие руководящие должности, как Владимир Иванович. Но когда увидел, какого напряжения требует эта работа, когда результаты нужны «еще вчера», и так каждый день, я передумал и предметно зауважал наших высокопоставленных чиновников, их мобильность, стрессоустойчивость и компетентность. Владимир Иванович входил в круг уникальных руководителей высокого уровня, опытных и квалифицированных.

Для решения рабочих задач приходилось касаться вопросов экономики, планирования авиационного транспорта и авиационной промышленности. В задачи сектора входило определение оптимального состава воздушного флота СССР (какие самолеты, с какой вместимостью и дальностью должны быть в стране для наиболее полного удовлетворения спроса со стороны пассажиров) с учетом действовавшего и прогнозируемого расписания. Владимир Иванович рассказывал такую историю:

«Со стороны советского Аэрофлота неоднократно в ЦК КПСС направлялись докладные записки о том, что самолеты советского производства 1) производятся в недостаточном количестве, 2) уступают зарубежным аналогам и 3) слишком дороги для Аэрофлота. Промышленность через министра Авиационной промышленности СССР отвечала, что не согласна со всеми тремя критическими замечаниями Аэрофлота. Тогда по распоряжению вышестоящих органов формировалась комиссия, состоявшая из ученых НИИ обеих отраслей – ЦАГИ от промышленности и ГосНИИ ГА от Аэрофлота.

От ЦАГИ в комиссию входил Владимир Иванович. Вместе с коллегами из ГосНИИ ГА они пришли к простому, но справедливому предложению: стоимость самолетов должна быть такой, чтобы рентабельность как в авиапроме, так и в Аэрофлоте была одинаковой».



**В.И. Бабкин с коллегами А.А. Лаулем и Р.И. Заверняевым у монитора с демонстрацией автоматизированной расчётно-диалоговой системы проектирования пассажирских самолетов (АРДИС), посредством которой обсчитывались практически все программы развития пассажирской авиации. НИО-10 ЦАГИ, 1988 год**

Как уже говорилось выше, в тот период в стране велись работы по созданию новых самолетов Ту-204, Ил-96, Ил-114, а также ближнемагистрального самолета Ту-334. Все эти направления обсуждались в 1990 году в ЦАГИ на расширенном выездном заседании НТС Министерства авиационной промышленности СССР. Под руководством Миновиапрома в лице начальника 10 Главного управления А.М. Баткова ряд научно-исследовательских предприятий, конструкторских бюро совместно разработали проект научно-технической программы СССР по развитию гражданской авиационной техники на период до 2000 года. Со стороны ЦАГИ участие в его разработке принимал В.И. Бабкин.

Программа была нацелена на создание летательных аппаратов и двигателей с очень высокими удельными характеристиками. Еще одной не менее

важной ее задачей являлась организация и проведение комплексных исследований по аэродинамике, термодинамике, авиационной прочности, акустике, эмиссии выхлопных газов, динамике полета и другим направлениям, которые могли бы обеспечить соответствие создаваемых образцов авиатехники современным и перспективным требованиям по техническому уровню, безопасности, летной годности, ресурсу, надежности, технологичности и экономической эффективности.

Работа в ЦАГИ укрепила в нем тот глубокий, осознанный и основанный на твердых знаниях патриотизм, который он сохранит на всю жизнь, и который станет его основным принципом в следующие почти 20 лет работы в органах управления авиационной промышленности в тяжелейшие для нее годы. Он всегда повторял, что авиационная промышленность (вместе с космической, атомной и другими) является ключом к независимости и обороноспособности страны, основой для созидательного, интересного и ответственного труда миллионов людей, одним из которых был он.

