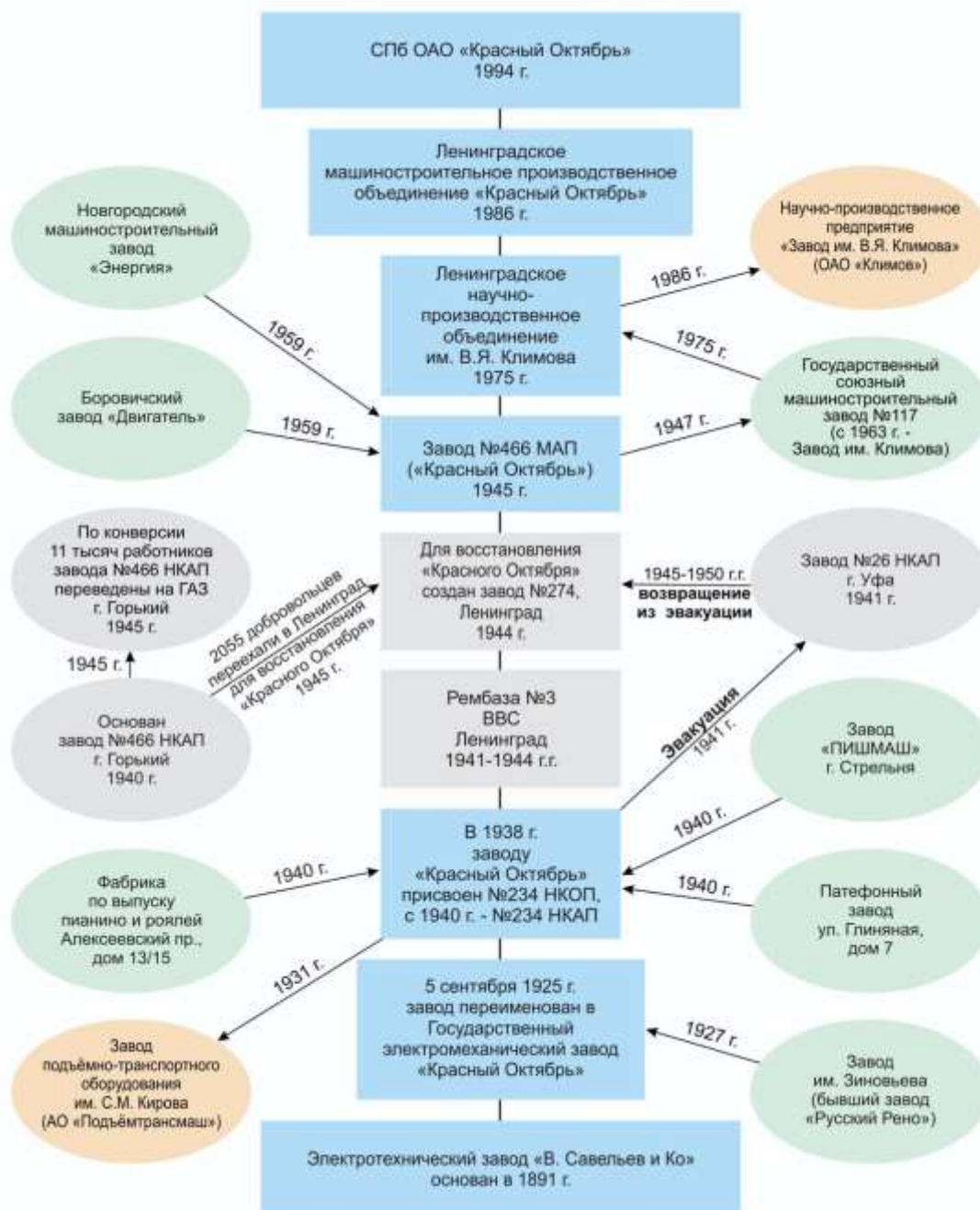


**Завод №234 НКАП («Красный Октябрь»)**  
**г. Ленинград**  
**(Санкт-Петербургское открытое акционерное общество**  
**«Красный Октябрь»)**

Завод «Красный Октябрь» был основан в 1891 году как частное электротехническое предприятие «В.Савельев и К<sup>о</sup>». История завода неразрывно связана с историей страны, ибо завод работал на нужды всего народного хозяйства и выпускал самую востребованную страной продукцию. Социальные потрясения, революция, войны непосредственно отразились в истории завода. Изменялись формы собственности, внедрялись новые технологии, осваивалась новая продукция, осуществлялась коренная перестройка производства – всё это испытал на своем веку «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.

**СТРУКТУРНАЯ СХЕМА РАЗВИТИЯ СПб ОАО «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ»**



Великая Отечественная война кардинально повлияла как на судьбы моторостроительных заводов и КБ, так и на судьбы их работников. Ещё с началом Второй мировой войны правительство приняло в 1939 году решение о качественном обновлении ВВС на основе новых скоростных самолётов, к разработке которых приступило ряд КБ.

Вновь образованный НКАП в сжатые сроки организовал коренную перестройку авиапромышленности, в т.ч. и её моторостроительной отрасли. Наиболее востребованными для обновления авиации (в серию запускались ЛаГГ-1, Як-1, Пе-2, Ер-2 и др.) стали авиадвигатели М-105П, М-105Р и находящийся в доводке М-107. К мощностям рыбинского завода №26, где уже было освоено серийное производство М-105, в 1939-1940 гг. добавлялась сеть из заводов-дублёров – №234 НКАП («Красный Октябрь», Ленинград), №16 НКАП (г.Воронеж) и Отдел №10 Горьковского автозавода (позднее получивший №466 НКАП, г.Горький), которые нужно было перепрофилировать, а также №384 НКАП (г.Уфа), к строительству которого только что приступили. В 1941 г. к производству М-105 был подключён и завод №27 НКАП(г.Казань), с которым в ноябре 1941 г. объединился эвакуированный из Воронежа завод №16.

