

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ САРКИСОВ



13 января на 83-м году ушел из жизни великий российский ученый и конструктор в области авиационного двигателестроения Александр Александрович Саркисов.

А.А.Саркисов родился 19 мая 1936 года в Москве. В 1943 году погиб отец. Семья переехала в Уфу. После окончания школы в 1954 году поступил в Уфимский авиационный институт, по окончании которого работал в ОКБ-100 (ныне НПП "Мотор") расчётчиком группы турбин, руководителем группы камер сгорания, веду-

щим конструктором особо сложных изделий, заместителем главного конструктора - ответственным за создание двигателей для ракет воздушного и подводного базирования. За участие в создании комплекса "Гранит" молодому инженеру А.А. Саркисову была присуждена Ленинская премия.

В 1983 году А.А.Саркисов переведен на работу в ЗГУ МАП заместителем начальника Главка по опытным двигателям, а в 1984 году назначен главным инженером ЗГУ МАП.

В 1987 году А.А.Саркисов назначен Генеральным конструктором "НПО им. В.Я. Климова", где проработал 17 лет. Под руководством А.А. Саркисова велись работы по доводке двигателя РД-33 для истребителя МиГ-29. А.А. Саркисов не раз повторял, что за РД-33, доводкой которого он занимался около 20 лет, всегда испытывал гордость. Главные задачи, которые ему удалось решить - наращивание ресурса двигателя, обеспечение надежности, безопасности полетов, развитие экспортного потенциала.

А.А. Саркисов руководил проектом создания выходного устройства реактивного двигателя со всеракурсным управляемым вектором тяги. В нашей стране подобный двигатель был разработан впервые. При использовании такой конструкции значительно повышается безопасность полетов, увеличиваются возможности маневра боевой машины, особенно на критических углах атаки. Новую конструкцию назвали "КЛИВТ" (Климовский вектор тяги). Так был создан двигатель РД-133 (РД-МК), предназначенный для оснащения самолетов, базирующихся на авианесущих крейсерах ВМФ.

Одновременно под руководством Саркисова на заводе был создан высокоэкономичный турбовинтовой двигатель четвертого поколения ТВ7-117С для гражданского самолета Ил-114 и транспортный Ил-114Т. На базе ТВ7-117С были созданы "вертолетный" вариант двигателя и силовая установка для высокоскоростных катеров различного водоизмещения и назначения. Сегодня двигатель ТВ7-117С планируется устанавливать на военно-гражданский самолет Ил-112.

Помимо работы над ТРД Александр Александрович много занимался модернизацией двигателя ТВ3-117, разработанного еще С.П. Изотовым. Совместная работа коллектива НПО имени В.Я. Климова и АО "Мотор Сич" под руководством генерального конструктора А.А. Саркисова и генерального директора В.А. Богуслаева позволили модернизировать самый массовый вертолетный двигатель ТВ3-117. В итоге, турбовальные двигатели семейства ТВ3-117 вошли в число на-

иболее надежных в мире. Различные модификации двигателей ТВ3-117 эксплуатируются в 60 странах мира уже на протяжении более 30 лет, и зарекомендовали себя как высоконадежные и высокоэкономичные. Новая модификация ТВ3-117 - российский двигатель ВК-2500 был сертифицирован Авиарегистром МАК в 2000 году.

В 1998 г. на "Климове" по указанию генерального конструктора А.А.Саркисова было создано новое подразделение - Комплекс систем управления. В его задачу входила разработка новых малогабаритных и высокоэффективных цифровых электронных блоков автоматического регулирования и контроля газотурбинных двигателей типа FADEC, измерительно-диагностического оборудования, испытательных стендов, имитаторов двигателей и др. Первые образцы блоков автоматического регулирования и контроля (БАРК), разработки "Климова" начали проходить летные испытания весной 2000 г., а уже в следующем году были сертифицированы.

В 1960-1980-е годы по чертежам НПО им. В.Я. Климова, разработанных под руководством А.А. Саркисова было выпущено более 60 тысяч силовых установок для Ми-2, Ми-8, Ми-17 военных и гражданских модификаций, для Ка-25, Ка-27; -28; -29, -32, -52 и других. Были получены сертификаты России, МАК, Канады, Индии, Китая. Ресурс двигателей довели до 9000 часов, создали их различные модификации.

После завершения работы в "НПО им. В.Я. Климова" Александр Александрович продолжил работу по программе совершенствования вертолетных двигателей в ОАО "НПО "Сатурн" и Научно-техническом центре им. А.М. Люльки, а затем - генеральным конструктором в компании "БОРИСФЕН".

С 1990 года А.А. Саркисов являлся профессором Санкт-Петербургского государственного политехнического университета, а в 1991 году получил ученую степень доктора технических наук.

Светлая память о выдающемся конструкторе и ученом, прекрасном человеке, талантливом организаторе и инженере - Александре Александровиче Саркисове навсегда сохранится в наших сердцах.

Коллектив ЗАО "БОРИСФЕН" и ЗАО "ВКМС" выражает глубокие соболезнования родным и близким великого авиаконструктора.

Редакция журнала "Двигатель" присоединяется к выше приведенным словам коллег Александра Александровича и выражает искреннее соболезнование родным и близким одного из наших самых глубокоуважаемых авторов А.А. Саркисова.

Он - один из последних, живших рядом с нами великих конструкторов ГТД XX века. Его уход - огромная потеря для отечественной науки. Все современные вертолетные двигатели, выпускаемые в России и СНГ - творение Александра Александровича. И МиГ-29 движется в воздухе двигателем его конструкции. Он не так часто печатался у нас, как мы бы все хотели, но каждая из его статей была несомненным событием и в жизни журнала, и в научной жизни страны. Память об этом учёном и конструкторе сохранится до тех пор, пока в России будут исследоваться и строиться новые авиационные двигатели.

Мы надеемся, что вечно.

Редакция журнала "Двигатель"