Значимым моментом в научной биографии Владимира Ивановича стала поездка в Канаду 4 августа 1991 года, где на форуме «Sharing the sky» в рамках выставки «Canadian Airshow» был представлен доклад российского авиасообщества, посвященный перспективам развития самолетов гражданской авиации. В состав делегации от нашей страны вошли заместитель начальника 10-го Главного управления МАП В.А. Мороз, начальник отдела главка А.А. Сухарева, начальник отделения ЦИАМ М.М. Цховребов и В.И. Бабкин в качестве начальника сектора НИО-10 ЦАГИ.

Основными положениями доклада были констатация стремительного роста пассажирских перевозок в мире; рост их доли на широкофюзеляжных самолетах большой вместимости; прогноз возникновения потребности в создании сверхвместимых самолетов (до тысячи пассажиров) уже в начале XXI века; предложения ЦАГИ по перспективным исследованиям самолетов схемы «летающее крыло», как сулящей значительный прогресс в улучшении аэродинамического качества, а также предложение ЦИАМ по постановке исследований и разработке двигателей большой тяги и сверхвысокой степени двухконтурности, как основного фактора дальнейшего повышения топливной эффективности гражданских воздушных судов.

Для Владимира Ивановича это была вторая зарубежная командировка, но именно участие в этой конференции и доклад от имени авторского коллектива – Л.М. Шкадова, М.М. Цховребова и В.И. Бабкина – научной части отечественного, тогда еще советского, авиастроения стало по сути кульминацией достижений отечественной промышленности в советский период.

### **На государственной службе**

В конце 1991 года профессиональная карьера Владимира Ивановича изменила траекторию, он перешел на работу в Министерство авиацион-



ной промышленности СССР. Предложение поступило от его руководителя Л.М. Шкадова, занимавшего в 80-е годы должность заместителя министра авиационной промышленности СССР и одновременно начальника 10-го отделения ЦАГИ.

Как сказал Альберт Эйнштейн: «Наука не является и никогда не будет являться законченной книгой. Каждый важный успех приносит новые вопросы, всякое развитие обнаруживает со временем все новые и более глубокие трудности». Свою активную работу во благо науки Владимир Иванович продолжил в министерских кабинетах.

Следующие двадцать лет жизни Владимира Ивановича прошли под знаком государственной службы, однако вся эта деятельность также была тесно связана с авиационной промышленностью и наукой. Проявив себя как ученый-физик, ассоциируя свой путь с наукой и научным знанием, имея твердые взгляды на необходимость развития отечественной авиационной промышленности, Владимир Иванович оказался в совершенно непривычной для себя среде – государственной структуре начала 90-х годов. Его новая деятельность изначально не казалась простой на фоне царивших тогда в Правительстве и Аэрофлоте умонастроений, связанных с намерением отказаться от разработки и производства собственной авиационной техники.

Работу в новом статусе Владимир Иванович начал параллельно с реализацией той самой программы, проект которой создавался по инициативе и под руководством 10 ГУ МАП СССР в качестве инструмента для долгосрочного планирования развития авиационной промышленности в Советском Союзе на период двух пятилеток – до 2000 года. Проектом программы предусматривалось проведение опытно-конструкторских работ по созданию и сертификации дальнемагистрального самолета Ил-96-300, среднемагистрального Ту-204, ближнемагистрального Ту-334, самолета местных воздушных линий Ил-114, самолета-амфибии Бе-200, вертолетов Ми-38, Ка-62, двигателей ПС-90, НК-93, ТВ7-117, ТВД-1500, РД-600 и других. В составе департамента Владимир Иванович лично принимал активное участие в подготовке программы, защищал ее в различных ведомствах. Жизнеспособность этого документа стала для него делом принципа: много своего времени и сил он затратил на реализацию проекта, работая на различных должностях в министерстве, отстаивая интересы отрасли и участвовал в разработке новых редакций программы.

В 1992 году уже переформатированная «Программа развития гражданской авиационной техники России до 2000 года» была признана Правительством в качестве государственной научно-технической программы молодого российского государства, финансировавшейся отдельной строкой. В 1993 году она была повышена в статусе до Федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на период до 2000 года».

