

ЖИЗНЬ ПОСВЯТИЛ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЮ

Благодаря генеральному директору – генеральному конструктору (1994 – 2004 годы) доктору технических наук Евгению Александровичу Гриценко, уникальное двигателестроительное КБ – ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. Н.Д. Кузнецова", не закрылось, не обанкротилось за долги, а сохранило свой потенциал в конце XX – начале XXI веков.

Посчитано, что из сотни человек только один способен быть руководителем. А людей, которые могут быть творцами – учеными, конструкторами, и того меньше – наверное, единицы на миллионы землян. Такие люди уникальны по своим дарованиям и бесценны для любой страны мира и ее научно-промышленного потенциала. Одним из таких редчайших по своим природным дарованиям россиян был Евгений Александрович Гриценко. До последнего своего часа, до последнего вздоха он думал, рассчитывал, анализировал, как создавать новые авиационные и вертолетные двигатели, как проводить их государственные испытания, внедрять в серийное производство. Он жил этим сложнейшим делом, в этом была вся его суть – творца и конструктора.

О земных делах Гриценко знали Президенты России, Украины, премьер-министры, губернаторы, руководители самолетной и двигателестроительной промышленности стран СНГ. Его награждали орденами и медалями. А он оставался скромным, доброжелательным, мудрым человеком, который всю свою жизнь без остатка посвятил отечественному двигателестроению.

Важность учебы

С Финской войны в 1940 году отец Евгения политрук Гриценко пришел уже тяжело больным. Через несколько месяцев, в 33 года, в возрасте Христа – умер. На руках у молодой вдовы остались малолетние сын и дочь. Она не растерялась под грузом ежедневных проблем. Так работала бухгалтером на железной дороге, что удостоилась ордена Ленина. Редкость для такой профессии. В Великую Отечественную войну чтобы сносно кормить детей да больную сестру, содержала огород. Маленький, худющий сынок Женя, как мог, помогал матери содержать грядки, носил воду для полива, колот дрова. А вот учился в школе из рук вон плохо. Смешливый, озорной мальчуган любил улицу, друзей. Не до учебы. Школьные учителя советовали матери выдрать сына, как следует, чтобы за ум взялся и не прогуливал уроки. Несмотря на все проделки сына мать, ни разу в руки не взяла ремень. Только гладила по голове сорванца, печально смотрела в глаза и просила одуматься и хорошо учиться, иначе в жизни будет трудно. Буквально до 5-го класса продолжались материнские уговоры: бросить улицу, развеселую, дворовую компанию ребят, у многих из которых на Великой войне полегли отцы и старшие братья. А вот в пятом классе Евгений словно посмотрел на себя со стороны. Разве он не может учиться так же, как первые по успеваемости в их классе ребята? Ему ведь неоднократно говорили в школе, что с его вели-



В рабочем кабинете

колепной памятью можно стать круглым отличником... Среднюю школу № 12 Евгений Гриценко закончил с золотой медалью.

Одаренного, статного юношу профессор из Московского физико-технического института звал поступать в этот вуз, тогда еще только выделившийся из знаменитого МГУ. Однако Евгения манила авиация. Он мечтал конструировать авиационные двигатели, считал, что эта профессия наиболее перспективная. Без экзаменов, после собеседования его приняли в 1952 году в Куйбышевский авиационный институт на кафедру двигателестроения.

Талантливый парень учебу совмещал со спортом – футболом, шахматами. Играл за сборную вузов Куйбышева "Буревестник" на первенстве России. Давал сеансы одновременной игры на 32 шахматных досках в местном железнодорожном техникуме. В "День Железнодорожника" выступал с сеансами одновременной игры в городском парке культуры и отдыха. Играл и по памяти:

слепую.

За полгода до окончания института Евгений размышлял: какую профессию выбрать – конструктора или технолога. Он думал, что если станет конструктором, то технологию производства не изучит и не освоит. Поэтому и выбрал технологию. Дипломный проект разрабатывал по основной теме: "Создание механического цеха на заводе", а по специальной теме создавал проект – "Обработка шестерен дробью для повышения их прочности".

До мельчайших деталей Евгений разработал механический цех. Подготовил все необходимые чертежи, расчеты. Специальную тему тоже создал основательно. Обработка деталей дробью в конце 50-х годов прошлого века считалась прогрессивным методом, который в нашей промышленности только внедрялся. В госкомиссии на защите дипломных проектов в феврале 1958 года находился пожилой и опытный главный технолог серийного Куйбышевского завода имени М.В. Фрунзе (нынешний "Моторостроитель"), Владимир Ковачич. Он являлся противником обработки деталей дробью для повышения прочности, что значительно усложняло производственный процесс. Во время защиты проекта он замучил Гриценко различными вопросами. Провал защиты казался неминуемым. Неожиданно за Евгения вступился сам председатель госкомиссии генеральный директор – генеральный конструктор Куйбышевского ОКБ Н.Д. Кузнецов. Он довольно громко сказал Ковачичу, что тот зря цепляется к студенту, который хорошо разбирается в непростом вопросе. В итоге за дипломный проект Гриценко получил отличную оценку.

