



Санкт-Петербургскому открытому акционерному обществу «Красный Октябрь» - 125 лет !

Одному из старейших предприятий авиаотрасли – Санкт-Петербургскому открытому акционерному обществу «Красный Октябрь» – в 2016 году исполняется 125 лет. История страны отразилась в истории предприятия – «Красный Октябрь» участвовал в становлении и развитии отечественной авиации, в создании реактивной и вертолётной техники, ракетной ПВО-ПРО страны, ракет стратегического назначения и космической техники, изготавливая двигатели, редукторы, трансмиссии и силовые агрегаты.

В настоящее время производит, ремонтирует и обслуживает по документации собственного КБ и сторонних организаций главные редукторы, автоматы перекоса, агрегаты хвостовых трансмиссий практически всех серийных вертолётов «Ми» и «Ка» – от лёгких Ка-226Т до тяжёлых Ми-26Т2, а также коробки самолётных агрегатов, газотурбинные двигатели-энергоузлы, вспомогательные силовые установки и воздушно-газовые стартеры для «МиГ», «Су» и других самолётов. В качестве разработчика и серийного изготовителя участвует в ряде отечественных и международных авиационных проектов. Продукция предприятия в составе вертолётов и самолётов эксплуатируется в более чем 100 странах мира.



Анатолий Николаевич ФОМИЧЕВ,
генеральный директор
СПБ ОАО «Красный Октябрь»

Предприятие было основано в 1891 году как частный электротехнический завод «В.Савельев и К^о». Социальные потрясения, революции, войны непосредственно отразились в заводской истории. Изменялись формы собственности, внедрялись новые технологии, осваивалась новая продукция, осуществлялась коренная перестройка производства – через всё это прошёл «Красный Октябрь». Как следствие, он трижды менял свое местоположение, неоднократно перепрофилировался, сливался с другими предприятиями,

а затем выходил из этих объединений. В подчинение ему передавались другие заводы и из его состава выделялись целые производства с образованием самостоятельных предприятий. В результате этих преобразований завод всегда получал новый импульс в своем развитии, а его традиции и опыт становились богаче. Не менее семи раз менялись название и номер завода, но своих корней завод не терял (см. схему).

Первая продукция связана с электрификацией столицы в конце XIX века – это бытовые осветительные электроприборы, которые пользовались высоким спросом, и электроарматура для уличного освещения. В 1919 году завод был национализирован и передан в ведение Петроградского Электротреста. В 1921-24 годах предприятие участвовало в первой общенациональной программе развития энергетики – в строительстве первенца плана ГОЭЛРО – ТЭЦ №5 «Красный Октябрь» в Петрограде, которая после модернизации и сейчас дает свет и тепло городу.

5 сентября 1925 года завод получил наименование «Красный Октябрь». Он дополнился новым машиностроительным направлением работы и стал развиваться как многопрофильное предприятие. Расширяющемуся заводу для наращивания объёмов традиционной электротехнической продукции и освоения новой (лебёдок, тельферов и лифтов) потребовалась замена производственной площадки, особенно после катастрофического наводнения сентября 1924 года. Выбор пал на территорию законсервированного завода им. Зиновьева (бывший завод «Русский Рено», коллектив которого еще в 1915 году освоил сборку авиамоторов «Рено-220» для «Ильи Муромца» и других самолётов). Туда 1 марта 1927 года завод и перемещается. На общем собрании коллективов было решено оставить ему имя «Красный Октябрь».



М.И. Калинин и С.М. Киров знакомятся с продукцией завода – мотоциклом Л-300 «Красный Октябрь», 1931г.

В годы индустриализации страны завод производил электротехническое и подъёмно-транспортное оборудование, трансмиссии и узлы тракторов и танков, боеприпасы, первые серийные отечественные мотоциклы Л-300 «Красный Октябрь» и Л-8, ремонтировал авиамоторы М-5 и «Либерти». Предприятие быстро росло и испытывало не только соответствующие организационные и технические проблемы, но и огромные трудности, связанные с особенностью того времени – подготовкой квалифицированных кадров в стране с безграмотным населением. На заводе помимо обучения на курсах ликбеза было введено и обязательное обучение по техминимуму – вчерашние малограмотные сельские жители со временем становились квалифицированными специалистами в области точного и мощного редукторостроения. Здесь работала одна из первых в Ленинграде лабораторий резания. За 11 лет численность работников «Красного Октября» выросла в 24 раза – до 14800 человек. Завод уже располагал 4-мя производственными площадками, объемы производства увеличились в сотни раз. Он перерос в технологически совершенное для своего времени машиностроительное предприятие с квалифицированным персоналом.