***Из воспоминаний Иванова Сергея Тимофеевича (с сокращениями). После окончания ЛИГрВФ работал над созданием первого в стране ТРД конструкции Люльки А.М., в 1940г. переведён на «Красный Октябрь», откуда в 1959г. с должности начальника производства переведён на Завод им. Кулакова главным инженером:***

*В предвоенные годы в Ленинграде шло бурное развитие авиационного моторостроения. В 1940 году к производству авиадвигателя конструкции Чаромского А.Д. приступил Кировский завод. В том же году на базе ленинградского завода «Красный Октябрь» создается мощное предприятие, подчиненное Народному комиссариату авиационной промышленности (НКАП) – авиамоторный завод №234 «Красный Октябрь»...*

*Огромную помощь в создании и развитии завода №234 оказывал городской комитет партии, постоянными шефами завода были первый секретарь горкома Капустин Яков Михайлович и заведующий отделом авиационной промышленности Ананьев Леонид Сергеевич. Заводу передавалось лучшее, в том числе и прецизионное, оборудование с предприятий Ленинграда. Также в Ленинград был направлен ряд специалистов, имевших большой опыт в авиадвигателестроении. Из Рыбинска прибыли Матвиевский А. - главный технолог завода, Аэров Л.П. - начальник производства, а позднее и главный инженер завода, Авцын – зам. начальника сборочного цеха и др. специалисты.*

*Возглавил вновь созданный завод Петров Александр Павлович - талантливый инженер и организатор производства, имевший за плечами богатый опыт партийной и хозяйственной работы.*

*Коллективу предприятия в кратчайшие сроки необходимо было организовать производство авиадвигателя М-105П с перспективой форсирования мотора нагнетателем конструкции Доллежаля Н.А. Используя опыт Рыбинского завода, его помощь специальным инструментом, оснасткой завод уже в апреле 1941 года приступил к сборке первых двигателей.*

*Наряду с напряжённой работой по освоению производства авиадвигателей на заводе развернулось силами 16-го (19-го) строительного треста Ленинграда - начальник треста Криворучко - строительство основных корпусов завода на Кушелевке (заводская площадка №2). Здесь возводились мощные корпуса литейного и кузнечного цеха, механических цехов, а также сборочного цеха и испытательной станции. В корп.б был создан крупный цех по производству специального инструмента и оснастки. Возглавил производство инструмента и оснастки Калинин А.Т.*

*К началу войны завод №234 «Красный Октябрь» сформировался в крупное предприятие НКАП численностью в 14 тысяч человек, способное самостоятельно решать сложнейшие задачи по авиадвигателестроению. Полным ходом шла сборка и испытание двигателей М-105П. Неоднократно посещал завод заместитель наркома Баландин Василий Петрович, оперативно решая проблемы начального этапа становления предприятия.*

Исключительно важный процесс передачи от головного №26 заводам-дублёрам технологий, конструкторско-технологической документации, а также обучения персонала, оснащения технологической оснасткой, инструментом возглавил главный технолог «Красного Октября» А.Т. Калинин. Руководством НКАП была организована единая команда руководителей заводов и специалистов, эффективно взаимодействующая, несмотря на большие расстояния между Рыбинском, Ленинградом, Горьким, Уфой и Казанью. Наработанные при этом связи позволили этой команде в военное время в самые сжатые сроки решать совместными усилиями критические вопросы производства на каждом отдельном заводе. Таким образом, в годы войны все выпускавшие М-105/ВК-107 заводы, по сути, стали одним целым, поэтому в очерке

описываются взаимосвязанные события, происходившие одновременно на этих заводах, а также работа в блокаду для ВВС оставшейся в Ленинграде части «Красного Октября».

***Из воспоминаний Калинина Алексея Тимофеевича, работника «Красного Октября» с 1930 по 1976 год и прошедшего трудовой путь от конструктора до главного инженера завода:***

*Вскоре после выхода Постановления СНК о перестройке завода №234 «Красный Октябрь», находящегося в Ленинграде, вышло Постановление об организации производства авиационных двигателей на Горьковском автозаводе (ГАЗ).*

*В конце сентября 1940 года в г. Рыбинск на завод №26 прибыла группа руководящих работников Горьковского автозавода в составе: тт. Кучумова, который в это время был главным инженером (по моему мнению), Иванова П.И. - он был зам. директора, Кудрявцева В.М. - зам. начальника СКО ГАЗ и других. К этому времени мне удалось развернуть на заводе №26 г. Рыбинск работу по обеспечению технической документацией и обучению наших кадров. Нам отвели удобное помещение. Руководители автозавода встретились со мной как с представителем завода №234 «Красный Октябрь» для наметки плана действий. Было решено координировать действия обоих заводов, главным представителем автозавода был назначен Петр Иванович Иванов, с которым мы работали в контакте.*