При распределении выпускников КуАИ на места будущей ра-

боты Евгений выбрал создавшееся в родном городе в тот период Куйбышевское конструкторское бюро машиностроения (ККБМ) при серийном моторостроительном заводе. Это КБ было филиалом головного ОКБ Кузнецова. Хотя у Гриценко, как у одного из лучших по успеваемости выпускников, имелась возможность работать в любом научном центре или серийном двигателестроительном заводе страны, в том числе в столице. Так молодой инженер стал инженером-конструктором в филиале головного ОКБ. Молодого подающего надежды работника ещё с защиты диплома приметил сам генеральный конструктор, Герой Социалистического труда, академик Николай Дмитриевич Кузнецов.

И все-таки, в первый год работы в ККБМ у Евгения имелись сомнения, раздумья, как жить, где найти наиболее лучшее применение своим силам. Он практически профессионально играл в футбол. Его звали в различные футбольные команды. Имелись и перспективы и на шахматном поприще. Он вполне мог стать спортсменом. Только выбрал для себя многотрудную деятельность инженера-конструктора и остался ей верным всю жизнь.

Конструкторская судьба в "НК"

За полвека работы в авиации великой державы Николай Дмитриевич Кузнецов создал уникальную школу отечественного двигателестроения, само ОКБ с филиалами, научно-производственную кооперацию и более 50 самолетных, ракетных, наземных для газоперекачивающих агрегатов двигателей. Это НК-12МВ с модификациями для стратегического бомбардировщика Ту-95, пассажирского трансатлантического лайнера Ту-114; НК-12МА для грузового могучего самолета Ан-22 "Антей"; НК-22 для стратегического бомбардировщика Ту-22М; НК-144 для сверхзвукового пассажирского лайнера Ту-144; НК-25 для Ту-22М3; НК-32 для стратегического бомбардировщика Ту-160; НК-86 для широкофюзеляжного лайнера Ил-86; НК-8-2У для среднемагистрального лайнера Ту-154Б; НК-33 для "Лунной ракеты" генерального конструктора С.П. Королева; наземные двигатели НК-16СТ, НК-36СТ, НК-38СТ для газоперекачивающих агрегатов и другие. В создании многих кузнецовских двигателей непосредственное участие принимал конструктор Е.А. Гриценко. Учителем и наставником Евгений Александрович считал выдающегося русского ученого и конструктора, генерального директора - генерального конструктора ОКБ в Куй-

бышеве академика Кузнецова. Гриценко занимался доводкой узлов и агрегатов, повышением ресурса, испытаниями, внедрением новых изделий в серийное производство.

В филиал предприятия Гриценко пришел на работу в период внедрения в серийное производство знаменитого в авиации двигателя НК-12 и его доводки. В цехах завода возникла масса различных производственных вопросов. Молодой инженер подружился с рабочими, мастерами, начальником цеха Манаевым, который трудился на этой должности еще со времен войны. Производство он знал досконально, мог выполнить самую сложную задачу точно и на высшем уровне. Многие Гриценко перенял для себя у этого замечательного специалиста. При этом Евгений следил за работой цеха, регулярно проводил авторский контроль выпущенных деталей. Проверял их качество различными видами контроля. Порой требовал готовые детали перемерять. Для выявления многочисленных отклонений в производстве от конструкторской документации, которые в конечном итоге могли отразиться на работе двигателей, вкальвал, порой, не считаясь со временем. Надо было любой ценой увеличивать ресурс НК-12, у которого вначале серийного производства в 1955 году он составлял всего 100 часов.

В 1958 году после проведенной работы, в том числе и с участием специалистов ККБМ Гриценко и других создается новый НК-12МВ. Если первый двигатель этой серии имел ресурс всего 50 часов, то последний - 200 часов. Именно с надежным НК-12МВ для авиации ПВО стал серийно производиться самолет Ту-126.