5 августа 1940 года «Красный Октябрь» (завод №234) вошёл в состав вновь образованного Наркомата авиационной промышленности и приступил к освоению производства авиадвигателей М-105 конструкции В.Я. Климова для целого ряда истребителей и бомбардировщиков (ЛаГГ-3, Як-1, Як-3, Як-7, Як-9, Пе-2, Ер-2 и др.). Всего же в 1940 году к мощностям рыбинского завода №26, где

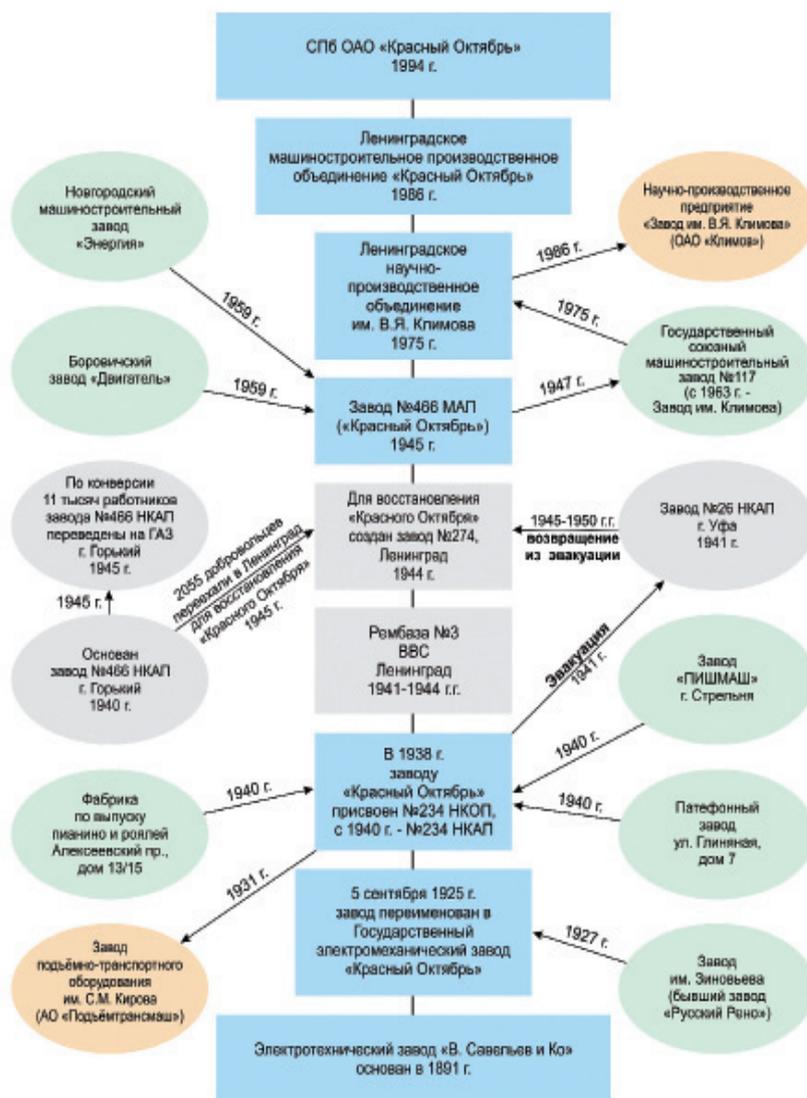
уже было освоено серийное производство М-105, добавлялась целая сеть из заводов-дублёров – №234 НКАП («Красный Октябрь», Ленинград) и Отдел №10 Горьковского автозавода (позднее получивший №466 НКАП, г.Горький), которые надо было перепрофилировать, а также №384 НКАП (г.Уфа), к строительству которого только что приступили. Руководством НКАП была организована единая команда руководителей заводов и специалистов, эффективно взаимодействующих несмотря на расстояния между Рыбинском, Ленинградом, Горьким и Уфой. Нарботанные при этом связи позволили этой команде в военное время в самые сжатые сроки решать совместными усилиями критические вопросы производства на каждом отдельном предприятии. Таким образом, в годы войны все выпускавшие М-105/ВК-107 заводы, по сути, стали одним целым.

Под руководством директора Петрова Александра Павловича освоение М-105 на «Красном Октябре» заняло меньше года, и уже к началу войны были изготовлены первые партии двигателей. Грандиозная по своим масштабам и организации эвакуация промышленности, героический труд в тылу стали слагаемыми Победы. В период с 10 июля по 8 августа предприятие было эвакуировано в Уфу (пос. Черниковск) на территорию строящегося завода №384. По прибытии в Уфу эшелоны немедленно разгружались, оборудование устанавливалось на открытые бетонные площадки и на следующий день уже подключалось и работало. Уже в августе эвакуированный «Красный Октябрь» начал поставлять самолётостроительным заводам первые М-105, а в сентябре выпуск двигателей вышел на плановые показатели. Всего за годы войны предприятие изготовило более 10 тысяч моторов М-105/ВК-108. В то же самое время, часто после окончания смены, строили цеха, жильё, вторую очередь ТЭЦ, и к концу 1941 года было построено 11 производственных корпусов, 130 домов и барачков. Стены и крыши цехов возводились в морозы, люди отогревались у костров, разложенных здесь же. Работали по 12-14 часов в сутки, без



5 июля 1941г. Одна из групп добровольцев «Красного Октября» перед отправкой в народное ополчение Ленинграда

СТРУКТУРНАЯ СХЕМА РАЗВИТИЯ СПб ОАО «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ»



выходных. Многим ленинградцам в первый год эвакуации пришлось вырыть землянки в долине реки Белой и жить зиму в них. Затем сюда прибыли заводы №451 (Ленинград), №26 (Рыбинск), №219 (Москва), ОКБ №260 (г.Воронеж), и объединённому заводу был присвоен №26. Эвакуация предприятий в Уфу на площадку завода №384, задача прямо с колес наладить выпуск авиадвигателей М-105, а затем, на пределе сил, изо дня в день, наращивать их производство и совершенствовать конструкцию, – всё это спаяло коллективы прибывших сюда предприятий. Так зародилось это уникальное сотрудничество коллективов, сплочённых общей целью – Победой, и возникла общность людей одного дела, которые многие годы и десятилетия спустя, работая уже на разных предприятиях, будут вместе трудиться над новыми проектами в реактивной авиации, по вертолётной и ракетной технике.

