

«ПРИНИМАЙ АППАРАТ - МАХНУЛ НЕ ГЛЯДЯ»

Борис ОРЕХОВ,
Кристина ХИЛЬКО

Депутаты Парламента помогли вернуть 558-му авиаремонтному заводу в Барановичах орден Красной Звезды и боевое знамя.

ПОД СТУК КОЛЕС

Историческое для завода событие произошло накануне 75-летия освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков. Церемония была торжественной, под стать моменту. Знамя на заводскую площадь вынесли солдаты почетного караула. Из России приехала представительная делегация во главе с командующим войсками Западного военного округа, Героем России генерал-полковником Александром Журавлевым.

Принимая боевое знамя, директор завода Павел Пинигин, как и положено, преклонил колено и поцеловал драгоценный для завода стяг. Регалий предприятие удостоили за героический труд во время войны. Но в результате последующих пертурбаций, связанных с переподчинением и сменой названия, их забрали. И долгие десятилетия коллектив завода добивался возвращения. Оно стало возможным лишь после того, как в дело вмешались депутаты Парламента Союза Беларуси и России - член Комиссии ПС по бюджету и финансам Ольга Политико и председатель этой комиссии Николай Гончар.

Впрочем, обо всем по порядку.

Собственно, само рождение завода связано с началом войны. 24 июня 1941 года приказом командующего Юго-Западным фронтом генерал-полковника Михаила Кирпоноса в составе 8-й воздушной армии были сформированы 38-е подвижные авиационно-ремонтные железнодорожные мастерские. Так началась биография предприятия.

На четыре года заводскими цехами стали вагоны-теплушки. В них разместилось все оборудование, инструменты. Здесь же жил и личный состав. Основная задача - постоянно быть как можно ближе к полевым аэродромам и восстанавливать поврежден-

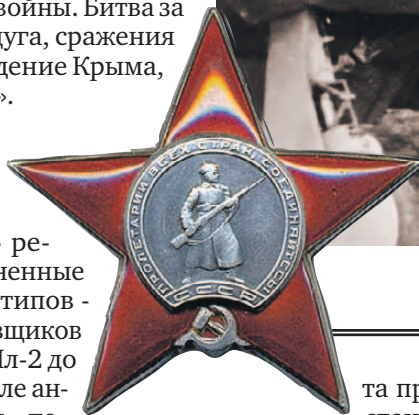
ные в боях самолеты. Работали днем и ночью. Не останавливались даже во время железнодорожных перегонов - латали Илы и Яки на полном ходу поезда. По боевому пути 38 мастерских можно изучать историю Великой Отечественной войны. Битва за Сталинград, Курская дуга, сражения на Донбассе, освобождение Крыма, операция «Багратион».

ПРИВЕТ ОТ ХАРИТОНА ИВАНЫЧА

Среди «пациентов» ремонтников были израненные в боях самолеты всех типов - от легких бомбардировщиков Су-2 и штурмовиков Ил-2 до истребителей, в их числе английские «Харрикейны», поставившиеся по ленд-лизу. Пламенным сердцем «Харитона Иваныча», как с юмором прозвали крылатого британца наши пилоты, был двигатель Rolls-Royce Merlin. А это - точнейшие допуски, микронная точность. Американцы, кстати, пробовали наладить у себя производство движков Rolls-Royce для истребителей Mustang - не вышло, бились-бились, плюнули и стали закупать у англичан готовые моторы. Британские движки в Союз также поступали. Только далеко не всегда они оказывались под рукой. Пока напишешь бумагу, пока



Летучие бригады девушек-ремонтниц часто выезжали на полевые аэродромы к крылатым пациентам. Вот они приводят в чувство подраненный «Як».



та пробежит по всем инстанциям, пока отгрузят, привезут - пройдет уйма времени. Бюрократической волокиты и в войну хватало. А ждать некогда - на фронте каждый истребитель на счету, бои в воздухе шли жестокие. Оставалось одно - чинить английские моторы своими силами. А это порой сложнее, чем сделать заново. Причем работали практически вручную. Механические возможности мастерской были небольшие. Тиски, напильники - вот основные инструменты. И, конечно же, смекалка. Плюс - запредельная стойкость ремонтников. Не спали сутками. Без оглядки на по-

году. Самолет в вагон не затащишь. Основные работы выполняли на улице даже в жестокий мороз. В буквальном смысле голыми руками, авиация дело тонкое - в варежках в моторе не покопаешься. Единственный источник тепла в стужу - печка-буржуйка в вагоне. Тем и спасались.

