Энергия света и полёта
(К 120-летию завода «Красный Октябрь» в Санкт-Петербурге)

Одно из старейших отечественных промышленных предприятий страны участвовало в становлении авиации, в развитии реактивной и вертолетной техники, в создании ракетной ПВО, ракет стратегического назначения, противоракет и космической техники, выпуская продукцию, разработанную под руководством В.Я. Климова, М.Л. Миля, А.А. Микулина, А.М. Исаева, А.Д. Конопатова, М.М. Бондарюка, Л.С. Душкина, С.П. Изотова и других выдающихся конструкторов. За работу в годы войны награждено орденом Трудового Красного Знамени. Специализируется на разработке, производстве, ремонте и сервисном обслуживании широкой гаммы изделий для военных и гражданских вертолетов и самолетов. Серийно выпускает главные редукторы, автоматы перекоса и трансмиссии вертолетов Ми-8/17, Ми-24/35М, Ми-26(Т), Ка-27/32, Ка-52, коробки самолетных агрегатов, газотурбинные двигатели-энергоузлы, воздушные стартеры для МиГ-29, МиГ-29К, МиГ-35, Су-27, Су-30, Су-34, Су-35, Ил-114 и др. самолетов. Продукция предприятия в составе вертолетов и самолетов эксплуатируется более чем в 100 странах мира.

ФОМИЧЕВ
Анатолий Николаевич
Генеральный директор

История предприятия начинается в 1891 году, когда Василий Петрович Савельев, 32-х-летний механик почтово-телеграфного ведомства, основал в Санкт-Петербурге Электротехнический завод “В. Савельев и К0”. Первая продукция – пользующиеся высоким спросом бытовые осветительные электроприборы и электроарматура для уличного освещения. Революция октября 1917 года в дальнейшем изменила судьбу завода. В 1919 году он был национализирован и передан в ведение Петроградского Электротреста. В 1921-24 годах предприятие участвует в первой общенациональной программе развития энергетики – в строительстве первенца плана ГОЭЛРО ТЭЦ №5 «Красный Октябрь» в Петрограде, который и сейчас дает свет и тепло городу.

5 сентября 1925 года завод получил название «Красный Октябрь». Бурная электрификация страны требовала увеличения производства вольтметров, амперметров, разнообразного электрооборудования и др. Но после наводнения в сентябре 1924 г. (уровень воды в цехах – 1,85 м) встал вопрос о замене производственной площадки, в т.ч. для освоения новой продукции - лебедок, тельферов и лифтов. Выбор пал на территорию законсервированного завода им. Зиновьева (бывший завод «Русский Рено», коллектив которого еще в 1914 году освоил ремонт авиамоторов «Рено» для «Ильи Муромца» и др. самолетов). Туда 1 марта 1927 г. завод и перемещается. На общем собрании коллективов было решено оставить ему имя «Красный Октябрь».

В истории завода за период пятилеток удивительно полно отражены все направления и задачи, поставленные руководством страны. Бурный рост объемов производства, в т.ч. за счет освоения новой и все более сложной разноплановой продукции (электротехническое и подъемно-транспортное оборудование, трансмиссии и узлы тракторов и танков различных типов, боеприпасы, первые отечественные мотоциклы Л-300 и «Красный Октябрь», ремонт авиамоторов), был связан с огромными трудностями. Подготовка квалифицированных кадров была едва ли не самой серьёзной проблемой в этот период. Ситуацию осложняла также безграмотность. На заводе были организованы курсы ликбеза для работающих и вновь поступающих. В этих условиях за счет невероятного напряжения сил передовых рабочих, техперсонала и общественных орга-

низаций завод справляется с поставленными перед ним задачами. В соответствии с приказом наркома С. Орджоникидзе на заводе осуществлялось обязательное обучение по техминимуму. Со временем рабочие, техники и инженеры становятся квалифицированными специалистами в области точного и мощного редукторостроения. На заводе работает одна из первых в Ленинграде лабораторий резания. За 11 лет численность выросла в 24 раза,– до 14800 работников, объемы производства - в сотни раз. Завод уже располагал 4-мя производственными площадками. Он перерос в технологически совершенное для своего времени машиностроительное предприятие с квалифицированным персоналом.