В Куйбышевском конструкторском бюро машиностроения - филиале головного ОКБ, которое ныне ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения" Евгений Александрович с 1958 по 1983 годы прошёл путь от инженера-конструктора III категории до первого заместителя главного конструктора - руководителя предприятия. Причем он не просто трудился, как многие, а каждую должность осваивал досконально. Такой подход к порученному делу выделял молодого конструктора среди многих других тружеников ККБМ. В 1983 году генеральный конструктор ОКБ Николай Кузнецов предложил Евгению Гриценко стать главным конструктором - руководителем предприятия Казанского проектного конструкторского бюро, нынешнее ОАО "КП "Авиамотор". За семь лет работы Евгений Александрович в несколько раз увеличил производственные и конструкторские площади предприя-



Руководство ОАО "СНТК им. Н.Д. Кузнецова" (2001 г.):
сидят, слева направо: В.С. Анисимов, С.М. Игначков, Е.А. Гриценко, А.В. Зуев, П.Л. Бакаушин;
стоят, слева направо: В.Н. Орлов, Л.М. Ширкин, В.И. Чернышев, В.И. Павлов, Р.В. Харламов, В.И. Бузняков, Е.Н. Субботин



На праздновании 100-летия со дня рождения Н.Д. Кузнецова

тия, развернул жилищное строительство. Работники стали получать квартиры, в очереди на которые стояли по много лет. При этом руководитель не провалил ни одного производственного задания. Благодаря его работоспособности и энергии были повышены ресурсы НК-8-2У для лайнера Ту-154Б, НК-86 для самолета Ил-86, создан двигатель для боевого экраноплана "Лунь". В кратчайшие сроки разработан и внедрен в серийное производство двигатель НК-16СТ для газоперекачивающего агрегата, который крайне необходим был Газпрому Советского Союза. В тот период строился газопровод "Уренгой - Помары - Ужгород". Американцы по политическим соображениям отказались продавать русским газоперекачивающие агрегаты. ЦК КПСС и Совет Министров СССР поручили ОКБ Кузнецова создать двигатель для ГПА. Эту работу блестяще в минимальные сроки выполнил Евгений Гриценко и руководимый им коллектив КПБМ.

В 1990 году учитель и наставник, знаменитый советский конструктор двигателей Н.А. Кузнецов предложил Е.А. Гриценко должность главного конструктора - первого заместителя генерального директора в головном ОКБ в Куйбышеве. Но наступили тяжелые времена. Финансирование к 1992 году огромного научно-производственного предприятия, из-за проводившихся в стране, мягко говоря, необдуманных реформ, практически прекратилось. Под руководством Гриценко разрабатывается ряд программ по созданию перспективных двигателей, которые предлагаются руководству Министерства промышленности РФ. Они одобряются. ...Только денег не выделяется ни копейки. Огромное ОКБ стремительно катится в пропасть банкротства и разорения. С предприятия уходят сотрудники. Женщины с детьми однажды перегородили дорогу, по которой ездил генеральный директор - генеральный конструктор Кузнецов, требуя выплаты заработной платы себе и мужьям, которую ОКБ задолжало за несколько месяцев. В этот самый сложный период уходит на пенсию из-за болезни и преклонного возраста бессменный в течение многих лет руководитель Н.Д. Кузнецов. Преемником великого конструктора становится Е.А. Гриценко. Все его мысли направлены на то, как сбросить родное ОКБ от разорения и довести до металла перспективный НК-93, предложенный еще гениальным учителем. Но где на этот многообещающий, весьма дорогостоящий проект взять сред-



ства? Несмотря на поддержку Правительства РФ, из бюджета поступают какие-то крохи. ОКБ в долгах, как в шелках. И тогда Гриценко решает на торговую сделку с американской фирмой "Аэроджет", специалисты которой на одной из первых в России выставок "Авиадвигатель" заинтересовались русским многоцелевым, уникальным по своим техническим характеристикам ракетным двигателем НК-33.

После закрытия "Лунной программы" в СССР, ЦК КПСС и Совет Министров СССР распорядились утилизировать все уже готовые ракеты и двигатели. Генеральный конструктор Кузнецов сильно рисковал, но приказал... спрятать в ОКБ секретные ракетные "НК-33". Двад-

цать лет они находились на консервации! В начале 90-х годов по распоряжению Гриценко их извлекли на свет божий, продули сжатым воздухом системы. И двигатели заработали. Долго и трудно шли переговоры с американцами, которые хотели купить НК-33 по цене почти металлолома. Их реальную стоимость смог доказать Гриценко. Американцы поняли, что для создания таких перспективных двигателей им понадобятся годы и миллиарды долларов, и они согласились с той ценой, которую предложил генеральный директор - генеральный конструктор СНТК им. Н.Д. Кузнецова Евгений Александрович Гриценко. НК-33 проверили на американском испытательном стенде в городе Сократомо. Русские двигатели своими характеристиками произвели фурор среди американских конструкторов. У американцев таких не было. Более 100 многоцелевых ракетных НК-33 приобрели американцы.

