



В. П. Куляпин, Т. И. Куляпина

ИЗ ИСТОРИИ НПО «КРАСНЫЙ ОКТЯБРЬ»

История нашего завода берет свое начало в 1891 году. Тогда в Санкт-Петербурге надворным советником Василием Петровичем Савельевым был основан электротехнический завод «В. Савельев и К^о», который 5 сентября 1925 года был переименован в «Государственный электротехнический завод «Красный Октябрь»».

Первые мастерские завода с 1891 по 1897 гг. находились на Слоновой улице (ныне Суворовский проспект) в доме № 41.

С 1898 по 1905 гг. завод размещался на набережной Екатерининского канала в доме № 164.

В целях расширения производства в мае 1904 г. В. П. Савельев купил у почетного гражданина А. М. Ушакова два участка земли на 5-й версте Петергофской дороги. В мае 1905 г. после получения разрешения губернатора Санкт-Петербурга на этот участок и был переведен электротехнический завод «В. Савельев и К^о». Здесь, на территории, именуемой Ушаковской улицей (позже улица Зои Космодемьянской), завод находился до 1927 года.

В 1913 году В. П. Савельев купил у вдовы саксонского подданного О. М. Гейнике соседний земельный участок с трехэтажным домом № 24, в котором ранее размещалась мебельно-обойная фабрика. Этот дом был также приспособлен под производственные нужды завода.

С 1891 по 1915 гг. завод изготавливал подвесные люстры, бра, настольные электрические лампы и штамповал детали электроарматуры. Годовой объем реализованной продукции составил 125 тысяч рублей; численность работающих – 75 человек.

Рабочие завода «Савельев и К^о» участвовали в забастовках и стачках, о чем свидетельствует секретный рапорт пристава Петергофского участка Санкт-Петербургскому Градоначальнику от 10 и 12 июня 1914 года.

В 1915 году Электротехнический завод Савельева объединился с Бюро измерительных приборов (БИП) – возникло товарищество «БИП и Савельев». Производительность завода с этого времени значительно увеличилась, особенно по изготовлению военной продукции. Завод стал изготавливать телеграфные омметры, батареи телеграфных цепей, подрывные машинки для подрыва запалов, омметры для измерения целостности цепей запалов, электромагнитные вольтметры и амперметры.

В 1919 году завод был национализирован и перешел в ведение Петроградского Электро-Треста. Он был переориентирован на строительство электростанции в районе Уткиной Заводи на правом берегу Невы. 8 октября 1922 г. «Петроградская правда» писала: «Сегодня петроградский пролетариат пускает в ход “Уткину Заводь” и этим ставит первые шаги в деле электрификации Советской России...»

В результате сильного наводнения в Ленинграде 23 сентября 1924 г. завод значительно пострадал. Уровень воды на территории завода и в производственных помещениях поднимался от 1 метра 42 см до 1 метра 85 см. От наводнения постра-

дало оборудование и производственные помещения. Часть деревянного забора была повалена и унесена водой, сильно размыта территория двора.

С целью расширения производства 1 марта 1927 г. завод «Красный Октябрь» перемещается на новую производственную площадку – на территорию завода «Русский Рено» и сливается с коллективом завода «Русский Рено».

До 1931 года завод осуществлял производство грузоподъемных механизмов, которое затем вместе с группой рабочих было передано в специализированные Северо-западные железнодорожные мастерские – ныне Завод подъемно-транспортного оборудования имени С. М. Кирова.

Завод начинает проявлять интерес к мотоциклетному производству, и уже в 1930 году три мотоцикла из первой партии были отобраны для автопробега Ленинград – Москва – Ленинград, который успешно прошли. В качестве базовой была немецкая модель фирмы Д. К. В. «Люкс-300». Первые мотоциклы «Л-300» изготавливались по кооперации с Ленинградским заводом «Промет» (ныне НПО «Россия»).

В эти же годы завод освоил и наладил поточное производство 37-миллиметрового бронебойного снаряда и изготовление узлов к легкому танку «Т-26», ремонт и восстановление авиационных моторов «М-5-400» для установки их на танки «БТ».

Не обошел наш завод и тридцать седьмой год: был репрессирован директор завода К. Н. Коршунов, арестованы его помощники.

В связи с усиливавшейся угрозой войны создавались новые самолетные и авиамоторные заводы, к числу последних был присоединен наш завод.

С первых дней войны завод работал в режиме военного времени. Несмотря на то, что квалифицированные рабочие и ИТР получили бронь, в первые дни войны ушли на фронт более 250 добровольцев.