*Наш завод оказывал помощь в размножении документации и др. вопросам. Обучение наших кадров происходило в сентябре-октябре 1940 г., а работников ГАЗ - несколько позднее. Основной вывод совместной работы с работниками ГАЗ таков, что контакт с нашим заводом содействовал ускорению получения технической документации и облегчал решение возникающих вопросов...*

*В апреле 1942 года нам стало известно, что директором завода №466 был назначен Александр Павлович Петров, бывший наш директор в Ленинграде. Он хорошо знал своих работников и провел работу по переводу части работников из Рыбинска и Уфы в г. Горький. На работу был приглашен бывший начальник производства Аэров Л.П. Также был подработан список работников для перевода в г. Горький приказом министра т. Шахурина А.И.*

*Перед 1 Мая 1942 г. этот приказ был получен на завод №26 г. Уфа. Приказом были переведены и некоторые работники завода №26 из г. Рыбинска. Например, тт. Кладоушиков А.Г., Бакин А.И., Попов И.И. и Буищев Сократ Николаевич и много ленинградцев: Зенкевич, Махолов, Каплук, Иванов П.К., Кузнецов С.М. В этом приказе была и моя фамилия. Через некоторое время А.П. Петров был освобожден от должности директора завода №466 и уехал из Горького в Ленинград, а директором был назначен т. Лукин И.Н., работавший до этого секретарем Горьковского обкома по авиации.*

*...В первых числах сентября ко мне позвонил т. Баландин В.П. и поручил на самолёте посетить Горьковский завод №466 с тем, чтобы я разобрался, почему у завода №466 нет инструмента и наметить, как он может выйти из положения. Я пробыл на заводе более двух недель и попытался вникнуть в создавшееся положение.*

*Как выяснилось, на новом заводе фактически инструментального цеха не было... В результате ознакомления я составил подробную докладную записку директору завода. Когда я вручил записку директору т. Лукину, он бегло прочитал ее и предложил мне остаться у них...*

*Прибыв в воскресенье в Уфу, я в понедельник позвонил Баландину и рассказал о том, что слышал от Лукина... Он лишь сказал, что он как заместитель Наркома отвечает за все три завода (16, 26 и 466), а т.к. завод №466 ставит причинами плохой работы состояние инструментального хозяйства и обеспечения инструментом, то он вынужден был дать согласие на мой перевод.*

*Таким образом, я ближайшим самолётом прилетел в г. Горький и поселился в гостинице ГАЗа, значительная часть которой принадлежала заводу №466. Мне пришлось проделать очень большой объём работы – приходя на работу к 8 часам утра, я уходил около полуночи. Первым делом установил личный контроль за всеми заказами, особенно на приспособления, с целью ограничить инструментальное производство от ненужных заказов.*

*Вторым шагом - резко пополнил запас нормального покупного режущего и мерительного инструмента. В это время начальником инструментального отдела Московской конторы Главснаба НКАП был Камякин Ф.С., который работал у нас на заводе №234 «Красный Октябрь» по покупному инструменту, а в Московскую контору поступало много инструмента от союзников, этот инструмент у нас числился как специальный и мог использоваться вместо него. Мне удалось пополнить запасы инструмента, например: червячных фрез фирмы Барбер Кольмон, резцов Глиссон, долбяков и других, что при тщательном подборе или небольшой переделке заменяло много недостающих инструментов.*

*Положительной чертой работы инструментального отдела являлось: расчет норм расхода каждого инструмента, расчет оборотных фондов и работа технического надзора, ни*

*один поломанный или изношенный режущий инструмент не мог быть сдан производственным цехом без подписи технадзора, что позволяло вести борьбу с поломками и следить за сохранностью инструмента. Обязательно весь изношенный инструмент должен был сдаваться в восстановительный пункт, а получение нового инструмента из ЦИС отмечалось в веденной мною учётной карточке, на лицевой стороне которой записывалось движение в ЦИСе, а на обратной - наличие каждого производственного цеха, нормы оборотного фонда и нормы расхода. Поэтому нормы позволяли экономить инструменты и не накапливать запасы выше оборотного фонда. Поддерживать порядок также помогал склад изношенного инструмента (восстановительный пункт)...*

*Это подняло квалификацию инструментальщиков и приносило много пользы заводу.*

### **Август 1940 - июнь 1941 гг. Период создания и освоения производства авиадвигателей М-105/ВК-105**

К августу 1940 года завод № 234 «Красный Октябрь» был одним из лидеров в редукторостроении, производил продукцию широкой номенклатуры, в частности, узлы танковых (от первых серийных Т-26 до опытных Т-34) и тракторных трансмиссий, мотоциклы, а также ремонтировал авиамоторы М-5. 5 августа 1940 года он был переведён в состав НКАП, и 7 августа 1940 под руководством нового директора Петрова А.П. «Красный Октябрь» приступил к подготовке производства и освоению серийного выпуска М-105. Завод в считанные месяцы наладил новое производство, и к июню 1941 года им было выпущено 56 серийных М-105(Р, П). Численность работников «Красного Октября» выросла до 14800 человек.



Директор завода Петров А.П.