Здесь надо сказать о славной истории авиамоторного завода №466 НКАП. Он был организован в конце 1940 года в Горьком на автозаводе. Первым директором стал Завитаев А.А., затем Петров А.П., Лукин И.Н. Главным инженером был назначен М.П. Макарук (с 1942 – Л.П. Аэров), 2500 рабочих были переведены с автозавода, а цеха и отделы возглавили опытные работники ГАЗа. К началу войны было собрано 40 двигателей М-105. В условиях начавшихся в ноябре разрушительных бомбежек и напряжённой работы образовалось широкое движение «двухсотников». У них был девиз: «Выполнять норму на 200%». Недосыпая, недоедая, 14-15-летние юноши и девушки после ускоренного обучения в ФЗУ стояли у станков по 12 часов. За время войны было выпущено около 10 000 моторов М-105/ВК-105ПФ. После войны завод прошёл конверсию, и его 11-тысячный коллектив вернулся на Горьковский автозавод, а две тысячи добровольцев отправились в Ленинград для скорейшего восстано-

ления и пуска вместе с ленинградцами «Красного Октября».

Частично завод «Красный Октябрь» оставался в Ленинграде. На его площадках были организованы базы по ремонту авиатехники, автомашин и бронетехники. Работники цеха №6, располагавшегося в Лигово, погибли с оружием в руках, когда фашисты ворвались в пригороды. Уже в августе 1941 года на площадке завода у станции Кушелевка начала действовать под руководством работника «Красного Октября» Туровцева А.А. 3-я Ремонтная база 13-й Воздушной армии. С 15 ноября ввели карточки – 250 граммов хлеба, смешанного с целлюлозой. Люди умирали от голода, гибли под бомбами. Ежемесячно изможденные, истощенные рабочие ремонтировали не менее 150 авиамоторов и 160 воздушных винтов для «Як», «Пе» и «Ил», изготавливали 15000 головок к реактивным снарядам «Катюши». Вместе со всеми ленинградцами они совершили беспримерный в истории человечества подвиг.

2 июля 1945 года коллектив завода был награжден орденом Трудового Красного Знамени за образцовое выполнение заданий Правительства по производству авиамоторов. На территории «Красного Октября» стоит гранитный монумент, воздвигнутый к 50-летию Дня Победы, в память



Колонна «Красного Октября» на демонстрации 7 ноября 1948 года

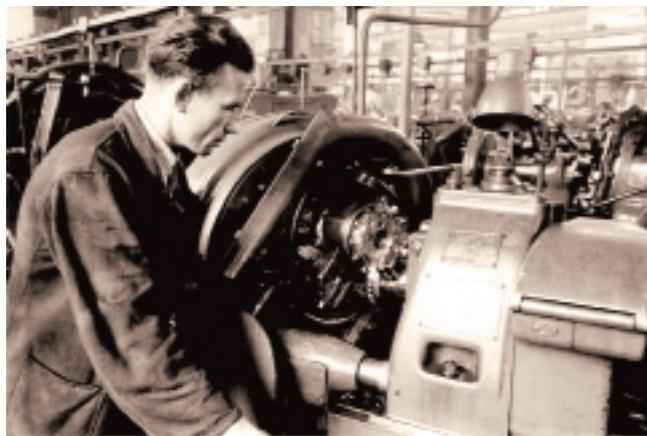
о ратном и трудовом подвиге работников завода в годы Великой Отечественной войны.

С 1946 года история завода связана с началом реактивной эры в авиации. Ещё в 1945 году была поставлена задача ускорить восстановление предприятия и начать производство ТРД. С этой целью в период сентября 1945 – февраля 1946 года на территорию завода №274 («Красный Октябрь»), начал восстанавливаться в 1944 году после снятия блокады, директор Петров А.П.) частично перебазируется горьковской завод №466 НКАП, а именно его оборудование и 2055 добровольцев. Объединённому предприятию присваивается №466 МАП. 1 июня 1946 при заводе образуется ОКБ во главе с главным конструктором Климовым В.Я. Директором назначается Иван Николаевич Лукин, главным инженером – Михаил Николаевич Ляпунов. Восстанавливая разрушенные цеха и налаживая производство, в кратчайшие сроки заводом был собран и 1 августа 1947 года испытан первый ТРД. С 1947 велось серийное производство агрегатов ТРД (для РД-20), комбинированной мотокомпрессорной силовой установки Э-30-20, реактивной авиационной торпеды РАТ-52 (с 1949г.), двигателей с осевым компрессором РД-10А (с 1950г.) для реактивных истребителей И-250, Як-15 и Су-9. С 1954г. – РД-9Б для первых сверхзвуковых истребителей МиГ-19, затем в 1956-57гг. ТРД С-1 для самолёта-снаряда и У-1 для учебных самолётов.