5 августа 1940 года «Красный Октябрь» (завод №234) вошел в состав вновь образованного Наркомата авиационной промышленности и приступил к освоению производства авиадвигателей М-105 конструкции Владимира Яковлевича Климова для целого ряда истребителей и бомбардировщиков (ЛаГГ-3, Як-1, Як-3, Як-9, Пе-2, Ер-2 и др.). Помимо головного по М-105 в Рыбинске (№26), создается сеть авиамоторных заводов: в Уфе (№384), Горьком (№466), Ленинграде (заводы «Красный Октябрь» (№234) и №451). Директором завода был назначен Петров Александр Павлович. На освоение М-105 ушло меньше года и уже к началу войны были изготовлены его первые партии.

На территории «Красного Октября» стоит гранитный монумент, воздвигнутый к празднику Победы 9 мая 1995 года. Он посвящен 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 Рембазе 13-й Воздушной армии Ленинградского фронта.

Грандиозная по своим масштабам и организации эвакуация промышленности, героический труд работников тыла стали слагаемыми Победы. В период с 10 июля по 8 августа предприятие было эвакуировано в Уфу (пос. Черниковка) на территорию строящегося завода №384. Затем сюда прибыли заводы №451 (Ленинград), №26 (Рыбинск), №219 (Москва), ОКБ №260 (г.Воронеж) и объединенному заводу был присвоен №26. По прибытии в Уфу эшелоны немедленно разгружались, оборудование устанавливалось на открытые бетонные площадки и уже на следующий день подключалось и работало. Стены и крыши цехов возводились в морозы, люди отогревались у костров, разложенных здесь же. Работали по 12-14 часов в сутки, без выходных. Многим ленинградцам в первый год эвакуации пришлось вырыть землянки в долине реки Белой и жить зиму в них. Под руководством директора Василия Петровича Баландина было создано крупнейшее авиамоторное предприятие, где в чрезвычайно сжатые сроки было налажено крупнопоточное производство двигателя М-105 и его модификаций. Всего предприятие изготовило более 50000 моторов М-105/ВК-108.

Частично завод «Красный Октябрь» остался в Ленинграде. На его площадках были организованы базы по ремонту авиатехники, автомашин и бронетехники. Работники располагавшегося в Лигово цеха №6 погибли с оружием в руках, когда фашисты ворвались в пригороды Ленинграда. Уже в августе 1941 года под руководством работника завода Туровцева А.А. начала действовать 3-я Ремонтная база 13-й Воздушной армии. С 15 ноября ввели карточки - 250 граммов хлеба, смешанного с целлюлозой. Люди умирали от голода,

Механический цех в 1920-х годах

Производство в 1950-х годах

гибли под бомбами. Ежемесячно изможденные, истощенные люди ремонтировали не менее 150 авиамоторов М-105, АМ-34, АМ-38-42, более 160 металлических винтов разных конструкций и изготавливали 15000 головок к реактивным снарядам «Катюши». Вместе со всеми ленинградцами они совершили беспримерный в истории человечества подвиг.

В 1945 году была поставлена задача в кратчайшие сроки восстановить разрушенный трехлетней бомбежкой завод и начать производство ТРД. С этой целью и для освобождения площадей под расширение ГАЗа в период сентябрь 1945 – февраль 1946 года на территорию завода №274 («Красный Октябрь», восстановлен в 1944 г. после снятия блокады, директор Петров А.П.) перебазируется горьковской завод №466 НКАП, а именно часть оборудования вместе с 2055 добровольцами, который сливается с существующим заводом №274. Объединенному предприятию присваивается №466 МАП. Директором назначается Иван Николаевич Лукин, главным инженером - Михаил Николаевич Ляпунов. 1 июня 1946 при заводе №466 МАП образуется ОКБ во главе с главным конструктором Климовым В.Я. В кратчайшие сроки в ходе восстановления разрушенного завода и налаживания производства к 1 августа 1947 года первый ТРД был собран и испытан.