Вырученные деньги от выгодной торговой сделки Евгений Гриценко пустил не на дорогие иномарки, виллы, или личный счет в иностранном банке, он не сделался в одночасье олигархом, а направил на поддержание своего СНТК и создание перспективного самолетного НК-93. На Международном авиакосмическом салоне в 2001 году в подмосковном городе Жуковском этот двигатель удивил своими характеристиками и конструкцией всех двигателестроителей мира. Самарцы вместе со своим генеральным конструктором Гриценко в сложнейших финансово-экономических условиях создали самый лучший в мире в своем классе двигатель, который предполагалось устанавливать на Ту-204, Ил-96, продавать за рубеж.

Ценой огромных усилий Гриценко добился его летных испытаний на самолете-лаборатории Ил-76. Уже в первом полете НК-93 показал выдающиеся показатели по расходу топлива, экономичности. К сожалению, нашлись силы в нашей стране, которые все сделали для остановки испытаний и торпедирования перспективного двигателя. С летающей лаборатории он был снят, при этом поврежден и отправлен в СНТК, словно ненужный для отечественной авиации и мирового двигателестроения. Спустя несколько лет в США и ЕС двигателестроители пошли по пути создания перспективных изделий, которое в свое время предложил Николай Кузнецов, а в металле создал Евгений Гриценко.

В 2004 году акционеры СНТК решили всю полноту власти на

уникальном самарском предприятии передать не специалисту двигателестроителю с огромным авторитетом, стажем и опытом, а, в общем-то, хорошему летчику, которого назначили генеральным директором. А Гриценко предложили стать его заместителем и заниматься конструкторскими вопросами. Евгений Александрович выступил против этого. Доказывал, писал, что такое разделение полномочий только нанесет вред "СНТК", сложившейся производственной кооперации, в которую входили несколько серийных заводов, бывшие филиалы ОКБ, ставшие к тому времени самостоятельными. К мнению Гриценко не прислушались. В сложившейся обстановке он уже не мог нормально работать. Поэтому и написал заявление об уходе с работы. Покинул родное предприятие, которому отдал 40 лет жизни и труда. Это был поступок настоящего генерального конструктора. Он оказался прав на все сто процентов. Мощная кузнецовская научно-производственная кооперация распалась. А "СНТК", переименованное в ОАО "Кузнецов", стало стремительно терять кадры и деградировать.

С того же 2004 года Евгения Гриценко пригласили работать генеральным конструктором в совместное российско-украинское предприятие ЗАО "Двигатели "Владимир Климов - Мотор Сич", которое возглавил президент, председатель совета директоров Анатолий Ситнов (генерал-полковник, начальник Вооружения ВС РФ с 1994 по 2001 год). Уже пожилой, прошедший тяжелые жизненные и трудовые университеты конструктор и производительница весьма энергично занялся сертификацией двигателей, организацией конструкторской деятельности, досконально изучил новую для себя тематику - вертолетные двигатели.

Так новейший и перспективный вертолетный двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1В, созданный в Запорожье в АО "МОТОР СИЧ", никак не мог пробить дорогу к российским потребителям. Однако им весьма заинтересовался министр обороны России Анатолий Сердюков, который понял, что с этим новым запорожским двигателем российские Ми-24, Ми-8, Ми-17, Ми-28Н, Ка-52 станут эффективнее на 30...40 %, чем с прежними. Из-за противодействия в России некоторых руководителей решили провести государственные стендовые испытания не в специализированном российском конструкторском центре с необходимыми стендами, приборами, специалистами, а в Гатчине, в военном авиаремонтном заводе, что вызвало удивление у многих российских специалистов. Пришлось создавать там специальный испытательный стенд, подготавливать специалистов. Этим важным делом занялся генеральный

конструктор Е.А. Гриценко и довел всё до логического завершения. В 2011 году госкомиссия выдала государственный сертификат в России на новый запорожский двигатель.

Впереди предстояли летные испытания нового запорожского изделия на российском вертолете. Трудно было их организовать. К намеченной цели Евгений Александрович шел поступательно, точно рассчитывая свои действия. Можно было надеяться, что опытный, уважаемый в промышленности, в Минобороны, в науке генеральный конструктор "ВК-МС" блестяще справится и с этой трудной задачей. Только изношенное за годы жизни и труда сердце не выдержало чрезмерной каждодневной нагрузки. В иной мир Евгений Александрович ушел неожиданно для всех, кто его знал, ушел полный задумок, планов, проектов, направленных на то, чтобы российская авиация и двигатели были лучшими в мире. На любой должности Евгений Александрович Гриценко являлся весьма уважаемым и авторитетным руководителем. Он, действительно, был одним из последних настоящих генеральных конструкторов, болеющим душой за авиацию и свое Отечество. **П**

Александр Григорьевич Бабакин,
член Союза писателей России, полковник запаса



Выставка HeliRussia-2012. Экспозиция АО "МОТОР СИЧ". Последние встречи...