Одновременно «Красный Октябрь» производит тысячи взрывобезопасных электромоторов для послевоенного ввода в строй шахт Донбасса, разнообразные товары для населения, участвует в восстановлении городского хозяйства, строит и ремонтирует дома для своих работников.



1948г. В механическом цехе

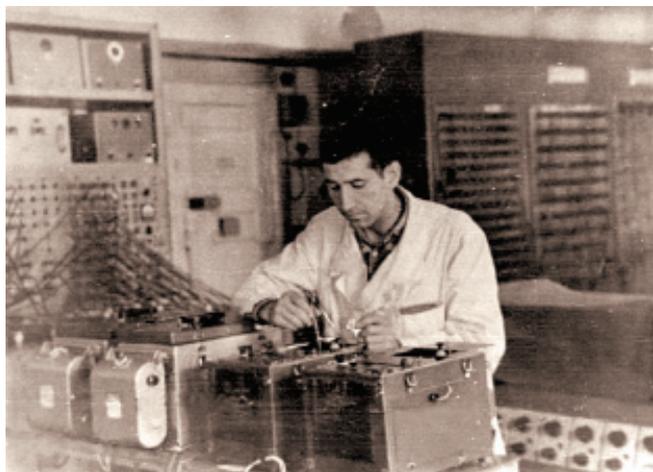


1952г. Изготовление шестерни хвостового редуктора

В начале 50-х г.г. в стране зарождается новая отрасль – вертолётостроение, в которое с самого начала включился «Красный Октябрь» и с тех пор, уже более 60 лет, участвует в создании вертолётов всех классов. В 1952 году он приступил к серийному выпуску автоматов перекоса, промежуточных и хвостовых редукторов, хвостовых валов для Ми-1, затем для Як-24 (с 1953г.), Ми-4 (с 1954г.) и Ми-6 (с 1956г.), Ми-8 (с 1962г.), узлов для опытных Ка-26 и Ми-2 (1961г.). Широкое применение вертолётов в народном хозяйстве невозможно без существенного роста ресурсов техники. Внедрение прогрессивного оборудования, технологических новшеств в изготовлении шестерен, в области химико-термической обработки высоконагруженных деталей и получения отливок из алюминиевых и магниевых сплавов – итог совместного труда производственников, учёных и конструкторов, который позволил в десятки раз поднять ресурсы. Огромной работой коллектива завода по освоению ТРД и вертолётной техники руководили директора Кондратов Сергей Георгиевич (в 1950-56гг.) и Тарасов Василий Иванович (в 1956-59гг.).

В середине 1950-х годов перед промышленностью была поставлена задача создать ракетный щит страны. Поворотным импульсом в развитии завода стало совместное Постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 31.12.1957 об организации выпуска ракетной техники на «Красном Октябре». Это Постановление напрямую связано с выходом комплекса ПВО С-75 «Двина» на стадию завершающих испытаний. Для «военного» поколения заводчан это означало, что теперь перед ними ставилась задача преобразовать предприятие в «ракетном» облике, как когда-то в 1945 году – воссоздать его из руин в «реактивном» облике. И «Красный Октябрь» стал первым предприятием в авиапромышленности, освоившим производство ракетной техники. 1 мая 1960 года под Свердловском зенитной управляемой ракетой (ЗУР) противоздушного комплекса С-75 «Двина» сбивается американский самолет-шпион U-2. 4 марта 1961 года впервые в мире баллистическая ракета была уничтожена противоракетой в полигонных условиях. И зенитная ракета, и противоракета были оснащены двигателями «Красного Октября».

Новейшие технологии, применение специальных сплавов, высокий уровень культуры производства – все это потребовало коренной модернизации завода, прово-



Регистрация параметров работы ЖРД при испытании, 1960-е гг.

дившейся под руководством директора Тарасова В.И. и сменившего его в 1959 году Ляпунова М.Н. Темпы были взяты высочайшие, и в 1958 году завод был перестроен, серийно выпущены по 250 единиц жидкостных ракетных двигателей (ЖРД) С2.711.В1 (разработка ОКБ-2 под руководством А.М. Исаева для ЗУР В-750В ЗРК С-75 «Двина») в комплекте с системами управления ракетой С2.768, начался выпуск опытных ЖРД С2.720 (для ЗУР В-750ВН, В-755) и С2.726 (для противоракеты В-1000 опытной системы ПРО «А» и геофизических ракет).

