

Биографическая справка



О жизни и деятельности члена корреспондента Национальной академии наук Украины и Академии технологических наук Российской Федерации, академика Международной инженерной академии доктора технических наук, профессора, заслуженного деятеля науки и техники Украины, лауреата государственных премии СССР и Украины, «Выдающегося инженера XX столетия» Международной Инженерной Академии, кавалера многих орденов и медалей, Героя Украины, Генерального конструктора Муравченко Федора Михайловича.

Известный советский и украинский ученый, создатель авиационных газотурбинных двигателей, уникальных двигателей и газотурбинных приводов большого ресурса и высокой степени надежности, Генеральный конструктор Федор Михайлович Муравченко родился 18 марта 1929 года в селе Запорожье - Грудовато Синельниковского района Днепропетровской области. Он был восьмым сыном из девяти детей Варвары Мироновны и Михаила Ефимовича. Отец и мать всю

жизнь проработали в колхозном хозяйстве на земле своего района, где и прививали любовь к труду своим детям.

Трудовую карьеру Ф.М. Муравченко начал в сельской кузне. Молодому кузнецу, в конце войны, тогда было неполных 15 лет. Первое знакомство с авиацией у Федора Михайловича началось с учебы в Днепропетровской спецшколе ВВС в первые послевоенные годы. Это приобщение и определило жизнь Ф.М. Муравченко, и он поступил учиться в Харьковский авиационный институт. По окончании института по специальности авиадвигательостроение в 1954г был направлен в Запорожское ОКБ завода №478 (теперь ОАО «Мотор Сич»).

В должности инженера-конструктора Муравченко со свойственной ему энергией и целеустремленностью включился в разработку газотурбинного двигателя АИ-20 и сделал многое для победы этого двигателя в конкурентной борьбе.

В 1959 году Ф.М. Муравченко был назначен начальником конструкторской бригады по запуску двигателей. Он в то время предугадал перспективность воздушной системы запуска газотурбинного двигателя (ГТД) и под его руководством впервые в СССР разрабатывается воздушная система запуска газотурбинного двигателя взамен сложной и громоздкой электрической. Впоследствии новая система запуска ГТД нашла широкое применение на летательных аппаратах транспортной и пассажирской авиации, где и сегодня используется для запуска практически всех ГТД большой и средней мощности. Он умел глубоко вникать и анализировать работу элементов конструкции, находить оптимальные и оригинальные решения при разработке новой техники, что позволило заметно поднять технический уровень камер сгорания и - впервые в мировой практике двигателестроения - достичь еще в 1965 году ресурса 4000 часов. Он один из первых кто понял преимущества применения кольцевых камер сгорания. Им была создана школа проектирования малоэмиссионных камер сгорания, благодаря которой все двигатели, разработанные на предприятии после 1965 года удовлетворяют жестким мировым экологическим стандартам.

В марте 1965 года он назначается ведущим конструктором по руководству работами, связанными с наземным применением авиационных газотурбинных двигателей. При его непосредственном участии по заказам Министерства нефтяной и газовой промышленности на базе авиационного турбовинтового АИ-24 разработаны двигатели для привода ряда буровых установок и приводы по интенсификации добычи нефти: ГТП АИ-23, АИ-23У, АИ-23СГ. С их помощью разведаны основные месторождения газа и нефти в Сибири. Проведен большой комплекс опытно-конструкторских работ по переводу питания газотурбинных двигателей на дизельное топливо и на природный газ, по созданию специализированных ГТП для промышленности: парогазогенератора ГИГ-4, водогрейной установки 2УВАГ и т.д.

С 1966 года по 1968 год под его руководством были разработаны газотурбинные приводы АИ-20С и АИ-23С-1 для судов на подводных крыльях «Буревестник», на воздушной подушке «Сормович» и газотурбохода «Тайфун». Эти суда успешно эксплуатировались на линиях речного и морского пароходств.

На базе авиационных турбовинтовых двигателей АИ-20 и АИ-24 были разработаны приводы, которые устанавливались также на экраноплан «СМ-6» (судно прототип «Каспийского монстра»), на газотурбинных установках ГТУ-1000 передвижных электростанций 5Э41 трубосварочного комплекса «Север-1» и на электростанциях АИ-24ПГТЭ, ПАЭС-1600, ПАЭС-2500.