«Так уж сложилось, что на ее завершающем этапе мне самому пришлось участвовать в реализации совершенно нового, измененного варианта, где радикально было сокращено количество создаваемых образцов гражданской авиационной техники», – рассказывал Владимир Иванович, вспоминая как почти месяц по заданию директора Департамента авиапромышленности А.Г. Братухина работал по этому направлению в комитетах Верховного Совета по промышленности и по науке.

Сложная и напряженная государственная деятельность В.И. Бабкина запомнилась коллегам по отрасли его патриотичным отстаиванием интересов национальной промышленности. Причем вопрос в те годы стоял настолько остро, что речь в большей степени шла не столько о перспективах, сколько о выживании авиастроительной отрасли. Программа по развитию авиационной техники стала своего рода гарантом сохранности задела, доставшегося в наследство от советских специалистов, в числе которых был и сам Владимир Иванович. Фоном тех лет стало сокращение авиаперевозок в стране почти в 3 раза по сравнению с уровнем 1990 года, а объемов выпуска всех предприятий авиационной промышленности – почти в 5 раз.

В тяжелейшие девяностые годы во многом благодаря Программе удалось сберечь флагманские конструкторские бюро авиационной промышленности и отраслевые научные институты. Они остались **целы, работоспособны, основной состав научных работников был сохранен**. При формировании и реализации Президентской программы «Развитие гражданской авиационной техники России до 2000 года», федеральных целевых программ реформирования и развития оборонной промышленности, программы «Национальная технологическая база», пожалуй, наиболее ярко проявились профессиональные качества Владимира Ивановича.

«Я, будучи выпускником Физтеха, выходцем из ЦАГИ, а затем начальником управления программ НИОКР по гражданской и военной авиационной технике и технологиям, навсегда усвоил, что такой высокотехнологичный продукт как новый самолет или новый двигатель для самолета невозможно создать, не вооружив конструктора необходимым инструментарием: научно-техническим заделом, выбором оптимального варианта конструкции, тщательными расчетами, подтвержденными экспериментами и испытаниями. Этой парадигмы придерживались и коллеги, с которыми мы работали в Департаменте авиационной промышленности, реализовавшем Президентскую программу «Развитие гражданской авиационной техники до 2000 года»: А.Я. Книвель, руководитель Центра научно-исследовательских разработок и программ АО «Авиапром» А.М. Батков, директора ЦАГИ Г.И. Загайнов, В.Я. Нейланд, В.Г. Дмитриев, генеральные конструкторы Г.В. Новожилов, А.А. Туполев, В.Т. Климов, И.С. Шевчук, М.В. Вайнберг, С.В. Михеев», – говорил Владимир Иванович в интервью.



**В.И. Бабкин и А.Я. Книвель. Фото конца 90-х годов**



**Руководитель Департамента оборонной промышленности Минпром-энерго России Ю.Н. Коптев, его заместитель В.И. Воскобойников и начальник отдела авиационной и морской деятельности В.И. Бабкин. 2006 год**

В то непростое для промышленности время до 2000 года включительно благодаря Программе были сертифицированы следующие типы отечественных воздушных судов: Ил-96-300 (1992 г.), Ан-124 (1992 г.), Ту-204 (1994 г.), вертолет Ми-171 (1995 г.), вертолет Ми-26 (1995 г.), вертолет Ми-34 (1995 г.), Ил-114-100 (1999 г.), вертолет Ми-172 (1999 г.), Ту-214 (2000 г.). Самолет Ил-96Т в 1999 году впервые в истории отечественного авиастроения получил сертификат типа FAA.