В 1960 году «Красному Октябрю» и заводскому конструкторскому бюро (образовано в 1956 году как опытно-конструкторская группа, а с 1958 – ОКБ-466, главный конструктор Мевиус А.С.) была поставлена новая, значительно более сложная задача – разработка однокамерного многорежимного ЖРД с первым в стране поворотным соплом. Изделие предназначалось для одного из первых вариантов ракеты системы противоракетной обороны А-35 вокруг Москвы. Создание двигателя, отличавшегося столь высокой степенью новизны, было осуществлено в предельно сжатые сроки – завод уже в 1961 году приступил к изготовлению его отдельных узлов, а в декабре 1962 года провёл огневые испытания опытных образцов ЖРД 5Д16 в Фаустово. Затем последовали разработка и запуск в серию двигателя 5Д12 для ракет ЗРК дальнего действия С-200, производство бортовых источников питания (БИП) для ЗУР ряда комплексов ПВО, жидкостной ракетной двигательной установки (ЖРДУ) противоракеты А-350Ж (штатная для А-35), состоящей из маршевого двухрежимного ЖРД 5Д22, двухрежимного рулевого ЖРД с четырьмя камерами сгорания 5А18 и БИП 5И27. В рекордные сроки был спроектирован и построен цех-завод для всесторонних испытаний П.В. Деметьев оценил результаты проделанной коллективом завода работы как «невероятное событие». Между тем, «Красный Октябрь» продолжал выполнять все более сложные задачи. В 1964 году были отгружены первые 86



Макет ЖРДУ для 2-й ступени РН «Рокет»

ЖРД С2.711В1 для ЗУР В-750В

Трансмиссия и автомат перекося вертолётов Ми-8МТ/17

Вспомогательная силовая установка самолёта 5-го поколения Т-50



Участки производства и контроля вертолётных агрегатов

образцов ЖРДУ 8Д419 для второй ступени межконтинентальной баллистической ракеты серии УР-100. Освоив серийное производство ЖРДУ 8Д419, завод внёс свой вклад в дело по достижению страной паритета в области стратегических ракетно-ядерных сил. Многие сотрудники предприятия за работу по созданию ракетной техники были отмечены правительственными наградами, такие как: Макеев А.Е., Статкун В.К., Миллионщиков Л.В., Демичев В.В., Громов Б.П., Фомичёв В.А., Филиппов А.В., Столяров П.А., Русин Б.К., Гришанцев В.А., Смирнов Ю.М., Есипов М.А., Авров О.В., Хохлов Г.Т., Смирнов Н.В., Васильев И.В., Механцов В.В., Чалдыкин Д.П., Марамашкин В. Д., Дудин Б.А. и другие.

В 1970-80-е годы предприятие производило ЖРД и БИП следующих поколений для ЗУР комплексов и систем ПВО «Двина», «Десна», «Волхов», «Волга», «Ангара», «Вега», «Круг», «Шторм» и «Дубна», для противоракет, МБР УР-100Н (НУТТХ) и созданных на её основе РН «Стрела», «Рокот» и других объектов. В 1979 году произошел первый пуск ракеты А-925 с ЖРДУ производства «Красного Октября». Противоракета стала частью комплекса ПРО А-135, защищавшей небо над Москвой. Производство динамично развивалось, создавались новые специализированные цеха и участки,

ими руководили: Миллионщиков Л.В., Корякин А.П., Дмитриев А.Г., Иванов Ю.А., Иванов А.А., Капусткин А.В., Горелов А.Н., Денежкин А., Селиверстов Ю.В., Селиверстов Н.В., Пакин А.П., Кузнецов В.Л., Маршалов А., Хохлов Г.Т., Мазаев А.К. и другие. Вопросами организации производства ракетной техники, отработкой технологий и конструкции, отладкой стендового оборудования занимались: Кузнецов И.Б., Пасаманик Б.Г., Поройков Ю.С., Горелик А.З., Сорокина Н.И., Гусев В.П., Павлов А.Н., Соколов О.Г., Кирсанов В.И., Желудков В.Б., Подлеснов А.И., Егоров М.Н., Шкобарев А.С., Тимошин В.А., Лебедев С.А., Малеева Л.Н., Ефимова Е.К., Сизова М.Л., Загребина Н.С., Белокуров Е.П., Купленов Н., Селянинов Б.И., Стариков Е.Ф., Федоров Н.И., Мартемьянов В.Р., Чуйков Ю., Колеватов Е.М., Алексеев А.А., Ковко С.А., Кэрт В.Э., конструкторы ОКБ-466/СКО: Гавра П.Д., Сигалов В.П., Усов Б.И., Бауэр С.Т., Белашов В.Д., Головкин В.В., Борисова О.А. и другие.

В течение 33 лет заводом выпускались десятки типов ЖРД и бортовых источников питания для ракет систем ПВО-ПРО, межконтинентальных баллистических, геофизических и другого назначения. По отношению масса/тяга ЖРД завода были одними из лучших в мире для своего времени и класса. Ракеты с двигателями «Красного

Участок зубошлифовки зубчатых колёс





Сборка автомата перекося новой конструкции



Испытание главного редуктора для вертолёта Ми-38-2

Октября» и сегодня стоят на боевом дежурстве в разных странах, выводят спутники на орбиту.