В целях сохранения авиационных заводов постановлением Политбюро от 27 июня 1941 г. начинается плановая эвакуация, и последний, 41-й, эшелон отбыл в Уфу из Ленинграда 8 августа 1941 г. В течение всей войны наш и другие моторостроительные заводы обеспечивали Военно-воздушные силы Красной Армии авиационными моторами М-105 и его модификациями. Эти моторы устанавливаются на боевые истребители «ЯК-1», «ЯК-3», «ЯК-9» и на пикирующий бомбардировщик «Пе-2».

За образцовое выполнение заданий правительства по производству авиационных моторов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 02.07.45 г. завод награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Вернувшись из эвакуации, коллектив завода «Красный Октябрь» приступил к восстановлению разрушенных войной и блокадой производственных корпусов. И в соответствии с репарационными поставками на территорию завода прибыло 12 эшелонов с трофейным оборудованием заводов «Даймлер-Бенц», «Теверс-Верке», «Бресланц». Часть оборудования перевезена и установлена на площадке по Флюгову переулку (ныне территория НПО им. В. Я. Климова).

В IV квартале завод приступил к изготовлению воздушной арматуры для открывания дверей троллейбусов и трамваев и газификации Ленинграда. Наряду с выпуском мирной продукции заводу и ОКБ поручается развернуть работу по проектированию и созданию нового газотурбинного двигателя «ВК-1», которая была успешна проведена.

В последующие годы были созданы: воздушно-реактивный двигатель «РД-10А» для истребителей «ЯК-15» и «СУ-9»; реактивная авиационная торпеда

РАТ-52, и в 1952 году приступили к изготовлению узлов для вертолетов В-12 и Як-24.

Сегодня на заводе осуществляется поэтапное выполнение плана конверсии производства. В его рамках выпускаются: мотоблоки МБ-2 «Нева», мопеды «Рига-13», насос «Водолей», лебедки, снегоуборщики и другие товары народного потребления...

Вместо заключения (из газеты «Известия»):

«На только что закончившемся международном салоне в Фарнборо наш авиационный пром предстал в новом качестве – впервые за рубеж прилетели машины, которые в недалекие еще годы “холодной войны” наводили ужас на Запад. Сегодня эта армада суперсовременных истребителей, штурмовиков, ракетносцев выставляется на свободную продажу.

“Хоуки” (обманщик) или “Вервольф” (оборотень) – под такими устрашающими названиями известен вертолет Ка-50 в НАТО. По боевым характеристикам эту реально существующую, но еще не поставленную на вооружение российской армии машину можно использовать в съемках какого-нибудь фантастического фильма типа “Звездных войн”.

Достаточно сказать, что вертолет в автоматическом режиме возвращается в точку взлета, если вдруг пилот потерял способность вести машину. Броня Ка-50 выдерживает прямое попадание американского 20-миллиметрового снаряда, и самое мощное и разнообразное в мире вооружение обеспечивает попадание в цель с расстояния в 80 километров. По мнению специалистов Ка-50 значительно превосходит стоящий на вооружении армии США вертолет “Апач-64”, не говоря о других машинах.

Недавно министерство обороны Великобритании объявило о намерении переоснастить свой вертолетный парк, поставив на вооружение около 130 новых машин. По всей видимости, будет объявлен международный тендер на вертолет для британских ВВС. О своей готовности участвовать в нем заявили создавшая “Апач-64” американская фирма “Макдонелли-Дуглас” и консорциум европейских фирм, разрабатывающих совместный проект “Тайгер-2”. В западной прессе появились сообщения о том, что не исключено участие в тендере и Ка-50. Предварительная стоимость российской машины около 12 миллионов долларов, против 20 у конкурентов. Понятно в этой связи, с каким нетерпением ожидался в Фарнборо Ка-50.

И вертолет благополучно приземлился на Британских островах, был выставлен на технической экспозиции, ежедневно собирал огромное скопление не только зевак, но и специалистов. Но в воздух с показательными полетами так и не поднялся. Британский МИД выдал визу лишь генеральному конструктору С. Михееву и его переводчице, отказав всему летному и техническому персоналу. Самой вероятной из всех кажется версия о том, что американские промышленники, закончившие перевооружение своей армии и ищущие новые рынки сбыта, имеют влияние в Англии, способное воздействовать на выдачу виз.

Когда выставка уже подходила к концу, летчики все-таки прилетели в Лондон. Все до одного, за исключением... военного летчика. В такой ситуации С. Михеев счел невозможным поднимать в воздух свою машину. История для наших авиастроителей в их продвижении на мировой рынок поучительна. И, конечно, неожиданных поворотов в ней еще предстоит немало».