Александр Янович Книвель, советник генерального директора НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»:

*– Когда в Департаменте авиационной промышленности Минпрома России начал формироваться отдел НИОКР и перспективных технологий в авиации, я пригласил Владимира Ивановича на должность своего заместителя. Вместе с ним мы прошли все ступени преобразований – Минпром России, Минобороны, Минпромнауки – он вел вопросы координации исследований и разработок в области авиационной техники, тесно общаясь с представителями промышленности по всем направлениям самолето-, вертолето-, двигателе- и приборостроения. Он входил в число разработчиков Программы развития гражданской авиационной техники России до 2000 года. Тогда при малом финансировании на ее реализацию мы смогли сертифицировать целый ряд летательных аппаратов и серию вертолетов. Кроме того, шла большая работа по двигателестроению, которой мы уделяли самое пристальное внимание. К 2000 году, когда авиапроизводители во всем мире столкнулись с ограничениями ИКАО по шуму, в России уже были готовы самолеты, соответствующие требуемым параметрам.*

*Очень хочется отметить, что на любом этапе и в любых обстоятельствах работа с Владимиром Ивановичем всегда была результативной, а сам он, как человек, оказался крайне порядочным. Это его исключительное качество самым лучшим образом отражалось на деле. Лично у меня в отношении Владимира Ивановича не возникало даже мысли, что он не выполнит данное ему поручение. За другими подчиненными порой по пять раз приходилось перепроверять, но Бабкин всегда делал свою работу так, как надо. Этого качества он не утратил и когда перешел в Департамент авиационной промышленности Минпромторга России, затем в ЦИАМ.*

*Владимир Иванович, несмотря на большой груз административной работы, никогда не прекращал свою научную деятельность. А еще он всегда был за живой диалог в решении задач и потому поддерживал партнерские отношения с руководством отечественных КБ и заводов, работающих в сфере авиастроения. Это в значительной мере помогало ему отстаивать интересы российского авиадвигателестроения на посту руководителя ЦИАМ.*

В 90-е и начале 2000-х годов органы управления авиационной промышленностью претерпевали многочисленные изменения: департамент авиационной промышленности, главные управления авиационной промышлен-



**Министр промышленности и торговли РФ (в 2008–2012 гг.) В.Б. Христенко и директор Департамента авиационной промышленности В.И. Бабкин, примерно 2009–2010 год**



**Генрих Васильевич Новожилов на 60-летнем юбилее у Владимира Ивановича. Апрель, 2016 год**

ленности, Минпром, Рособоронпром, Госкомитет оборонных отраслей промышленности, Министерство оборонной промышленности, департамент в составе Минэкономики, Росавиакосмос, Минпромэнерго. Неизменным было лишь то, что в органах управления сохранялась команда, непреклонно отстаивавшая интересы российской промышленности и науки.

В 2005 году под председательством Президента России В.В. Путина состоялось заседание Президиума Государственного совета РФ, на котором было принято решение о приоритетной поддержке отечественного авиастроения, в том числе об увеличении ассигнований, выделяемых на реализацию Федеральной целевой программы «Авиатехника-2015». Было также одобрено предложение о создании единой структуры – Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По итогам заседания и соответствующих поручений Президента в 2006 году Правительством Российской Федерации была разработана, одобрена и принята «Стратегия развития авиационной промышленности России на период до 2015 года». За неполные 5 лет, с 2005 по 2010 годы, синергетический эффект объединенных в кластеры предприятий привел к тому, что уже несколько крупных объединений, в том числе ОАК, ОДК, КТРВ совокупно вошли в первую десятку мировых авиастроительных предприятий. Объем производимой в 2010 году продукции увеличился в несколько раз по сравнению с 2005 годом и превысил тот, который был запланирован в Стратегии в 2005 году.

Итак с 1992 по 2011 год В.И. Бабкин работал в федеральных органах исполнительной власти, в том числе с 2006 года возглавлял Департамент авиационной промышленности Минпромторга России в должности его директора. Близкие Владимира Ивановича вспоминают, что свою работу в те годы он проживал как что-то глубоко личное. Это время осталось в памяти днями напряженного труда, месяцами без выходных и годами без отпуска.