Запуск производства самых массовых вертолётов Ми-8 (1962г.) и боевых Ми-24 дал новый импульс в развитии мощностей завода. Уже в 1971 году для боевого вертолёта Ми-24 изготавливался комплект силовых агрегатов: главный редуктор ВР-24, автомат перекося, коробка приводов, хвостовой и промежуточные редукторы, хвостовой вал. Затем завод осваивал производство главного редуктора ВР-14 (1976г.), устанавливаемого на вертолеты Ми-14, Ми-8МТ/17, а в 1979 году одновременно – хвостового и промежуточного редукторов для самого грузоподъёмного вертолёта в мире Ми-26 и соосных редукторов ВР-252 для вертолётов Ка-27/32. Под руководством заместителя главного инженера Щетинский А.В. в 1980-е годы были спроектированы и изготовлены «Красным Октябрем» уникальные по своим размерам испытательные стенды для хвостовой трансмиссии вертолёта Ми-26 и редуктора ВР-252 вертолёта Ка-32.

С 1975 года под руководством директора Ляпунова М.Н., а затем Фомичева В.А. (директор завода в 1976-86гг.) и главного инженера Михайлина И.В. были развернуты работы по освоению силовой установки истребителя МиГ-29. Предельно высокие параметры силовой установки потребовали создания на «Красном Октябре» совершенно нового производства со значительным по объёмам перевооружением в техническом и технологическом плане. Для обеспечения высоких ресурсов изделий впервые в МАПе освоено производство зубчатых передач 4-го класса точности. Большую роль в освоении производства шестерён сыграл отдел главного технолога, возглавляемый Кузнецовым И.Б. Впервые в крупносерийном производстве авиатехники были внедрены участки и цеха на основе парков станков с ЧПУ и обрабатывающих центров. С 1977 года завод стал изготавливать коробки самолётных агрегатов КСА-2 и газотурбинные двигатели-энергоузлы ГТДЭ-117, вести работы по РД-33 для МиГ-29, а с 1982 года – ГТДЭ-117-1 для Су-27. С начала 1980-х годов для новых вариантов МиГ-29 и Су-27 приступили к выпуску более энергонасыщенных КСА-3 и КСА-4, новых конструкций газотурбинного двигателя-энергоузла. Перечисленная продукция и главные редукторы были разработаны в ОКБ «Завод им. В.Я. Климова». В сложившихся условиях их интенсивного запуска в производство было признано эффективным совмещение периода доводки изделий с их серийным изготовлением, минуя длительную стадию опытного производства. Для обеспечения этого процесса в 1975 году «Красный Октябрь» и Завод им. В.Я. Климова образовали ЛНПО имени В.Я. Климова (разъединилось в 1986г.). Руководителем объединения стал генеральный конструктор С.П. Изотов, главным инженером – И.В. Михайлин. Такой подход дал в 1975-1985 годах значительный экономический эффект и выигрыш во времени, особенно при освоении силовой установки МиГ-29.

Под руководством нового генерального директора Анатолия Николаевича Фомичева (назначен в 1986 году) к началу 1990-х годов Ленинградское машиностроительное производственное объединение «Красный Октябрь» достигло своих исторически максимальных экономических показате-



Испытание коробки самолётных агрегатов для МиГ-29К

телей и находилось в ряду лучших мировых производителей авиационной и ракетной техники. С 1992, и на многие годы, практически прекратилось государственное финансирование авиаотрасли, а уже исполненные поставки не были оплачены. Перед руководством «Красного Октября» встали сложнейшие задачи по вхождению предприятий Объединения в рыночную экономику, обостренные вопросами финансирования. В этот период для обеспечения финансовой стабильности команда «Красного Октября» под руководством генерального директора Фомичева А.Н. напряженно работала в режиме поиска экономически выверенных решений и предпринимала часто нестандартные действия, реагируя на всё новые и новые вызовы рынка в быстро меняющихся условиях. Это – Дунаев С.И., Гусев В.П., Захаров Ю.А., Демичев В.В., Тарасов В.В., Павлов А.Н., Соболев С.А., Хныжов А.Б., Градусова Л.Э., Калугина Л.Н., Смородкин А.В., Передерий И.В., Кораблева Н.В., Иванов Ю.А., Фомичев В.И., Блохин Ю.Д. и другие. Эффективно используя конкурентный потенциал предприятия, были разработаны и реализованы программы завоевания новых и сохранения традиционных позиций на отечественном авиарынке, а также в самостоятельной внешнеэкономической деятельности. Оптимизация производственных мощностей с выделением ориентированных на рынок специализированных дочерних предприятий, снижение затрат за счет перехода на кооперацию, техническое перевооружение и модернизация – одни из базовых составляющих повышения конкурентоспособности. Важными рыночными элементами стали создание современной системы менеджмента качества и результаты всеобъемлющего лицензирования и сертификации предприятия, его продукции, работ и услуг. В 1994 году Объединение акционировалось и получило наименование Акционерное общество открытого типа «Красный Октябрь» (ныне – Санкт-Петербургское открытое акционерное

общество «Красный Октябрь»). На предприятии ни разу не случилось задержек с выплатой заработной платы – исключительно редкое явление для 1990-х годов. При этом все эти годы «Красный Октябрь» – по отчислениям в бюджет города и страны – являлся одним из крупнейших налогоплательщиков Санкт-Петербурга.

