

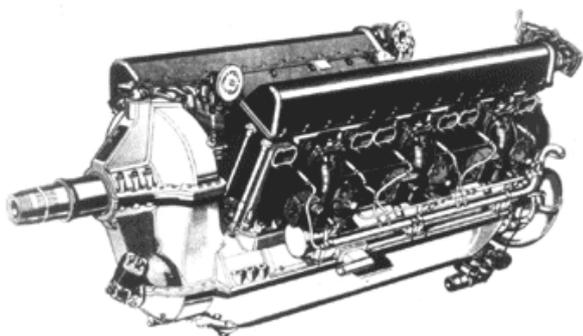
## История

В конце 19-го века с началом электрификации столицы Российской Империи возникла новая отрасль промышленности – **электротехническая**. Одним из первых предприятий отрасли стал **Электротехнический завод «В.Савельев и К<sup>о</sup>»**, основанный в **1891 году**. С этого момента началась история Санкт-Петербургского открытого акционерного общества «Красный Октябрь».



В 1919 г. завод был национализирован и перешел в ведение Петрогубэлектро Петроградского Совнархоза. С 1921 по 1924г.г. по **Плану ГОЭЛРО** завод участвует в строительстве первенца советской энергетики -

электростанции «Красный Октябрь» в Петрограде, которая и сейчас дает свет и тепло городу. **5 сентября 1925г. завод получил наименование «Красный Октябрь»**. В условиях быстрого роста объемов заказов сдерживающим фактором стала нехватка производственных площадей (к тому же часть цехов подверглась сильному затоплению во время катастрофического наводнения в сентябре 1924 года). С целью дальнейшего развития завода было принято решение о слиянии в 1927г. «Красного Октября» с мотоциклетным заводом им. Зиновьева (бывш. АО «Русский Рено»), который на тот момент бездействовал. Завод «Русский Рено» был основан в 1914 г., в годы Первой Мировой войны наряду со сборкой автомобилей и производством разнообразной военной продукции ремонтировал авиамоторы, в т.ч. для самолетов «Илья Муромец» конструкции И.И. Сикорского; к 1927 году оказался в тяжелом экономическом положении и был законсервирован. Отметим, что «Красный Октябрь» продолжал выпускать электротехническую продукцию до начала 50-х годов. Только в период восстановления народного хозяйства после Великой Отечественной войны было изготовлено 42000 взрывобезопасных электродвигателей для угольной и химической промышленности.



В соответствии с **планами индустриализации, механизации сельского хозяйства и строительства вооруженных сил** страны в 20-е и 30-е годы на заводе были созданы новые производства. Так, в 1928 г. было освоено производство подъемно-транспортного оборудования, которое впоследствии было выделено из предприятия как самостоятельное производство, давшее начало заводу ПТО им. С.М. Кирова. С 1932 г. началось изготовление различных узлов и агрегатов (коробки передач, карданы, поворотные механизмы башни и многое другое) для **первых отечественных, строившихся крупносерийно, танков Т-26** (затем для

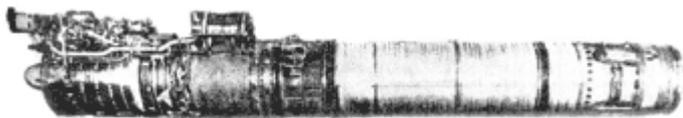
БТ-2, БТ-5, Т-28 и опытных Т-34), было освоено производство боеприпасов, **ремонтровались авиамоторы М-5**. Одновременно с основной продукцией выпускались запасные части для тракторов «Фордзон-Путиловец», «Джон Дир», «Катерпиллер», «Интернационал» на 3,2 млн. (довоенных!) долларов США в год. Запчасти и узлы сельхозтехники изготавливались и в 50-80-е годы (для комбайнов С-4, торфопогрузчиков, тракторов «Беларусь»).

Достигнутый в 1930-е г.г. производственно-технологический уровень «Красного Октября» и опыт, приобретенный коллективом при ремонте авиамоторов, были востребованы в предвоенные годы, когда перед КБ и промышленностью была поставлена задача создать самолеты, летающие быстрее и выше чем фашистские. В соответствии с **программами качественного перевооружения ВВС**, принятыми СНК СССР в сентябре 1939 года, завод был переведен в Наркомат авиационной промышленности и приступает в 1940 году к производству авиационных моторов М-105 конструкции В.Я. Климова. В 1941-45 г.г., в условиях эвакуации, было изготовлено более 10000 поршневых авиамоторов М-105/ВК-105/ВК-107 для Як-1, Як-3, Як-7, Як-9, Пе-2, ЛаГГ-3, Ер-2 и др. боевых самолетов. За образцовое выполнение заданий Правительства в годы войны завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1946 году, в рамках **программы создания реактивной авиации**, на заводе создается ОКБ во главе с главным конструктором В.Я. Климовым. Завод и ОКБ приступают к проектированию и изготовлению сначала опытного ТРД, затем ВК-1, узлов РД-20. Впоследствии ОКБ выделилось в самостоятельный Опытный завод № 117 (ныне – ОАО «Климов»). С 1950 года «Красный Октябрь» осваивает серийное производство турбореактивных двигателей РД-10А для первых серийных реактивных истребителей Як-15, а также для Су-9, Ла-150 и других; с 1954 - РД-9Б конструкции А.А. Микулина для истребителя МиГ-19; в

течение ряда лет производит авиационную торпеду ПАТ-52, оснащенную реактивной силовой установкой.