Здесь надо сказать о славной истории авиамоторного завода №466 НКАП. Он был организован в конце 1940 года

в Горьком на территории автозавода. 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, цеха и отделы возглавили опытные работники ГАЗа Н.И. Строкин, М.Н. Сорокин, В.М. Кудрявцев. Среди молодых специалистов, получивших направление на завод, были Я.М. Дитятковский, С.Н. Розенберг, Д.Н. Науменко, А.М. Ковчин, В.К. Статкун, И.В. Михайлин, М.Т. Попович, В.Е. Кравченко, Г.М. Коган, П.Р. Куратов и другие. Получив во время командировки в 1940-41 г.г. подготовку на рыбинском заводе №26, они в военное время стали настоящими профессионалами-моторостроителями и затем раскрылись как блестящие специалисты и руководители. К началу войны было собрано 40 двигателей М-105. Фронт требовал все больше и больше самолетов и коллектив завода сделал все, чтобы резко нарастить выпуск моторов. В условиях разрушительных бомбежек, которые начались в ноябре, и напряженной работы образовалось широкое движение «двухсотников» У них был девиз: «Выполнять норму на 200 процентов». Недосыпая, недоедая, 14-15-летние юноши и девушки после ускоренного обучения в ФЗУ стояли у станков по 12 часов. К 1943 году завод, по ходу освоения М-105Р/ПФ, максимально наращивает темпы выпуска моторов. По результатам работы НКАП присуждал заводу первые места, а в феврале 1943 года было вручено Красное Знамя ГКО. За время войны было выпущено около 10000 моторов М-105/ВК-105ПФ. 2 июля 1945 года 13-титысячный коллектив завода был награжден орденом Трудового Красного Знамени за образцовое выполнение заданий Правительства по производству авиамоторов.

Работники завода №234 («Красный Октябрь»), эвакуированные в Уфу, после войны с большим трудом, в течение пяти лет, возвращаются на родной завод. От них требуют справку о наличии жилплощади в Ленинграде и личное разрешение на выезд от директора завода №26. Правда, теперь их завод именовался как №466 МАП, но на праздничные демонстрации коллектив по-прежнему идет под стягом с названием «Красный Октябрь».

В первую очередь восстанавливали как наименее пострадавшую производственную площадку во Флюговом переулке (с конца 1947 г. - завод №117 МАП, когда ОКБ стало самостоятельным, ныне ОАО «Климов»), а почти полностью разрушенную площадку на Алеексевской улице (ныне Политехническая улица, 13-15) пришлось долгие 4 года отстраивать заново. Одновременно завод строил и ремонтировал дома для своих работников. Работники жили в коммунальных квартирах, в которых было еще печное отопление, и службы снабжения завода обеспечивали их дровами. На Поклонной горе был возведен целый барачный поселок. Там был свой клуб с кинозалом, библиотекой и клубными комнатами. Жить без канализации и горячей воды в условиях страшной скученности было тяжело. Одновременно с выпуском авиатехники завод участвует в восстановлении городского хозяйства, его газификации, производит разнообразные товары для населения. Для восстановления шахт Донбасса было выпущено 42000 взрывобезопасных электродвигателей.

С 1946 года история завода связана с началом реактивной эпохи в авиации. Сначала строились опытные ТРД, ВК-1, а с 1948 велось серийное производство их агрегатов (для РД-20), реактивной авиационной торпеды РАТ-52 (с 1949), двигателей с осевым компрессором РД-10А (с 1950) для первых реактивных истребителей Як-15 и Су-9, также РД-9Б (с 1954) для первых сверхзвуковых истребителей МиГ-19. В 1956-57 г.г. в производстве находятся ТРД С-1 для самолета-снаряда и У-1 для учебных самолетов.