Энергично были развернуты работы по программам конверсии за счёт развития производства сложных товаров народного потребления, а именно мототехники, и широкого их продвижения в торговлю РФ и за рубежом. В первую очередь создавались новые модели минисельхозтехники – мотоблоков, культиваторов, навесного оборудования. Также развивались направления по лодочным моторам и мотоносам. В это время вопросами проектирования, производства и маркетинга ТНП занимались Бауэр С.Т., Дмитриев А.Г., Ковко С.А., конструкторы Кондрашов В.Г., Ломов В.А., Грамматиков В.В., Рузанов Ю.П. и другие. Однако рынок мототехники в стране стал стремительно сворачиваться по причине того, что покупательная способность населения приблизилась к нулю.

Конверсия в производстве авиатехники осуществлялась в направлениях гражданской авиатехники и международных проектов, а также значительного увеличения объёмов работ в области модернизации продукции под требования инозаказчика. Участвуя в ряде новых проектов, «Красный Октябрь» активно развивает партнерские связи с отраслевыми институтами и КБ, самолётными, вертолётными, двигательными и агрегатными предприятиями: ФГУП «ГосНИИ ГА», ФГУП «ВИАМ», ФГУП «ЦИАМ», АО «Камов», АО «Климов», АО «КБ «Электроприбор», АО «МВЗ им. М.Л. Миля», ОАО «ОКБ имени А.Льюльки», АО «ОКБ «Кристалл», ОАО «ОМКБ», ОАО «ОКБ Сухого», ПАО «ААК «Прогресс», ОАО «НПК «Иркут», ПАО «КВЗ», АО «КумАПП», ПАО «Компания «Сухой», ПАО «НАЗ «Сокол», АО «ММП имени В.В. Чернышева», ФГУП «НПЦ газотурбостроения «Салют», ПАО «Роствертол», АО «РСК «МиГ», ООО «СЭПО-ЗЭМ», ПАО ПКО «Теплообменник», ОАО «УАПО», ПАО «УМПО», АО «У-УАЗ» и другими организациями. В деле установления взаимовыгодных партнерских отношений с поставщиками, а также с отечественными и зарубежными потребителями продукции, включая авиационные ремонтные заводы, значи-



Роботизированный цех изготовления отливок для мотоблоков

тельный объём работы выполнен коллективами коммерческих подразделений под руководством Фомичева В.А.

В условиях жёсткой конкуренции на авиационном рынке в 1990-е годы предприятия российского авиапрома проводят модернизацию уже известных во всем мире типов вертолётов и самолётов, выигрывая раскрывая их высокий потенциал. «Красный Октябрь» наряду с выпуском всей серийной номенклатуры динамично ведёт в 1994-2005 годах освоение новой продукции: главных редукторов ВР-80 и промежуточных редукторов ПВР-800 для вертолётов Ка-50/50-2/52, усиленной трансмиссии вертолётов Ми-8МТ/17, коробок самолётных агрегатов КСА-52, КСА-53, КСА-54, КСА-2 серии 3, КСА-3 серии 3, КСА-33М, газотурбинных двигателей-энергоузлов ГТДЭ-117К, ВК-100К, ВК-100-1МК, приводов-генераторов ППЛ 40-2, воздушных стартеров СВ-65(Б) для МиГ-29К/-35, Ил-114 и других самолётов. За участие в освоении новой техники в 1997-1998 годах были награждены почётными званиями и наградами Фомичев А.Н., Дунаев С.И., Фролов Н.Я., Барабанов Б.А., Журавлев А.Н., Камкин А.А., Передерий И.В., Асеев С.П., Ерохин Д.М. и др.

Конец XX и начало XXI веков стали для СПб ОАО «Красный Октябрь» периодом укрепления своих позиций в современном авиационном машиностроении, проверки на способность работать в конкурентной среде. Важным для предприятия стал 1998 год, когда при поддержке и с помощью ряда организаций-партнёров было организовано Авиационное конструкторское бюро, и предприятие стало полноценным участником целого ряда перспективных программ создания новых и модернизированных авиационных комплексов. В качестве разработчика и изготовителя новой техники «Красный Октябрь» участвует в программах Су-30МКИ, Су-34, Су-35С, МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2, МиГ-35, Т-50 и других самолётов, а также вертолётов Ми-38/Ми-38-2, Ка-226Т, «Актая» и Ка-137. Немаловажную роль в реализации этих программ сыграли подразделения технической службы, которую в 1985-2015гг. возглавлял технический директор Дунаев С.И.

Одной из первых работ АКБ «Красного Октября» стало начатое в 2000 году в инициативном порядке проектиро-

вание модернизированного газотурбинного двигателя-энергоузла ГТДЭ-117-1М, предназначенного для запуска маршевых двигателей Су-30МКИ в условиях высокогорных аэродромов в соответствии с индийским контрактом. В течение 2001-02 годов была изготовлена опытная партия изделий, а в 2003 году закончены их стендовые госиспытания. ГТДЭ-117-1М стал родоначальником целого семейства двигателей-энергоузлов, многие из которых сейчас выпускаются серийно. Так, в 2014 году начался серийный выпуск его модификации для Су-35С. Конструкторы АКБ в сжатые сроки выполнили проектирование вспомогательной силовой установки и воздушно-газового стартера для самолёта Т-50, и первые изделия начали собирать в 2008 году. 29 января 2010 года истребитель 5-го поколения Т-50 совершил свой первый полёт.