**С 1952 года**, начиная с первых серийных Ми-1, Ми-4 и Як-24, «Красный Октябрь» оснастил силовыми агрегатами более 22 000 вертолетов, участвуя практически во всех **вертолетных программах** страны. Это – самые массовые в мире Ми-8/17, самые грузоподъемные в мире Ми-6 и Ми-26, боевые Ми-24/35М и Ка-50/52, амфибии Ми-14, корабельные Ка-27 и Ка-29, пассажирские Ми-8П, Ми-171, Ми-172 и Ми-38, многоцелевые Ка-32, Ка-226Т и другие вертолеты. В настоящее время серийно выпускается 17 типов силовых агрегатов для 12 моделей вертолетов «Ми» и «Ка».



В соответствии с **планами создания ракетной техники и оружия** в 1956 году на заводе, сначала как филиал ОКБ-45 и -500, а затем как самостоятельное, организуется ОКБ по ЖРД во главе с главным конструктором А.С. Мевуисом

(ныне Авиационное конструкторское бюро). Более 30-ти лет, до 1992 года, завод изготавливал ЖРД и бортовые источники питания для ракет ракетно-зенитных комплексов (ЗРК), противоракет, межконтинентальных баллистических ракет (МБР), а на их основе геофизических ракет и космических ракет-носителей (РН). Сейчас РН «Стрела» и «Рокот» используются в международных программах и в народном хозяйстве России для вывода на орбиту до 1800 кг полезного груза (например, двух спутников связи). По отношению собственной массы к максимальной тяге ЖРД производства «Красного Октября» были самыми «легкими» в СССР и США для своего времени и класса. ЗРК «Десна», «Волхов», «Волга», «Вега», «Круг» и др. составляли основу ракетных сил ПВО СССР и ряда стран, применялись в ходе военных конфликтов. 1 мая 1960 года самолет-шпион У-2 был сбит ракетой с двигателем завода. На противоракете, которая 4 марта 1961 впервые в мире осуществила перехват баллистической ракеты, стоял двигатель, созданный на «Красном Октябре».

В начале 70-х годов в СССР началось серийное производство нового оружия - **боевых вертолетов** Ми-24А. Для боевых вертолетов «Красный Октябрь» изготавливает главные редукторы, автоматы перекося и хвостовые трансмиссии. Всего было поставлено в ВВС страны и за рубеж около 3000 вертолетов типа Ми-24/25/35. В 1995 г. принят на вооружение новый боевой вертолет Ка-50 «Черная акула», а затем Ка-52 «Аллигатор», для которых освоено производство главных и промежуточных редукторов.

Многие в нашей стране знакомы с традиционной продукцией «Красного Октября» - **мототехникой и минисельхозтехникой**. Более 80 лет назад, в 1930 г., был налажен выпуск **первых отечественных серийных мотоциклов** Л-300 «Красный Октябрь» («Ленинградский 300-кубовый»). В 1940 году (в связи с началом производства авиадвигателей) производство последней модели Л8 было передано в Ижевск и Серпухов, где она выпускалась под другими марками. В 1956г. было налажено производство двигателей для мотовелосипедов, мопедов, мотонасосов и другой техники (с того времени выпущено более 10 млн. Д-4, -6, -8, -14 и др. – всего 12 типов и модификаций двигателей серии «Д»). С 1985 г. - самой популярной в стране модели мотоблоков - «Нева» (всего выпущено более 600 тысяч «Невы» нескольких моделей - от МБ-1 до МБ-23), а также разнообразного навесного оборудования. Сейчас, помимо мотоблоков, специализированное дочернее предприятие ЗАО «Красный Октябрь-Нева» разрабатывает и серийно выпускает 4-тактные двигатели, гамму мотокультиваторов «Нева» и другие сложные ТНП.

В рамках **программ создания боевых авиационных комплексов 4-го поколения** в 1982 году на «Красном Октябре» начался серийный выпуск коробок самолетных агрегатов (КСА) для фронтовых истребителей МиГ-29 и газотурбинных двигателей-энергоузлов (ГТДЭ) для тяжелых истребителей Су-27. В последующие годы предприятием было освоено производство 6 типов КСА для последних модификаций МиГ-29, корабельного МиГ-29К/КУБ, многофункционального МиГ-35 и ряда зарубежных самолетов. Газотурбинный двигатель-энергоузел ГТДЭ-117(1) поставляется в нескольких модификациях для МиГ-29, МиГ-29К/КУБ, МиГ-35, Су-27, Су-30, Су-34, Су-35 и других самолетов.

Одним из первых изделий, освоенный в 90-х годах по **программе конверсии**, стал воздушный стартер СВ-65(Б), предназначенный для запуска двигателей ТВ7-117 пассажирских самолетов Ил-114 и вертолетов Ми-38-2.