В начале 50-х г.г. в стране зарождается новая отрасль - вертолётостроение и «Красный Октябрь» уже в течение 60 лет участвует в создании вертолетов 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 1953), Ми-4 (с 1954) и Ми-6 (с 1956), Ми-8 (с 1962), узлов для Ка-26 и Ми-2 (1961). Широкое применение вертолетов 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 совместной работы производственников, ученых и конструкторов, который позволил в десятки раз поднять ресурсы. Огромной работой

коллектива завода по освоению ТРД и вертолетной техники руководили директора Кондратов Сергей Георгиевич (в 1950-56г.г.) и Тарасов Василий Иванович (в 1956-59).

Переход к поколению вертолетов с ТВД, запуск массового производства вертолетов семейства Ми-8, создание боевых вертолетов и транспортных ГТД – все эти программы стали предпосылками постановления Совета Министров от 27 июня 1969 года о развитии мощностей завода. Уже в 1971 для боевого вертолёта Ми-24 изготавливался целый комплекс агрегатов: главный редуктор ВР-24, автомат перекоса, коробка приводов, хвостовой и промежуточные редукторы, хвостовой вал. Наращивая выпуск агрегатов Ми-8 и Ми-24, завод осваивает производство главного редуктора ВР-14 (1976), устанавливаемого на вертолеты Ми-14, Ми-8МТ/17. В 1979 году одновременно началось освоение производства хвостового и промежуточного редукторов для самого грузоподъемного вертолета в мире Ми-26 и более сложных в изготовлении соосных редукторов ВР-252 для вертолетов Ка-27/32.

В 80-е годы были построены уникальные по своим размерам стенды для хвостовой трансмиссии вертолета Ми-26 и редуктора ВР-252 вертолета Ка-32. Они были спроектированы и изготовлены "Красным Октябрем", в т.ч. их крупногабаритные мультипликаторы и муфты. Изготовлением стенда ВР-252 (и другой авиатехники) руководил зам. главного инженера Щетинский А.В. Электрозамкнутые стенды позволили экономить до 90% энергии. Эта схема была применена на ряде стендов по испытанию агрегатов хвостовой трансмиссии Ми-8, Ми-24 и КСА.

С 1975 года под руководством директора Ляпунова М.Н., а затем Фомичева В.А. (директор завода в 1976-86 г.г.) и главного инженера Михайлина И.В. на заводе были развернуты работы по созданию силовой установки истребителя 4-го поколения МиГ-29. Необычайно высокая весовая культура конструкции силовой установки и ее предельно высокие параметры потребовали создания на «Красном Октябре» практического нового в технологическом отношении, а по техническому оснащению - совершенно нового производства. С 1977 года завод стал выпускать коробки самолетных агрегатов КСА-2 и газотурбинного двигателя-энергоузла ГТДЭ-117 для МиГ-29, а с 1982 года - ГТДЭ-117-1 для Су-27. С разработкой в 80-е годах новых вариантов МиГ-29 и Су-27 изготавливались более энергонасыщенные КСА-3 и КСА-4, десятки конструкций газотурбинного двигателя-энергоузла.