22 декабря 2003 года совершил свой первый полет вертолёт нового поколения Ми-38, главный редуктор ВР-38 которого был создан на «Красном Октябре». В декабре 2009 года успешно завершились лётные испытания лёгкого вертолёта соосной схемы Ка-226Т с главным редуктором ВР-226Н, созданным на «Красном Октябре» и обеспечивающим применение более мощных двигателей в сравнении с базовым Ка-226. В 2015 году вертолёт Ка-226Т, предназначенный для работы в тяжёлых условиях полёта – на высокогорье и при повышенных температурах окружающего воздуха, – получил сертификат типа и был запущен в серийное производство. В декабре 2015 года транспортный вариант вертолёта Ми-38-2 с отечественными двигателями ТВ7-117В и новым главным редуктором ВР-382, сконструированным в АКБ «Красного Октября», получил сертификат типа.

Реализуется программа создания новых испытательных стендов и модернизации существующего испытательного комплекса. В рамках госзаказа «Красный Октябрь» провел комплекс испытаний на выносливость автоматов перекося вертолётов типа Ми-8МТ/17. Эти испытания, которые проводились в 2012-2013гг. и отличались значительными объёмами, подтвердили стабильность качества выпуска автоматов перекося на предприятии, а также возможность увеличения ресурсов. «Красный Октябрь» в инициативном порядке ведёт ресурсные работы по ряду серийных изделий, в частности, по агрегатам хвостовой трансмиссии Ми-8МТ/17, назначенный ресурс которых доведён в 2016 году до 8000 час. Не меньшие результаты достигнуты и для главных редукторов вертолётов Ми-8МТ/МТВ/171/172 и Ка-27/32.

Созданием и доводкой этих новых изделий для вертолётов и самолётов, освоением их производства непосредственно занимались Воронин С.В., Быков И.И., Кирсанов В.И., Мацан Н.Я., Яцук А.Т., Литвинов В.А., Жмур В.М., Мокринский О.Н., Становой А.Б., Лобус В.И. и многие другие работники предприятия. В 2004 году генеральный директор Фомичев А.Н. стал лауреатом Государственной премии РФ в области науки и техники за внедрение новой авиатехники. За участие в разработке и модернизации вертолёта Ка-226Т в 2016 году



**2009 г. В.И. Матвиенко в сборочном цехе
СПб ОАО «Красный Октябрь»**



удостоены государственной награды Кузнецов А.А и Грамоты Президента РФ – Васильев А.А., Паршин А.В., Смоленский В.Э.

Вкладывая значительные средства в реконструкцию, техническое перевооружение и информационные технологии, предприятие сделало существенный шаг в своих преобразованиях для соответствия современным стандартам технического, организационного и управленческого уровней. Новый импульс развития получили цеха головного завода в Санкт-Петербурге и филиалов в Великом Новгороде и Боровичах. Основой механического производства стал парк высокопроизводительного оборудования с программным управлением и современных средств контроля качества. Это, наряду с повышением производительности труда и уровня качества, дало возможность сократить цикл освоения новых изделий.

Вклад коллектива завода в развитие авиационной и ракетной техники всегда органично дополнялся выпуском товаров для потребительского рынка. Выпущенные десятки



**2012 г. Губернатор Санкт-Петербурга
Г. Полтавченко знакомится с
модернизированным производством**

тысяч мотоциклов Л-300 «Красный Октябрь» и Л-8, более 10 миллионов двигателей с маркой «Д» для мопедов хорошо известны многим поколениям россиян. В 1983 году завод стал головным предприятием страны по разработке и производству минисельхозтехники для садоводов и фермеров – для их нужд были изготовлены сотни тысяч мотоблоков и мотокультиваторов «Нева». Стабильно в непростых условиях кризиса трудится коллектив созданного в процессе реструктуризации дочернего предприятия «Красный Октябрь-Нева», которое является одним из крупнейших производителей минисельхозтехники в Европе и лидером в РФ по выпуску мотоблоков. Во многом благодаря вовремя разработанному и защищенному патентами новому модельному ряду мотоблоков и мотокультиваторов, предприятие сохранило доминирующее место на конкурентном рынке минисельхозтехники. Многократно его продукция – а это более 12 моделей с маркой «Нева» – входила в список «Сто лучших товаров России», отмечалась наградами специализированных выставок.

В 2016 году СПб ОАО «Красный Октябрь» исполняется 125 лет. На протяжении всей своей истории «Красный Октябрь» занимает достойное место среди предприятий отрасли, а залогом его дальнейшего развития являются разработанные и реализуемые программы освоения новых изделий, технического перевооружения и модернизации. Главным же активом предприятия всегда был и остается коллектив, своим трудом и традициями создающий современный облик «Красного Октября». Летопись завода продолжается.

СПб ОАО «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ»

194100, Санкт-Петербург, ул. Политехническая, 13-15

тел.: (812) 380-3634,

факс: (812) 380-3636

E-mail: info@koavia.com

<http://koavia.com>