Войну ремонтники заканчивали в Восточной Пруссии. Там же в то время дрался полк «Нормандия-Неман». Несколько раз в мастерскую привозили подраненные «Яки» французов. Их тоже ставили обратно на крыло.

Всего за годы войны 38-е ПАМ восстановили и вернули в строй 326 самолетов всех типов и больше 1,3 тысячи авиадвигателей. Триста самолетов - это почти с десяток полков, на минуточку. Впечатляющая цифра. И миллионы сэкономленных государству рублей. Ремонтировать в любом случае дешевле. К примеру, новый штурмовик Ил-2 стоил больше ста тысяч целковых. За ленд-лизовские машины платили вообще золотом.

За заслуги в борьбе с врагом авиационные мастерские были удостоены ордена Красной Звезды и грамоты Президиума Верховного Совета СССР, а 8 июля 1945 года им вручили боевое знамя части. На гимнастерке каждого из воинов-ремонтников к тому времени сияли как минимум по две медали - «За оборону Сталинграда» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 годов». Еще больше сотни человек награждены и другими орденами и медалями.



Командующий Западным военным округом ВС России Александр Журавлев (справа) вручил боевые реликвии директору завода Павлу Пинигину.

Когда война окончилась, мастерские обосновались в Барановичах и одними из первых в СССР освоили не только ремонт, но и сборку реактивной техники - истребителей МиГ-15 и МиГ-17, бомбардировщиков Ту-28 и Ту-16, перехватчиков Су-9. Правда, теперь предприятие называлось - 32-я ремонтная база.

Гром грянул в 1963-м. На волне хрущевской ракетомании авиачасти нещадно сокращали, крылатые машины сотнями пускали под нож. Предприятие уцелело чудом, но волевым решением сверху сменило профиль: вместо самолетов - ремонт ракетной

ЧУДОМ СПАСЛИСЬ ОТ ХРУЩЕВСКОЙ КОСЫ

техники. Название тоже дали другое. После чего воинское знамя увезли на хранение в Центральный музей Советской армии в Москве, а орден вместе с грамотой - в Главное управление кадров Министерства обороны СССР.

К своему привычному делу - самолетам - здесь вернулись в 1966 году. После снятия Хрущева ракетная истерия спала, и стране опять понадобились мощные ВВС. Тогда же предприятие получило свое нынешнее имя: «558-й Авиационный ремонтный завод». Ну а как же боевые реликвии? Никак. Во-

инской части, указанной в наградных документах, больше не существует, кому возвращать? - отвечали формалисты в погонах. Качать права у всемогущего Министерства обороны СССР было себе дороже. Чтобы хоть немного приглушить обиду, заводчане сделали копию знамени для своего музея. Но при этом не оставляли надежду когда-нибудь все же вернуть оригинал.

Продолжали эти попытки и после распада СССР. Больше пятнадцати лет по поручению коллектива задачку пытался решить Иван Кузьмин,

бывший заместитель директора завода. Посылал обращения в разные инстанции и учреждения, встречался с чиновниками, даже очень высоко сидящими, - все бесполезно. Витиеватые отписки, ссылки на отсутствие соответствующего договора между Беларусью и Россией... Или в ответ звучало просто: «Мы этим заниматься не будем».

Дело сдвинулось лишь после того, как к нему подключились депутаты Парламента Союза СГ - Ольга Политико, а затем Николай Гончар.

- Вопросом возвращения

ПОСЛЕ ПОБЕДЫ

военных наград работники 558-й АРЗ начали заниматься восемнадцать лет назад, готовясь к 60-летию предприятия, но безуспешно, - рассказала корреспонденту «СВ» Ольга Политико. - В 2014 году ко мне за помощью обратился Иван Иванович Кузьмин, ветеран завода. Переписка с министерствами обороны Республики Беларусь и России позволила установить место нахождения реликвий, однако вернуть их в Барановичи оказалось крайне затруднительно.

Продолжение на стр. 9.