Но было сделано главное: благодаря значительно возросшему вниманию к авиационной промышленности со стороны Правительства (с 2004 по 2009 годы объемы государственного финансирования выросли более чем в 20 раз), тренд на деградацию авиационной промышленности и науки удалось переломить. В России на государственном уровне началась реализация Стратегии, результатом которой стало продолжение выпуска самолетов Ту-204 и Ту-214 в Ульяновске и Казани, Ил-96-300/400Т – в Воронеже, двигателя ПС-90А, создание и сертификация самолета SSJ-100, перенос производства самолета Ил-76 из Узбекистана в город Ульяновск одновременно с модернизацией базовой модели до Ил-476, освоение производства самолета Ан-148 в Воронеже, в 2018 году был разработан и сертифицирован двигатель ПД-14, создан самолет МС-21. Удалось в значительной мере осуществить техническое перевооружение российских авиа- и двигателестроительных предприятий за счет принятых мер государственной поддержки.

Владимир Иванович принципиально не разделял авиастроение на гражданское и военное. Вся продукция авиапрома была для него продукцией двойного назначения. Когда в семейном или профессиональном кругу заходила речь о конкурентоспособности гражданских самолетов, он быстро заканчивал спор словами: «думать надо, в первую очередь, об обороноспособности, и только во вторую, о конкурентоспособности».

Годы работы на государственной службе связали Владимира Ивановича общими проектами с такими выдающимися руководителями советского и российского авиастроения, как Г.В. Новожилов, О.Ф. Демченко, А.А. Иноземцев, В.А. Богуслаев, М.А. Погосян, А.И. Ватагин, Б.С. Алёшин, В.М. Чуйко, и другими. Их объединяла совместная деятельность, нацеленная на разработку и производство новой российской авиатехники.

В 2011 году карьера Владимира Ивановича в органах госуправления завершилась.

### **Снова в науке: этап ЦИАМ**

С августа 2011 года В.И. Бабкин заступил на должность генерального директора Центрального института авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (ЦИАМ, входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») – одного из старейших НИИ страны и ведущего научного центра с мощным исследовательским потенциалом. Владимиру Ивановичу было доподлинно известно, что из всех подотраслей промышленности именно авиадвигате-

лестроение максимальным образом испытало на себе негативное воздействие смены экономико-социальной модели государства и промышленного кризиса девяностых. Предстояла масштабная и ответственная работа. Владимир Иванович признавался, что с удовольствием снова погрузился в науку и исследовательскую среду, хотя значительное время по-прежнему приходилось уделять именно организационной работе. Она потребовала от него новых методик и подходов. Институт он называл живым организмом и прилагал максимум усилий для того, чтобы этот организм не болел и всесторонне развивался. Он знал, что добиться этого можно балансом загрузки и теоретиков, и экспериментаторов.

Владимир Иванович всегда оставался верен званию ученого. Создание научно-технического задела, необходимого для разработки перспективных авиационных двигателей, он считал важнейшей задачей для научного коллектива ЦИАМ. На посту генерального директора института он делал много для того, чтобы исследования оставались комплексным процессом, выстраивал гармоничное взаимодействие с промышленностью. Под его руководством в институте активно развивалась совместная с АО «ОДК» работа по созданию новейшего авиационного двигателя пятого поколения ПД-14, разрабатывались и испытывались «критические» технологии, был инициирован и успешно выполнялся ряд проектов по двигателям новых схем.

Уже работая в ЦИАМ, он неоднократно подчеркивал, что именно прогресс в создании новых ГТД позволил авиации как выйти на совершенно иной уровень безопасности полетов, так и радикально сократить расход топлива (для гражданских ВС) и повысить удельные параметры, необходимые боевым летательным аппаратам.