*Здесь также надо сказать о событиях, почти одновременно произошедших на Горьковском автозаводе (ГАЗе), а именно в его подразделении – Отделе № 10. Отдел № 10 в системе ГАЗ НКСМ был новым заводом, построенным на территории ГАЗа для изготовления автомобильных моторов типа «Джемси», имел сборочный, механический, испытательный и литейный корпуса. На его основе 18 октября 1940 г. был организован завод № 466 НКАП (директор Завитаев А.А., гл. инженер Макарук М.А.). «Джемси» был двигателем меньшей размерности, чем М-105(Р, П) и М-17Т (танковый, был также запланированный к запуску), поэтому завод № 466 НКАП надо было технически перевооружить и организовать множество новых цехов и отделов. 2500 работников автозавода были переведены на вновь организованный завод, из них наиболее опытные ИТР возглавили цеха и отделы. Всего в начале 1941 года на заводе работало 4275 человек; при дальнейшем расширении производства в годы войны увеличивался и его штат – до 13000 работников. Перевооружение предприятия, освоение производства М-105 происходило синхронно с «Красным Октябрем», и к началу войны было изготовлено 40 двигателей.*

### **Июль - декабрь 1941 гг. Период эвакуации/наращивания производства авиадвигателей М-105/ВК-105**

На следующий день после начала войны на общезаводском митинге «Красного Октября» было принято решение об увеличении объёма производства в 1,5 раза. После митинга стали массово подаваться заявления о приёме в народное ополчение. Несмотря на действующую бронь, 250 кадровых рабочих и ИТР «Красного Октября» в первые же дни войны ушли добровольцами на фронт. Часть работников была отправлена на строительство оборонительных рубежей. Группе работников завода по поручению завкома удалось в ночное время вывезти из района г. Боровичи заводской детский сад: к тому времени фашисты уже бомбили там шоссейные и железные дороги.



Одна из групп добровольцев завода перед отправкой в народное ополчение

**Воспоминания ЦЫБУЛЕВА Александра Давыдовича, заслуженного работника предприятия, проработавшего на «Красном Октябре» более полувека:**

22 июня 1941 года, в воскресный день, взошло тёплое светлое солнышко, горожане собирались выехать за город на природу, и вдруг по радио раздался тревожный сигнал: «Слушайте, слушайте, экстренное сообщение правительства СССР!»

По поручению Сталина выступил народный комиссар В.М.Молотов. Он сообщил, что сегодня в три часа ночи фашистская Германия вероломно напала на СССР, 180 дивизий перешли границу по всему фронту – от Балтики до Черного моря. Вражеская авиация бомбила советские города: Львов, Киев, Одессу, Минск, Могилев и др. Молотов призвал советских людей и армию оказать решительное сопротивление фашистским захватчикам и заявил: «Наше дело правое – победа будет за нами!»

Немедленно была объявлена всеобщая мобилизация гражданского населения на борьбу с фашизмом, на защиту Родины. На другой день по всем заводам города проходили митинги с проклятием фашистской Германии, нарушившей мирный договор о ненападении от 1939 года.

Прошёл митинг 23 июня и на нашем заводе «Красный Октябрь» (№234). Открыл митинг парторг ЦК Перазич. Он разъяснил обстановку в стране и на заводе. Выступили на митинге коммунисты-руководители и рабочие (Умов П.Х., Лободин Н.С. и др.), которые призвали к организации ополчения и к записи добровольцев на фронт. Пачками посыпались заявления с просьбой послать добровольцами на фронт.

Комитет ВЛКСМ завода на второй день мобилизовал 100 человек комсомольцев и молодежи на строительство линии обороны в районе реки Луги. С этой группой отправился и я. Не доезжая до железнодорожной станции Толмачёво, поезд остановился, поступила команда: все – в лес. Высоко в небе кружились два самолёта, слышалась стрельба из пулемёта. Шёл воздушный бой: наш летчик гнал фашистский самолёт, который успел сбросить бомбу на станцию Толмачёво. Была сорвана крыша со здания вокзала, и повреждены железнодорожные пути. Ночевали мы в лесу. Вблизи моста через реку Лугу стоял бронепоезд. Под утро три фашистских самолёта бомбили мост и бронепоезд, но снаряды падали в реку, поднимая столбы водяной массы высоко к облакам. Сверкали трассирующие пули, так как по самолётам вели огонь наши зенитчики. Один самолет задымил и скрылся за лесом. Нас погрузили на баржу и повезли по реке на место строительства линии обороны, где уже было много людей.

Работали мы там всего 7-8 дней, после чего нас отозвали на завод, т.к. его должны были срочно эвакуировать на Урал (г. Уфа). Оборудование и людей увозили со второй площадки, находящейся на Алексеевском проспекте. Сюда уже была подведена железнодорожная ветка. Станки грузили вручную на платформы вместе с деталями, технологическими картами и рабочими... Эшелон, в котором находился и я, был направлен 1-го августа по северному пути. 10-



20 августа мы прибыли на железнодорожную станцию Черниковка в 18 км от Уфы. Здесь нас принял Уфимский моторостроительный завод. Сюда же прибывали и другие заводы. Мы увидели большое поле в несколько сот гектаров, изрытое траншеями, в которые прокладывались коммуникации. Готовили бетонные площадки для установки оборудования. Станки быстро снимали с железнодорожных платформ и устанавливали почти под открытым небом с обогревом от жаровни. Приближалась осень, были дожди и холод, но рабочие строили корпуса и выдавали продукцию (делали заделы деталей).

День и ночь прибывали техника и люди, строили завод и жильё для людей (бараки, землянки по крутому берегу реки Уфимки). Работали по 12-14 и даже по 18 часов в сутки без выходных и отпусков.

Для спасения Родины, для победы народ не жалел сил. К 1943 г. завод дал фронту тысячи мощных моторов для самолётов и танков.

