

К 80-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ Е.А. ГРИЦЕНКО



7 августа 2014 г.

исполнилось бы 80 лет Евгению Александровичу Гриценко.

После защиты диплома в Куйбышевском авиационном институте в 1958 году он был приглашён на работу лично Николаем Дмитриевичем Кузнецовым, который уже в те годы оценил знания и большой творческий потенциал молодого специалиста. Быть приглашённым на работу самим знаменитым Генеральным конструктором было весьма почётно и лестно, и Евге-

ний Александрович, не долго думая, дал своё согласие.

Впрочем, как он мне рассказывал, тем не менее, его всё же одолевали сомнения: на чём остановить свой выбор. Дело в том, что в те годы он почти профессионально играл с большим удовольствием в футбол, защищая цвета сначала куйбышевского "Локомотива", а затем "Крыльев Советов". Тяга к спорту была огромной. Но, поборов в себе это увлечение, он пришёл работать в конструкторский отдел ОКБ, где прошёл последовательно все ступени роста, отдав предприятию почти полвека жизни. И где он стал Генеральным конструктором, доктором технических наук, профессором. И главное - учеником и продолжателем дела великого Генерального конструктора Николая Дмитриевича Кузнецова.

Евгений Александрович непосредственно участвовал во всех разработках двигателей для самолётов дальней авиации: Ту-95, Ту-22МЗ, Ту-160 и гражданских дальнемагистральных самолётов, а в течение последних 10 лет руководил всем этим сложным механизмом. Именно в эти годы коллектив СНТК активно работал над доводкой нового исключительно перспективного двигателя НК-93, демонстрация которого на выставках вызвала восхищение отечественных и иностранных специалистов. Евгений Александрович сумел сохранить наработки никак не внедрявшегося в серию НК-93, создав на базе его газогенератора приводы для малых электростанций и газоперекачивающих станций, необходимых народному хозяйству. В то же самое время проектировался газотурбовоз для железной дороги. Всё это делалось на базе самарских двигателей.

В 90-е годы прошлого столетия, во времена полного отсутствия централизованного финансирования, Евгений Александрович фактически спас СНТК им. Н.Д. Кузнецова от банкротства, получив благодаря своей настойчивости разрешение тогдашнего премьер-министра В.С. Черномырдина на продажу американской стороне ракетных ЖРД, в которых США очень нуждались, не имея собственного двигателя такого класса. И только полученная от продажи валюта позволила обеспечить жизнедеятельность предприятия и продолжение научных исследований в СНТК.

...Но всё это в одночасье оказалось забыто. В 2004 году достигшему семидесятилетия, полному энергии и планов на будущее маститому творцу авиационных двигателей, Генеральному конструктору самарского научно-технического комплекса им. Н.Д. Кузнецова - Е.А. Гриценко - было отказано в продлении трудового контракта. Как показали последующие за этим диким решением годы, отставка Е.А. Гриценко привела к последовавшей за этим чехарде руководителей СНТК.

Впрочем, как говорил герой кинофильма "Мимино": "Такие специалисты на дороге не валяются". Евгения Александровича тут же пригласили на работу в совместное Российско-Украинское предприятие ЗАО "Двигатели "Владимир Климов - Мотор Сич", находящееся в Москве. Это предприятие было создано по взаимной договорённости тогдашнего генерального конструктора петербургского завода им. В.Я. Климova Александра Александровича Саркисова и генерального директора запорожского завода "Мотор Сич" Вячеслава Александровича Богуслаева в Москве в 2000 году для

Виктор Иосифович Пейсахович, ЗАО "ВК-МС"

координации работ по обеспечению продвижения на рынок нового ТВД ВК-1500.

Так разработчик и серийный изготовитель на условиях самофинансирования договорились оперативно решать многие возникающие вопросы технического и организационного характера с ЦИАМ, ГосНИИ ГА, АР МАК, смежниками. Чтобы усилить и активизировать деятельность этого предприятия и был приглашён в августе 2004 года для работы генеральным конструктором Евгений Александрович. Так я познакомился с Евгением Александровичем, восемь лет проработав под его руководством заместителем главного конструктора.

Помимо группы конструкторов, работавших с ним в Москве, ему было подчинено КБ, базировавшееся при филиале ЗАО "ВК-МС" в Санкт-Петербурге. Как раз в то время нам было поручено заниматься вопросом сертификации двигателя ТВЗ-117В серии 02. Был проделан большой объём работы именно конструкторского направления. Основу петербургского филиала составляли бывшие конструкторы завода им. В.Я. Климova, хорошо знакомые с конструктивными особенностями подлежащего сертификации двигателя. Помимо этого, с целью расширения финансовых возможностей КБ выполняло на договорной основе некоторые проекты по заданию НТЦ им. А.М. Люльки для двигателя АЛ-55И. Через наше КБ проходило большое количество доказательной документации, в окончательной редакции которой мы непосредственно участвовали. Нам довелось поддерживать постоянную связь с НИИ отрасли и эксплуатирующих организаций.

В работе Евгений Александрович строго следовал принципам, унаследованным от бесконечно уважаемого им Н.Д. Кузнецова. А они были просты: работы должны выполняться качественно и в срок, к работе необходимо относиться с полной отдачей, при этом всегда должна соблюдаться дисциплина.

У Евгения Александровича был и свой принцип: "Не откладывай на завтра то, что ты можешь сделать прямо сейчас". Иногда бывало так, что, вызывая к себе в конце рабочего дня, он давал какое-то поручение. И на ответ работника: "Хорошо, завтра с утра я этим займусь", тут же возражал: "До конца работы есть ещё 15 минут, это можно успеть сделать сейчас".

Новый импульс получила наша организация в 2007 году, когда ЗАО "ВК-МС" возглавил бывший начальник вооружения российской армии генерал-полковник А.П. Ситнов, высокоэрудированный и грамотный специалист. Под его началом коллектив КБ брался за более серьёзные вопросы. Евгений Александрович очень подошёл своему новому руководителю по взглядам, единому пониманию поставленных задач. Оба они - убеждённые государственники, видели своё предназначение в посильном вкладе в повышение обороноспособности страны и отдавали этому все свои знания, опыт и настойчивость. Помимо этого этих людей сближала такая черта характера как человеколюбие. Они относились к своим подчинённым с вниманием и уважением. Так, эти два человека организовали и возглавили работы по участию в конкурсе на создание двигателя нового поколения для пассажирского самолёта МС-21.

В последние годы своей жизни Евгений Александрович стоял во главе продвижения на российский рынок нового современного турбовального двигателя разработки запорожского АО "Мотор Сич" ТВЗ-117ВМА-СБМ1В для вертолётов "Ми" и "Ка".

Евгений Александрович был исключительно скромным и обаятельным человеком, он никогда не выпивал своё "Я". Все его поручения, считай приказы, начинались со слова "Прошу". За всё время совместной работы я никогда не слышал, чтобы он на кого-то повысил голос.

Это был вежливый, доброжелательный человек. Он никогда не чурался коллектива, постоянно принимал активное участие в его делах и на работе, и на отдыхе, пользовался большим, заслуженным уважением как у руководства, так и у подчинённых. Его скоростной уход из жизни 14 июня 2012 года был ударом для всех, кто его знал. Пожалуй, только сегодня, вспоминая этого выдающегося конструктора и организатора, мы начинаем более полно оценивать то, что он успел сделать в своей жизни.