1 мая 1960 года зенитной ракетой сбивается американский самолет-шпион U-2. Зенитная ракета была оснащена двигателем «Красного Октября». Этому предшествовало совместное постановление Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 31 декабря 1957 года об организации выпуска ЖРД на заводе. Новейшие технологии, применение специальных сплавов, высокий уровень культуры производства – все это потребовало коренной перестройки завода, проводившейся под руководством директора Тарасова В.И. и сменившего его в 1959 году Ляпунова М.Н. Уже в 1958 году поставлялись серийные двигатели С2.711.В1 (разработка ОКБ-2 под руководством А.М. Исаева для ЗУР В-750В ЗРК С-75 «Двина») и начались испытания опытных ЖРД, разработанных в ОКБ завода под руководством главного конструктора А.С. Мевиуса. «Красный Октябрь» стал первым предприятием в МАПе, освоившим производство ракетной техники. При посещении завода в 1962 году председатель Государственного комитета по авиационной технике П.В. Дементьев оценил результаты проделанной коллективом завода работы как «невероятное событие». В течении 33 лет заводом выпускались десятки типов ЖРД и бортовых источников питания для ракет ПВО, 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 Октября» и сегодня стоят на боевом дежурстве в разных странах, выводят спутники на орбиту.

Главные редукторы ВР-24, ВР-14 и ряд типов ЖРД, выпускаемые «Красным Октябрем» в 1960-70 г.г., были разработаны в ОКБ «Завод им. В.Я. Климова». В процессе их запуска в производство было признано экономически эффективным возвращение ОКБ на завод. И в 1975 году «Красный Октябрь» и Завод им. В.Я. Климова образовали ЛНПО имени В.Я. Климова (разъединилось в 1986). Руководителем объединения стал генеральный конструктор С.П. Изотов, главным инженером - И.В. Михайлин.

Вклад коллектива завода в развитие авиационной и ракетной техники всегда органично дополнялся выпуском

товаров для потребительского рынка. Десятки 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. Создано множество моделей мотоблоков, мотокультиваторов, 4-хтактных двигателей и другой техники для садоводов и фермеров, изготовлены сотни тысяч мотоблоков и мотокультиваторов «Нева». Продукция завода многократно отмечалась различными наградами. В 2009 и 2010 мотоблоки «Нева» входили в списки «Сто лучших товаров России».

В процессе освоения вертолетной, самолетной и ракетной техники завод достиг уникальной технологического мощи – в его цехах изготавливаются с микронной точностью и миниатюрные детали систем управления и крупногабаритные валы вертолетных редукторов, турбины и зубчатые колеса. Высокие технологии, высочайшая культура производства и жесткая технологическая дисциплина – важнейшие условия для создания наукоемкой техники. В это время был заложен фундамент сегодняшнего дня - создана атмосфера постоянного поиска, жажда всего самого нового, что присуще коллективу «Красного Октября» и сегодня. Были разработаны принципиально новые, экономически эффективные технологические процессы изготовления продукции, созданы уникальные испытательные комплексы. Технологической подготовкой всех видов испытаний (в т.ч. огневых ЖРД) руководил Макеев А.Е., который впоследствии осуществлял техническое руководство испытаниями авиационной и ракетной техники. Для обеспечения высоких ресурсов изделий впервые в МАПе освоено производство зубчатых передач 4-го класса точности. Необходимое оборудование было создано силами завода совместно с отраслевыми институтами. Большую роль в освоении производства шестерен 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. Серийное производство разнородной продукции осложнялось задачей минимизировать расходы за счет совмещения периода доводки изделий с их серийным изготовлением. Такой подход дал значительный экономический эффект и выигрыш во времени особенно при освоении силовой установки МиГ-29. При непосредственном участии Дитятковского Я.М., Куратова П.Р., Айзиковича М.С., Саукова М.К., Гусева В.П., Федорова В.И., Фролова В.Я. и др. были разработаны и освоены принципиально новые литейные технологии, химико-термические методы упрочнения различных сталей и сплавов, процессы сварки (в т.ч. электронно-лучевой, атомно-водородной, плазменно-дуговой, аргонодуговой, лазерной), пайки (в т.ч. вакуумной, индукционной, радиационной) и другие технологии. Были решены сложные вопросы освоения выпуска в больших сериях и со стабильным качеством литья из сталей, магниевых, алюминиевых и жаростойких сплавов, получения групногабаритных сложнофасонных отливок, а также литья по выплавляемым моделям с применением уникального вакуумного плавильного оборудования.