Владимир Иванович особое внимание уделял вопросам привлечения в авиационную науку молодых специалистов. Открывая конференцию молодых ученых и специалистов «Новые решения и технологии в газотурбостроении», которая проходила в ЦИАМ в 2015 году, он нашел следующие слова:

– Все мы, здесь присутствующие, объединены девизом, который принадлежит Ф. Жолио-Кюри, «Наука необходима народу. Страна, которая ее не развивает, неизбежно превращается в колонию». Наука представляет собой автономную ценность, такую же, как мораль, религия, культура и т.д., и то, что вы пришли в науку, с моей точки зрения, уже говорит о вас, как о достойных, сделавших правильный выбор людям. Я желаю вам, молодым ученым, максимально использовать уникальную возможность учиться у сильнейших представителей отечественных научных школ, имеющих громадные заслуги и перед страной, и перед наукой, перенимать их богатейший опыт и вносить свой вклад в развитие авиационного двигателестроения. Я выражаю искреннюю надежду на то, что вам, молодым специалистам, конструкторам и инженерам, предстоит отвечать на не менее дерзкие и сложные

вызовы, чем вашим предшественникам, а работы ЦИАМ и других институтов и КБ будут еще более востребованы заказчиками. Уверен, что вы достойно продолжите славные традиции советских и российских авиастроителей.

Сергей Леонидович Чернышев, научный руководитель ФАУ «ЦАГИ», вице-президент РАН, академик РАН:

*– В ряду ученых, внесших большой вклад в развитие отечественного авиационного моторостроения, особенно выделяется фигура Владимира Ивановича Бабкина.*

*В.И. Бабкин – крупный научный деятель, талантливый организатор науки, грамотный управленец, наставник для молодого поколения, соратник и друг.*

*Мы познакомились с Владимиром Ивановичем в далеком 1975 году на факультете аэромеханики и летательной техники Московского физико-технического института (ФАЛТ МФТИ). Физтех – это особое братство людей, объединенных любовью к науке, высокими идеалами и творческим энтузиазмом. Уже учась в институте, он начал проявлять свои лидерские качества, всегда находился в центре многих молодежных инициатив. Как яркий представитель физтеховцев, Володя Бабкин обладал всеми качествами истинного выпускника факультета. Пытливый и гибкий ум, интеллигентность, трудолюбие, оригинальность мышления, тонкое чувство юмора. Наша дружба продолжилась уже в стенах ЦАГИ, где и я, и Владимир Иванович с успехом начали свою трудовую деятельность в конце 70-х.*

*В непростые 90-е годы Владимир Иванович по рекомендации ЦАГИ поступил на госслужбу и многие годы развивал и бережно хранил авиационную науку, оказывая поддержку предприятиям отрасли, отстаивая важность научных исследований на государственном уровне.*

*Судьба сложилась так, что в 2011 году Владимир Иванович вернулся в авиационную науку в качестве генерального директора ЦИАМ. Весь свой опыт, знания и административный талант он вложил в работу над новейшими технологиями современного авиационного двигателестроения, в том числе внес огромный личный вклад в создание так необходимого России двигателя ПД-14. В это время мы с Владимиром Ивановичем, как руководители ЦИАМ и ЦАГИ, трудились «плечом к плечу» на переднем крае науки.*

*Его профессиональные качества были известны далеко за пределами нашей страны. Нам часто доводилось представлять российское авиационное сообщество за рубежом, на заседаниях ИКАО, авиационных салонах, на конгрессах Международного совета по аэрокосмическим наукам и других научных конференциях в самых разных точках мира.*

*Владимир Иванович был благодарным человеком, он всегда с большой теплотой отзывался о нашей альма-матер – Физтехе, институте ЦАГИ, о городе Жуковском, которые помогли ему найти свое призвание и достойно пронести его через всю жизнь!*





**Визит Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева  
в научно-испытательный центр ЦИАМ, 2013 год**



**В.И. Бабкин, В.М. Чуйко и С.Л. Чернышев на объединенном стенде  
государственных научных центров авиационной промышленности.  
X Международный гидроавиасалон. Геленджик, 2014 год**