Спустя пять дней после начала войны, 27 июня 1941 г., правительство приняло решение об эвакуации завода №234 «Красный Октябрь» в глубокий тыл, на территорию Уфимского моторного завода №384. Перед директором Петровым А.П. стояла очень трудная и ответственная задача: не только эвакуировать большой завод, но и толково распорядиться его фондами, а также людьми со всех четырёх площадок предприятия. Каждый день «Красный Октябрь» формировал по 2-3 эшелона, составленных из платформ с оборудованием и вагонов с работниками и их семьями, и 10 июля 1941г. был отправлен первый эшелон, а 8 августа – последний, сорок первый.

### ***Из воспоминаний Калинина Алексея Тимофеевича «1941 год. Работа в период эвакуации «Красного Октября»:***

*В десятых числах июля началась общая эвакуация завода №234 «Красный Октябрь». Главным отправным пунктом значилась 2-я площадка, где старшим назначили меня.*

*На нашей площадке имелись две железнодорожные ветки - одна у столовой, вторая вела к литейному цеху. Было налажено изготовление ящиков для инструмента, для СГД и цеховых инструментальных кладовых, а также для заделов механических цехов. Весь период до моего отъезда в Уфу я находился на заводе. После кратковременного сна начиналась самая трудная работа с людьми, т.к. основная масса рабочих и их семей отправлялась с нашей площадки.*

*Мы освободили от оборудования 3-й этаж корп.б, превратив его в настоящий вокзал. Уезжающие располагались на полу вместе с детьми. Вещи сдавались в «камеру хранения», которую соорудили в корп.7 (термическая, гальваническая и кузница инструментального цеха). Когда утром становилось известно о количестве вагонов, выделяемых ст. Кушелевка, эти вагоны распределялись между цехами и отделами. Крытых вагонов не хватало, как правило, они загружались готовыми деталями, инструментом и заделами, а для перевозки людей использовалось только то, что остаётся.*

*Оборудование грузилось на открытые платформы с наружной консервацией тавотом и обертывалось. Для обеспечения погрузки оборудования была сооружена эстакада вдоль всего корп.б, на уровне окон 1-го этажа сделаны накаты для вытаскивания оборудования на эстакаду. Во 2-м этаже здания установили кран-балку и тельфер. Балка имела вылет на эстакаду, станки из 2-го этажа подтаскивались под тельфер, по балке передвигались на эстакаду и опускались на нужное место. Вся работа выполнялась вручную с помощью труб (катков), ломов и лебёдок. Несмотря на трудные условия работы, был всего один несчастный случай, когда шлифовальным станком рабочий отдал себе палец.*

*Отправка оборудования осуществлялась также с 1-й площадки завода №234 (ныне - территория завода им. Климова): по проложенной за одну ночь трамвайной ветке станки и оборудование доставлялись трамвайными вагонами на товарную станцию Финляндской ж/д и грузились на платформы.*

*Эшелон №10 состоял из 55 вагонов с оборудованием и 864 чел. личного состава. Отъезд состоялся со ст. Кушелевка вечером 20-го или 21-го июля.*

*Помню, когда мы приближались к Москве, наш поезд, проехав ст. Химки и мост через канал, остановился в редком леске, на высокой насыпи, что давало хороший обзор окрестности. И в это время начался первый воздушный налет на Москву. В небо над столицей поднялось большое зарево, отчего казалось, что вся Москва горит. Вскоре наш эшелон продвинули на пути ст. Ховрино, где мы простояли до пяти часов вечера. В это время пролетел одинокий самолёт, возможно, разведчик, и впереди эшелона раздался взрыв. Минут через десять в Москве была объявлена воздушная тревога, после ее окончания наш эшелон направили на Казанскую железную дорогу. Там мы были вынуждены стоять на путях дотемна, а с наступлением темноты начался второй налет на Москву. Он проходил в районе, расположенном недалеко от нашего эшелона,*

производя весьма гнетущее действие. Для нас явилось неожиданным, что немцы вывешивают в воздухе "фонари", тем самым освещая всё вокруг. Вблизи эшелона слышались разрывы бомб, горели ярким пламенем различные постройки и сооружения. По радио раздалась команда: "Стрелочники и обходчики, в убежище!" На свой страх и риск я никого не выпускал из эшелона, но, к счастью, в это время был подан паровоз, состав начал двигаться и постепенно набирать скорость...

Приближаясь к нашей конечной цели, эшелон №10 остановился на ст. Черниковка (ныне – один из районов г. Уфы). Отсюда я срочно отбыл на завод №384 и стал знакомиться с обстановкой. К тому времени первый заводской эшелон со всем оборудованием инструментального цеха разгружался в 4-х километрах от Уфимского завода. Был уже готов один корпус, где решено было смонтировать инструментальный цех. От нас работу по монтажу оборудования возглавлял и.о. начальника инструментального цеха Шендерович Л.З., от Наркомата работами руководил Завитаев А.А., - заместитель наркома авиационной промышленности. Практически ежедневно он бывал на площадке, лично контролировал ход дел и помогал в решении текущих вопросов. Убедившись, что здесь всё в порядке, я стал организовывать работу по разгрузке десятого эшелона и оказанию помощи инструментальному отделу завода № 384.