Сборка редуктора вертолета соосной схемы

Назначенному в 1986 году новому генеральному директору Анатолию Николаевичу Фомичеву с коллективом предприятия удалось в конце 80-х годов максимально в истории завода нарастить объемы выпуска всей серийной продукции, а также освоить изготовление сложнейшей новой техники. Реформы начала 90-х годов привели к обвальному сокращению заказов. Разработанные и осуществленные под руководством Фомичева А.Н. программы преобразований позволили эффективно осуществить переход предприятия на рыночные отношения. Расширение номенклатуры выпускаемой продукции, оптимизация производственных мощностей с выделением ориентированных на рынок специализированных дочерних предприятий, техническое перевооружение и модернизация, повышение производительности труда, снижение затрат за счет перехода на кооперацию по нерентабельным видам работ – все это базовые программы, осуществленные с целью превращения СПб ОАО «Красный Октябрь» в конкурентоспособное предприятие.

Организовав в 1998 году Авиационное конструкторское бюро и продолжая сотрудничество с традиционными партнерами-разработчиками, предприятие стало полноценным участником целого ряда перспективных программ создания новых авиационных комплексов. В условиях жесткой конкуренции, усилившейся на авиационном рынке в 90-е г.г., российский авиапром, помимо работы над новой техникой, проводит модернизацию уже известных во всем мире типов вертолетов и самолетов, выигрышно раскрыв их высокий потенциал. И «Красный Октябрь», наряду с выпуском всей серийной номенклатуры, динамично ведет освоение новой продукции: главных редукторов ВР-80 (вместе с промежуточными редукторами ПВР-800) вертолетов Ка-50/50-2/52, усиленной трансмиссии верто-

летов Ми-8МТ/17, коробок самолетных 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 ПГЛ 40-2, воздушных стартеров СВ-65(Б) для МиГ-29К/-35, Ил-114 и др. самолетов (1994-2005). В КБ завода разрабатываются главные редукторы ВР-38 (2002, для Ми-38), ВР-10 (для «Актай»), ВР-137 (для Ка-137) и ВР-226Н (2003, для Ка-226), двигатель ГТДЭ-117-1М (2003, для Су-30,-34), воздушно-газовый стартер СТВГ-117, вспомогательная силовая установка ВСУ-117 (2008, для Т-50), двигатель ГТДЭ-117-1М1 (2009, для Су-35), усиленный вариант ВР-226Н (2009, для Ка-226Т) и др. В период интенсивного создания новой техники и масштабной модернизации производства напряженно работают технические службы предприятия, которыми с 1985 года руководит технический директор Сергей Иванович Дунаев.

Первое десятилетие XXI века стало для СПб ОАО «Красный Октябрь» периодом укрепления своих позиций в современном авиационном машиностроении, проверки на способность работать в конкурентной среде. 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. Реализуется программа создания новой и модернизации существующего испытательного комплекса. Совместно с ведущими институтами и КБ ведутся НИОКР по созданию главных редукторов для вертолета Ми-382 и для новой версии вертолета Ка-226Т, модернизированных газотурбинных двигателей-энергоузлов, новых коробок самолетных агрегатов для самолетов МиГ-29К/35 и вспомогательной силовой установки для Т-50.

В 2011 году СПб ОАО «Красный Октябрь» исполняется 120 лет. На протяжении всей своей истории предприятие и его коллектив подтверждали свои неизменные качества - предприимчивость и деловитость, стремление к профессиональному совершенству и восприимчивость ко всему самому новому. Накануне своего юбилея «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».

Отечественное авиастроение не стоит на месте и продолжает развиваться. К запуску в серийное производство готовятся новые самолёты и вертолёты. Хотя сегодня отечественная авиационная индустрия переживает нелёгкие времена, в будущем ожидается большой спрос на новую авиационную технику, как военную, так и гражданскую. Летопись завода продолжается.

Подготовил Пётр Крапошин,
журнал «Крылья Родины»