

ДВИГАТЕЛИ «НК» В НЕБЕ, КОСМОСЕ И НА ЗЕМЛЕ



В авиационную промышленность всегда шли талантливые, преданные своему делу люди, становившиеся в дальнейшем «золотым» фондом отечественного машиностроения. Один из них - Евгений Александрович Гриценко - генеральный конструктор ОАО «Самарский научно-технический комплекс имени Н.Д.Кузнецова», доктор технических наук, профессор, вице-президент Академии наук авиации и воздухоплавания, председатель Поволжского отделения этой Академии.

После окончания Куйбышевского авиационного института Е.А.Гриценко прошел большой трудовой и творческий путь от рядового инженера-конструктора до генерального директора и генерального конструктора одного из крупнейших двигателестроительных предприятий страны.

Работая в Куйбышевском КБ машиностроения ведущим конструктором, а затем - заместителем главного конструктора по двигателям НК-12МВ, НК-12МА, НК-144, НК-22 и НК-25 для самолетов Ту-95, Ту-114, Ан-22, Ту-144, Ту-22М и других ЛА военного и гражданского назначения, Евгений Александрович внес большой личный вклад в работы по совершенствованию этих «моторов», направленные на повышение ресурса, надежности и эксплуатационных характеристик.



Е. А. Гриценко - генеральный конструктор ОАО «Самарский научно-технический комплекс им. Н.Д.Кузнецова»

В 1983 г. Е.А.Гриценко назначили руководителем Казанского проектного бюро машиностроения. Возглавляемый им коллектив добился заметных успехов в повышении ресурса и надежности двигателей НК-86 и НК-8-2У для самолетов Ил-86 и Ту-154 – основных среднемагистальных воздушных су-

дов «Аэрофлота». Евгений Александрович внес большой вклад и в организацию производства опытной партии стартово-маршевых двигателей НК-87, созданных на базе НК-86 и НК-8-4К для поисково-спасательных экранопланов «Орленок». Двигатели с взлетной тягой 13.000 кгс обладали специальными коррозионностойкими и жаростойкими покрытиями лопаток турбины, обеспечивающими надежную эксплуатацию этих ТРДД в условиях морской среды.

Увеличение ресурса двигателей, выпускаемых в Казани, введение эквивалентных и эксплуатационных программ позволило сэкономить многие миллионы рублей.

Е.А.Гриценко осуществлял техническое руководство изготовлением и испытаниями наземного газотурбинного двигателя НК-16СТ, спроектированного на базе авиационного ТРДД НК-8 и предназначенного для использования на газоперекачивающих станциях в качестве привода центробежного нагнетателя. Более 100 изделий этого типа работают в настоящее время на магистральном газопроводе «Уренгой-Помары-Ужгород».

В 1994 г. Евгений Александрович занял должность генерального директора и генерального конструктора Самарского научно-технического комплекса. Сменив на посту

руководителя крупнейшего моторостроительного ОКБ России выдающегося конструктора Н.Д.Кузнецова, Гриценко приложил все силы, чтобы в крайне тяжелой экономической обстановке 90-х годов не только сохранить коллектив, обладающий огромным научно-техническим потенциалом, но и приумножить традиции, заложенные Н.Д.Кузнецовым.

С 90-х годов Евгений Александрович вел большую работу по совершенствованию ЖРД НК-33, разработанного еще в 1968-1972 гг. для первой ступени «лунной» ракеты-носителя Н-1. Отечественную программу пилотируемых полетов на Луну свернули в начале 70-х годов, а двигатели НК-33 законсервировали. Они оказались востребованными лишь двадцать лет спустя, когда НК-33 заинтересовались американцы, не сумев создать ничего лучшего, чем «кузнецовские» двигатели 70-х годов. В настоящее время ЖРД НК-33 и НК-43 используют на зарубежных и российских РН фирм «Кистлер» (США), «Полет» (Аэрокосмическая корпорация «Воздушный старт») и пр. Эти



Дальний бомбардировщик Ту-22М3.

двигатели, созданные в 80-е годы с использованием авиационных принципов конструирования, до настоящего времени по своим характеристикам соответствуют уровню современных зарубежных и российских аналогов.

Сегодня Евгений Александрович руководит разработкой и внедрением в серийное производство авиационного двигателя НК-93 со сверхвысокой степенью двухконтурности, обладающего энергетическими, экономическими и экологическими характеристиками, существенно превосходящими показатели лучших отечественных и зарубежных аналогов. В 2004 г. винтовентиляторным двигателем НК-93 уже оснастили летящую лабораторию Ил-76ЛЛ для летных испытаний.

Двигателями типа НК-93 планируют оснащать перспективные самолеты ОКБ А.Н.Туполева и С.В.Ильюшина, новые модификации дальнемагистрального пассажирского самолета Ил-96, «грузовик» Ту-330, а также другие тяжелые воздушные корабли.

На базе хорошо отработанного газогенератора НК-93 созданы и внедряются в се-

рийное производство двигатели НК-38СТ для использования в газоперекачивающих агрегатах, а также НК-337 мощностью 25 МВт, служащие для привода электрогенераторов (последний уже эксплуатируется на ТЭС в г. Самаре).

Трудовая деятельность Евгения Александровича отмечена правительственными наградами - орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медалями «За трудовую доблесть», «За доблестный труд» и «Ветеран труда», почетным званием «Заслуженный машиностроитель Российской Федерации», премией Правительства Российской Федерации 1996 г. в области науки и техники.

Е.А.Гриценко, благодаря своему огромному опыту, технической эрудиции, высокой требовательности к себе и коллегам, принципиальности, а также чуткому и внимательному отношению к нуждам и запросам подчиненных завоевал авторитет и глубокое уважение в коллективах, в которых работал.

Редакция журнала «Аэрокосмическое обозрение» сердечно поздравляет Евгения Александровича с 70-летием и желает ему крепкого здоровья и дальнейших творческих успехов в создании двигателей марки «НК» для нашей авиации.

АКО