Уфимский моторный завод №384 в июле-августе 1941 г., когда стали прибывать эшелоны «Красного Октября», представлял собой поле с котлованами будущих цехов и траншеями для коммуникаций; был построен один корпус, в котором «Красный Октябрь» расположил свой инструментальный цех. Уже в августе эвакуированный «Красный Октябрь» начал поставлять самолётостроительным заводам первые М-105, а в сентябре выпуск двигателей вышел на плановые показатели. Одновременно, часто после окончания смены, строили цеха, жильё, вторую очередь ТЭЦ, и к концу 1941г. было построено 11 производственных корпусов, 130 домов и бараков.

Одновременно с «Красным Октябрем» эвакуировался и Ленинградский авиамоторный завод №451. Следом прибыли завод №219 (Москва) и ОКБ 260 (Воронеж). От НКАП размещение прибывающих предприятий координировал заместитель наркома Завитаев А.А. (до этого назначения – директор моторного завода №466 в Горьком). 16 октября 1941г. началась эвакуация из Рыбинска головного завода №26, которая полтора месяца проходила под бомбёжками железной дорогой (60 эшелонов) и по уже покрывающейся льдом Волге (25 барж). В начале декабря в Уфу прибыл последний эшелон из Рыбинска. 17 декабря 1941 г. на базе всех эвакуированных предприятий был организован новый объединённый завод №26 под руководством директора В.П. Баландина и главного инженера П.Д. Лаврентьева. ГКО поставил перед объединённым заводом задачу в сжатые сроки наладить поточный выпуск авиадвигателя М-105 и создать более мощные его модификации.



Руководство объединённого завода №26 НКАП (г.Уфа), 1941г.:  
главный конструктор В.Я. Климов, парторг ЦК ВКП(б) Д.И. Голованев,  
директор В.П. Баландин, главный технолог А.М. Мыздриков,  
главный инженер П.Д. Лаврентьев

В этот период времени с огромными трудностями столкнулся коллектив горьковского завода №466 НКАП. Хотя к началу войны завод и начал выпуск двигателей М-105(Р, П) и М-17Т, но не все его мощности были введены в строй полностью. Кадрами завод был укомплектован только на треть от штата. Новых работников, а это в основном были

женщины, часто без профессий или из деревень, и 14-15-летние юноши и девушки после ускоренного обучения в ФЗУ, надо было сначала обучить профессиям, а потом работе на оборудовании на каждом конкретном месте. Работали по 11-12 часов в день. Руководящий состав завода находился на казарменном положении. В начале ноября начались бомбёжки, приведшие к жертвам и значительным разрушениям завода. Сгорело 5 цехов, в том числе арматурный, кузнечный. Нараставшая на ходу производство, восстанавливая разрушенные цеха, завод до конца 1941 года изготовил в кооперации с ГАЗом 305 авиадвигателей М-105 и сотни танковых двигателей.

### **Июль - декабрь 1941 г. Работа в блокадном Ленинграде**

Последний эшелон эвакуированного «Красного Октября» ушёл из Ленинграда 8 августа. Но на его площадках были оставлены часть работников и оборудование, необходимое для обеспечения ремонта техники действующей армии. Не везде это осуществилось – на площадке №4 в Лигово (цех №6) в сентябре 1941 года при обороне цеха с оружием в руках погибли почти все его работники, площадка была захвачена фашистами. На площадке №1 по адресу пр. Карла Маркса, 77 располагалась 26-я шоссейно-дорожная Рембаза. Площадка №3 у Александрово-Невской лавры (цех №7 в 1941 г.) была передана бронетанковым войскам. На площадке №2 по Алексеевскому проспекту (ныне территория СПб ОАО «Красный Октябрь») с августа 1941 года под руководством работника «Красного Октября» Туровского А.А. приступила к работе 3-я Ремонтная база 13-й Воздушной армии (с 1942 г. – в/ч №53918, начальник П.В. Рагулин, затем П.Г. Солдатов). Ремонтировать технику приходилось не только в цехах, но и в полевых условиях, на аэродромах: Гражданка, Углово, Смольный, Янино, Ржевка, Каменка, Горская, Левашово и других.

Уже с сентября 1941 года территория завода подвергалась сильным бомбёжкам, было много убитых и раненых. С 15 ноября 1941 года выдали карточки на продовольствие. Работающий на Рембазе получал: 250 граммов хлеба, смешанного с целлюлозой, в столовой – один раз в сутки 220 граммов жидкой каши и один литр супа-баланды. Коллектив Рембазы составлял 500-600 работников. Их работа была неоценимой – измождённые, истощённые люди ежемесячно ремонтировали не менее 150 авиамоторов М-100, М-105, АМ-34, АМ-38/42, «Аллисон», более 160 металлических винтов разных конструкций и изготавливали 15000 головных частей реактивных снарядов БМ-13 «Катюша».

#### ***Отрывки из воспоминаний Буйновского Витольда Ксаверьевича, одного из создателей испытательного комплекса «Красного Октября» для реактивных двигателей:***

*Начало войны, 22 июня 1941 года, застало меня готовящимся к последнему за 4-й курс экзамену - «динамика авиадвигателей». Его я сдал позже, в сентябре, уже под бомбёжкой, и тем самым окончил теоретический курс. Дальше было дипломное проектирование. Но война всё изменила. Еще на рытье окопов мы с друзьями договорились держаться вместе. Нас было четверо - все со специальности «авиадвигатели» - это Миша Корнилов, Борис Клецов, Федя Темпель и я.... В бюро комсомола, где формировался добровольческий отряд, нам сообщили, что у них есть заявка на студентов нашей специальности из военной авиаремонтной базы. Туда мы и отправились. Она находилась на территории завода «Красный Октябрь». Собственно, в те далекие годы я и не подозревал, какое огромное значение в моей жизни будет играть этот завод.*