В 1967 году приказом МАП СССР Муравченко назначается заместителем главного конструктора по экспериментальным работам, в 1983 года - главным конструктором, первым заместителем руководителя ЗМКБ «Прогресс», в феврале 1989 года - утвержден ответственным руководителем предприятия, с мая 1989 года - назначен Генеральным конструктором ЗМКБ «Прогресс».

Муравченко Ф.М. обосновал и воплотил в жизнь концепции создания семейства турбореактивных двигателей с большой степенью двухконтурности (по отдельным направлениям не имеют аналогов в мировой практике), которые дают возможность значительно снизить затраты на разработку, сертификацию и внедрение в серийное производство авиадвигателей и газовых турбин промышленного назначения.

При непосредственном участии Ф.М. Муравченко было выполнено большое количество работ и созданы новые двигатели:

1. Усовершенствовались и создавались новые модификации турбовинтовых двигателей АИ-20 и АИ-24 для самолетов Ан-8, Ан-10, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32, Бе-12, Ил-18, Ил-20, Ил-22, Ил-38.
2. Проведен спектр инженеринговых работ по обеспечению надежности и повышению ресурса двигателей, которые находятся в эксплуатации: АИ-20 всех модификаций, АИ-24, АИ-25, АИ-25ТЛ, АИ-8, АИ-9, АИ-9В, Д-36, Д-136, Д-18Т.
3. Созданы и внедрены в серийное производство: первый отечественный турбореактивный двигатель с высокой степенью двухконтурности Д-36, двигатель имеет 6 модификаций и эксплуатируется на самолетах Ан-72, Ан-74, Ан-74ТК-300, Як-42; один из мощнейших в мире двигатель Д-18Т для тяжелых транспортных самолетов Ан-124 «Руслан», Ан-225 «Мрия»; турбовальный двигатель Д-136 для вертолёта Ми-26, не имеющего аналогов в мире по мощности и грузоподъемности; высоконадёжные турбореактивные двигатели АИ-25ТЛ и ДВ-2 для учебно-тренировочных самолетов L-39 и L-59 производства Чехии; поколение новых двигателей семейства Д-436 (6 модификаций) для пассажирских самолетов Ту-334, Ан-148 и самолета-амфибии Бе-200; турбовинтовой двигатель ТВ3-117ВМА-СБМ1 и вспомогательный АИ9-3Б для самолета Ан-140.
4. Разработаны и проходят государственные и сертификационные испытания: авиадвигатель 5-го поколения Д-27, первый в мировой практике винтовентиляторный двигатель, обеспечивающий уникальные параметры среднего транспортного самолета Ан-70, турбореактивный двигатель АИ-222 для учебно-боевых самолетов Як-130, турбовальный двигатель АИ-450 для вертолетов Ка-226 и Ми-2М.
5. Проходят стендовые испытания новые двигатели: первый в Украине турбореактивный двигатель с форсажной камерой сгорания АИ-222-25Ф для китайских учебно-боевых самолетов L-15, турбореактивный двигатель АИ-22 для пассажирского самолета Ту-324;
6. В настоящее время интенсивно ведутся проектные работы по созданию новых модификаций двигателей семейств Д-436, Д-27, АИ-222 и АИ-450 для различного класса летательных аппаратов.
7. Созданы и внедрены в серийное производство газовые турбины Д-336 мощностью 4-10 МВт, ими переоснащаются газоперекачивающие станции Украины, России, Ирана, Турции, Болгарии, Азербайджана, Узбекистана.

8. Разработаны и находятся в эксплуатации газотурбинные приводы для передвижных электростанций, когенерационных установок – ГТЭ АИ-2500, для блочно-модульных электростанций – АИ-336Э, для электрогенераторов – МСТ-198, МСТ-20;
9. Проводятся натурные испытания специального оборудования: генератора инертных газов АИ-19 ГИГ на автомобильном шасси для тушения пожаров в закрытых помещениях, газоперекачивающего агрегата АИ-45 малой мощности, холодильных установок – ТМ-50, ТМ-210.
10. Разработана и проходит испытание камера сгорания для газотурбинного привода электростанции мощностью 65 МВт.
11. Проектируются новые модификации газотурбинных приводов различных мощностей.