## **Все не зря...**

Алексей Анатольевич Ким, Председатель Правления Ассоциации организаций по содействию авиационному развитию «Технологическая платформа «Авиационная мобильность и авиационные технологии», ученик В.И. Бабкина:

*– Подытоживая яркий жизненный путь Владимира Ивановича Бабкина, хотелось бы отметить, что его движение было последовательно и во-многом закономерно. Пытливый ум и широкая эрудиция, приобретенные им в годы учебы и работы в ЦАГИ, совмещенные с уникальными коммуникационными способностями, естественно привели его к руководящей работе в Департаменте авиационной промышленности и Центральном институте авиационного моторостроения имени П.И. Баранова, которую можно считать квинтэссенцией всей его жизни. При этом лидерский, настойчивый и целеустремленный характер Владимира Ивановича позволил ему проводить в жизнь передовые, а зачастую даже революционные для многих идеи и нововведения при формировании и реализации государственной политики, например, такие, как приоритет государственных интересов над частными, углубленное изучение технических аспектов при планировании государственных авиационных программ, необходимость опережающего создания научно-технического задела и разработки нормативно-технической документации.*

*Всей своей жизнью Владимир Иванович показал возможность гармоничной реализации передовых методов управления и развития национального авиастроения. Это дает шанс его современникам и последователям продолжить начатое и довести его до практического воплощения.*

Владимир Иванович слишком рано ушел из жизни. За несколько месяцев до трагического события ему пришлось побывать на прощании с близким человеком, который покинул этот мир в достаточно преклонном возрасте, когда можно было подвести итог прожитому. После церемонии В.И. Бабкин многозначительно произнес фразу «...и все-таки все не зря». Ее можно применить в качестве эпитафии и к его пути...

Он прожил яркую, наполненную смыслом жизнь. О его отношении к работе, о разносторонней, увлеченной, деятельной натуре говорят более сотни оставшихся публикаций в научно-технических, экономических и промышленных изданиях, более девяносто научных работ его авторства и созданных в соавторстве, шесть монографий, множество текстов с выступлений на пленарных заседаниях отечественных и зарубежных научно-технических конгрессов, форумов, конференций и др.

Владимир Иванович организовал и проводил обширные научные исследования, в том числе в рамках реализации проекта Национального плана развития авиационной науки и технологий, Государственной программы развития авиационной промышленности до 2025 года, был заведующим кафедрой «Исследования двигателей летательных аппаратов» МАИ, вел активную преподавательскую деятельность в МАИ и родном МФТИ.



**Делегация ЦИАМ на аэрокосмическом конгрессе ICAS-2014**



**В.И. Бабкин и С.Л. Чернышев на Международном аэрокосмическом салоне  
МАКС-2015**



**А.А. Ким на юбилее В.И. Бабкина, апрель 2016 год**

Его научные заслуги по праву отмечены высокими государственными наградами. В их числе ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени и «Инженерная слава», звание «Почетный авиастроитель». Вся жизнь Владимира Ивановича и его трудовая биография – это пример настоящего профессионализма и преданности своему делу на всем жизненном пути.

Он ушел в расцвете возраста для ученого, хотя успел бы сделать еще очень и очень много. Незадолго до своего ухода на семейном праздновании дня рождения Владимир Иванович прочел строки из-под пера Булата Окуджавы:

*Все в мире созревает в борении и встрясках.  
Не спорьте понапрасну о линиях и красках.  
Пусть каждый, изнывая, достигнет своего...  
Терпение и Вера, Любовь и Волшебство!*

Эти слова семья выбила на его надгробии. Они точно и тонко описывают его удивительную личность с его неповторимой, уникальной линией судьбы – с борьбой, поражениями и победами, но всегда с твердой верой, как тогда, в детстве, что авиация – это особая, почти волшебная сила, и только наука способна ее преумножать. **И, конечно, непоколебимой уверенностью в том, что у России, с ее переданными предками просторами, богатствами и талантливыми людьми, авиация должна быть своя.**