*На Рембазе нас очень хорошо приняли и сразу же с нашего согласия зачислили в штат слесарями-сборщиками. База занималась ремонтом авиадвигателей и входила в состав действующей 13-й воздушной армии Северного фронта, позже - Ленинградского. Ремонтировались здесь авиационные двигатели Микулина - АМ-34 и АМ-35 и двигатели Климова - М-100 и М-105. В качестве главных специалистов на базе были москвичи, работники заводов, изготавливающих эти двигатели. Они очень хорошо знали конструкции этих двигателей и должны были передать нам свой опыт и научить главным операциям на общей сборке. Хороший приём для нас этим и определялся. Передав свой опыт, они могли уехать домой в Москву. Мы оказались способными учениками, и через неделю москвичи нас покинули. Ремонтная база продолжала работать, возвращая в строй подбитые, простреленные двигатели...*

*Наступили самые тяжёлые месяцы блокады. Хоть и хлеба благодаря Дороге жизни немного прибавили, дистрофия активно убивала ослабших до предела людей. Помещение нашей проходной до потолка было забито голыми замерзшими трупами. Даже самый небольшой перерыв в снабжении хлебом приводил к массовой гибели людей.*

*Вспоминаю, в середине января наш хлебозавод останавливался из-за перерыва в подаче воды. На вторые сутки нам сказали, что хлеб привезут. Мы собрались в очередь в буфете, ждали час, два, и вот двое наших работников, прислонившись к буфету, стали тихонько сползать к полу. Мы подумали, что они устали стоять и присели. А когда привезли хлеб и все оживились, эти двое так и остались на полу в сидячем положении - они не дождались своей пайки хлеба и умерли. Сил с*



каждым днем становилось все меньше. Если раньше силовые шпильки мы затягивали тарированным ключом с рычагом в 800 мм, то теперь, в конце января, затягивали вдвоём с рычагом в 1,2 м.

К голодному состоянию добавлялся холод. В цехах было холодно. Вся зима 41-го года была очень снежная и холодная. Постоянной была температура воздуха -15...-20 °С. Огромное количество снега исключало возможность регулярного движения трамваев в ноябре и декабре...

### **Январь 1942 г. - декабрь 1944г., период наращивания и смены номенклатуры производимой продукции, модернизации с повышением ТТХ, техническое и технологическое перевооружение**

Перед руководством объединённого завода №26, также как и перед коллективом «Красного Октября» и других эвакуированных в Уфу заводов, встала сложнейшая задача в течение нескольких недель превратить конгломерат из нескольких заводов и их коллективов в единое целое, создать завод-гигант. Новый завод должен был наладить эффективное поточное производство авиадвигателей, обеспечить резкое повышение производительности труда, провести мобилизацию неиспользованных резервов. Наряду со строительством новых цехов, созданием поточных линий и внедрением прогрессивных технологий и механизации ручного труда, развернулась и рационализаторская работа, получившая всеобщий характер. Только в 1942 году рационализаторы завода №26 сэкономили 4 млн. рублей, 500 тонн материалов. Преодолевая невероятные трудности, коллектив объединённого завода вышел в августе на заданные темпы производства – 45 двигателей в сутки. 13 сентября 1942 года предприятию было вручено почётное Красное знамя ГКО, СНК и ВЦСПС.



Двигатель М-105 в музее СПб ОАО «Красный Октябрь»

В это же время, а именно в марте 1942 года, перед горьковским моторным заводом №466 НКПА была поставлена задача в месячный срок наладить крупносерийное производство авиадвигателей в полном объёме, и уже в апреле 1942 года завод достиг проектной мощности – 10 авиадвигателей в сутки при одновременном выпуске танковых двигателей.

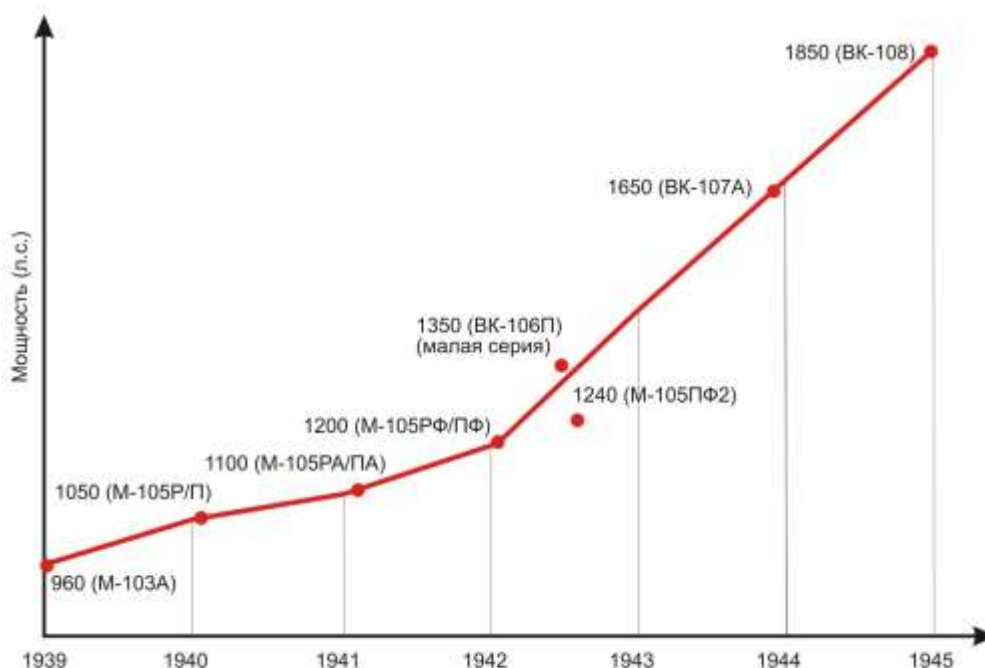
Помимо массового соревнования по досрочному выполнению программ, огромное значение приобрело широкое движение «фронтowych» бригад – «двухсотников», подхваченное и на других заводах. Количество «двухсотников» увеличилось до 400 человек. Были и такие передовики, которые давали по 27 норм в месяц. Это Г.М. Брюханов, А.И. Богатырёв, А.И. Куртаев.