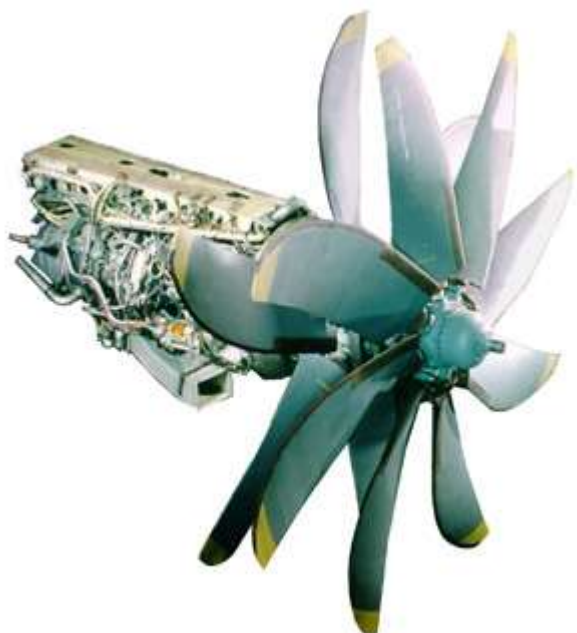
Федор Михайлович Муравченко обладает широким техническим кругозором, большим практическим опытом, применяя в работе передовые достижения науки и техники. Большая инженерная эрудиция, постоянная работа над повышением своих технических знаний позволяют оперативно и на высоком техническом уровне решать сложные вопросы по созданию передовой авиационной техники. Генеральный конструктор много времени отдает совершенствованию экологических параметров ГТД, эти работы всегда являлись на предприятии приоритетной темой. В результате все двигатели предприятия соответствуют самым жестким мировым стандартам.

За большие научно-исследовательские работы по созданию авиационных двигателей Ф.М. Муравченко в 1991 году была присуждена ученая степень доктора технических наук, в мае 2003 года он был избран членом-корреспондентом Национальной академии наук Украины и в декабре 2003 года членом-корреспондентом Академии технологических наук Российской Федерации. Соавтор национальной программы «Развитие авиационной промышленности Украины», автор (соавтор) свыше 110 научных работ, имеет свыше 27 авторских свидетельств и патентов.

Федор Михайлович Муравченко прошел большой трудовой путь от инженера-конструктора до руководителя ГП ЗМКБ «Про-гресс» - головного разработчика в Украине авиационных двигателей для самолетов и вертолетов самого разного класса, а также двигателей наземного применения, полностью отдавая себя делу создания передовой авиационной техники. За успешную деятельность в области создания новых образцов авиационной техники Федор Михайлович Муравченко был награжден высокими правительственными наградами:

- медалью «За Трудовую доблесть» (11.1966);
- орденом «Трудового Красного Знамени» (1971);
- орденом «Октябрьской Революции» (1981);
- Государственной премией СССР (1984);
- Государственной премией Украины в области науки и техники (1994);
- орден «За заслуги» III, II, I степени (1994, 1999, 2005);
- Почетной грамотой Кабинета Министров Украины (1999);
- звание Герой Украины (с вручением ордена государства, 2002);
- почетное звание «Заслуженный деятель науки и техники Украины» (2003);
- орден «Дружбы Российской Федерации» (2004).

Под руководством Ф.М. Муравченко работает многотысячный коллектив конструкторов, исследователей и производственников, способных решать уникальные задачи по созданию самой совершенной авиационной техники. При непосредственном участии разрабатываются долгосрочные программы развития гражданской авиации в Украине и конверсии авиационных двигателей с целью применения в народном хозяйстве. Известный конструктор, ученый, руководитель Ф.М. Муравченко пользуется большим авторитетом в области авиадвигателестроения не только среди специалистов СНГ, но и во всем авиационном мире.



Авиационный турбовинтовентиляторный двигатель Д-27