Фронту требовались самолёты с более высокими лётными характеристиками и на конвейер были поставлены модификации М-105/ВК-105 с повышенной мощностью. По результатам работы НКПА неоднократно присуждал моторному заводу №466 (с августа 1942 директором стал И.Н. Лукин) первые места, а в феврале 1943 года ему было вручено Красное знамя ГКО, СНК и ВЦСПС.

К лету 1942 года выпуск двигателей М-105 суммарно на всех заводах достиг довоенного уровня – 45, а в августе уже его превысил – 55 двигателей в сутки. Возросшая квалификация работников и достигнутый уровень качества позволили ещё в мае 1942 года развернуть под руководством В.Я. Климова работы по увеличению ресурса двигателей с 100 до 150 часов. Дальнейшее наращивание

темпов выпуска, запуск в серию новых ВК-107А, ВК-108 потребовали коренной перестройки производства, внедрения новых технологий.

Рост мощности серийных авиадвигателей серии "100", сконструированных под руководством В.Я. Климова (заводы №№ 26 (Рыбинск), 234 (Ленинград), 466 (Горький), объединённый 26 (Уфа) и объединённый 16 (Казань))



Во время войны в СССР самыми массовыми были истребители семейства Як-1/Як-9Д – их выпущено более 36000, и среди пикирующих бомбардировщиков – Пе-2 в количестве 11000 единиц. Изготавливая для них двигатели М-105/ВК-108, заметный вклад в Великую Победу внесли моторостроительные заводы, где трудились эвакуированные работники «Красного Октября». Так, полностью наладив поточное производство, объединённый завод №26 НКАП достиг выпуска 55 двигателей в сутки, а всего их изготовил не менее 50000, а завод №466 НКАП, выпуская двигатели крупной серией, – около 10000 единиц.

В 1944 году ГКО приняло решение о создании реактивной авиации. С сентября 1944 года началось ускоренное восстановление разрушенного трехлетней бомбёжкой завода (3-я Рембаза ВВС после полного снятия блокады покинула территорию «Красного Октября»). В этот период восстановления завод имел №274 НКАП. Узнав, что в Ленинграде восстанавливается «Красный Октябрь», многие его бывшие работники стали на него возвращаться. В соответствии с решениями ГКО завод укрепляется кадрами и укомплектовывается лучшим на то время оборудованием. Часть этого оборудования поступила с горьковского моторного завода №466 НКАП. По распоряжению ГКО от 26.08.45 этот завод передавал свои площади под расширение автозавода (на ГАЗ также переводились около 11000 его работников), а 2055 добровольцев – опытных, высококвалифицированных рабочих и специалистов, – направлялись в Ленинград для скорейшего восстановления и пуска вместе с ленинградцами «Красного Октября». В октябре 1945 года объединённый завод получил №466 МАП, его директором был назначен И.Н. Лукин, который энергично, в считанные месяцы, наладил производство полного технологического цикла на заводской площадке №1.



Директор И.Н. Лукин

Возвращение работников завода №234 «Красный Октябрь», эвакуированных в Уфу, продолжалось с 1945 по 1950 год, т.к. их переводили с завода №26 только при наличии справки о наличии жилплощади в Ленинграде. Правда, теперь их завод имел другой номер – 466 МАП, но на праздничные демонстрации коллектив по-прежнему идет под стягом с названием «Красный Октябрь», на котором вышит орден Трудового Красного Знамени, полученный в июле 1945 года.

Во время и после окончания войны работники завода были награждены орденами и медалями, в том числе:

- Орденом Ленина - 9 человек
- Орденом Отечественной войны II степени - 1 человек
- Орденом Трудового Красного Знамени - 20 человек
- Орденом Красной Звезды - 36 человек
- Орденом «Знак почёта» - 46 человек
- Медалью «За трудовую доблесть» - 36 человек
- Медалью «За трудовое отличие» - 36 человек.



Группа работников завода после вручения им правительственных наград за героический труд в годы Великой Отечественной войны

На территории «Красного Октября» стоит гранитный монумент, воздвигнутый к 50-летию Победы 9 мая 1995 года. Он посвящён ратным и трудовым подвигам трудящихся завода в годы Великой Отечественной войны. Это память о тех, кто воевал, кто трудился в Уфе, Горьком, а также работал в блокаду на 3-й Ремонтной базе 13-й Воздушной армии.



Группа ветеранов войны «Красного Октября» у памятного монумента (1995 г.)

Накануне 70-летнего Юбилея Победы «Красный Октябрь» занимает достойное место среди предприятий Санкт-Петербурга и отрасли, а залогом его дальнейшего развития являются 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».