

так называемой мертвой дороги, куда локомотивы попали после войны. В 1947 году Иосиф Сталин распорядился начать стройку под кодовым названием 501–503, она же «мертвая дорога». Термин «мертвая дорога» в письменных источниках встречается в одноименной заметке в газете «Известия» от 14 июля 1960 года. Сегодня чаще применяется название трансполярная магистраль.

По указу Сталина вдоль Полярного круга начали выкладывать железнодорожное полотно: от Салехарда до Игарки. Рабочие ударными темпами возвели бараки, депо, проложили часть железнодорожного полотна и загнали в леса паровозы, но завершить проект не успели: стройка встала сразу после смерти Сталина. Таким образом, за Полярным кругом сохранились уникальные образцы достижений советского машиностроения, часть из которых сейчас начала перемещаться в музеи. Начало этому было положено весной 2012 года в Надыме, где прошла конференция «Железная дорога Чум—Салехард—Игарка: история и перспективы сохранения историко-культурного наследия». Активное участие в организации конференции приняли члены регионального отделения Русского географического общества в ЯНАО и ООО «Центр археологических исследований» Надымского района. Впервые на конференцию собрались исследователи, историки, краеведы, руководители архивов, музеев, представители общественных организаций, строительных компаний из разных городов: Норильска, Санкт-Петербурга, Красноярска, Салехарда, Лабитнанги, Тюмени, Надымского и Красноселькупского районов, Нового Уренгоя. Поддержало мероприятие также управление культуры администрации Надымского района, поскольку в связи со строительством новой железной дороги возникла угроза полного уничтожения объектов строек №501–503, имеющих историческое значение не только для ЯНАО и Красноярского края, но и для всей России.

Энтузиастами и просто неравнодушными людьми было принято решение спасти наиболее ценные экспонаты. И дальше началась спецоперация, на примере которой можно наглядно проследить все этапы, которые проходит техника на пути в музейный зал. Летом, когда условия для экспедиции на Север были наиболее комфортными, в северный лес отправился первый отряд, которому пришлось добираться до места назначения самолетом и вертолетом. Им предстояло оценить состояние будущих экспонатов, разработать план транспортировки и подготовить локомотивы к путешествию.

В середине осени на место прибыл второй отряд, состоящий из экспертов участка ремонта и реставрации военной техники и ретроавтомобилей ОАО «Уралэлектромедь». Им предстояло, пожалуй, самое сложное — разделить паровоз на основные составные части и отправить их к месту ремонта по воздуху. По подсчетам экспертов, каждый фрагмент локомотива преодолел 220 км до станции Коротчаево. Там их встретила еще одна бри-



ЗАВЕРШАЕТСЯ РЕСТАВРАЦИЯ ПУСКОВОЙ УСТАНОВКИ РЕАКТИВНОГО МИНОМЕТА БМ-13 («КАТЮША») НА ШАССИ ГРУЗОВИКА «СТУДЕБЕКЕР» ДЛЯ УЧАСТИЯ В ПАРАДЕ НА 9 МАЯ

гада рабочих, а дальше сначала на железнодорожной платформе, а потом на трале новый «трофей» музея добрался до Верхней Пышмы. Специалисты ремонтного участка тщательно очистили его от ржавчины, обшили броней, полностью обновили интерьер и выкрасили — разве что на ход не ставили. Так забытый некогда в лесу старый паровоз стал локомотивом бронепоезда и новой гордостью музея.

Конечно, реставрация такого объекта, как локомотив или боевая машина, может длиться достаточно долго — от нескольких месяцев до нескольких лет. Все индивидуально. Одну машину нужно только подкрасить, а у другой не хватает каких-то комплектующих, и их приходится искать. По словам экспертов очень трудно бывает найти баш-

ню или часть лобовой брони, поэтому такой экспонат может очень долго стоять в виде заготовки, но в среднем реставрационный цикл длится около года.

«Реставрация техники — это очень серьезная и дорогостоящая работа. Причем она комплексная, со стороны не видно, из какого множества пластов и операций она состоит. — говорит Александр Емельянов. — Реставрационным работам обычно предшествует очень серьезная подготовка, которая включает в себя сбор документов, описаний, чертежей и фотографий. А ведь все это еще предстоит найти!» Кроме того, необходимо внимательно изучить технологии, по которым создавалась машина, ведь современные технологии часто нельзя использовать — в идеале все должно быть аутентичным.

И, конечно, квалификация мастеров, которые работают над такими проектами, должна быть очень высокой.

«Бывают ситуации, когда нельзя найти все аутентичное, но наша позиция, чтобы те экспонаты, которые мы показываем, были исторические в полном смысле этого слова, реально воевавшие машины, — говорит Александр Емельянов. — Мы хотим, чтобы машины несли тепло рук тех людей, которые их создавали и которые на них воевали. Такая техника имеет куда большую ценность, чем макеты или не использовавшиеся в бою образцы». Слова работников музея подтверждаются делом: на большинстве танков, представленных на выставочной площадке в Верхней Пышме, красной краской обведены места попадания пуль и снарядов. Сразу видно: танки здесь боевые. ■

КОНСТРУКТОР ПРОШЛОГО



ФАРИТ ХАФИЗОВ, начальник автотранспортного цеха ОАО «Уралэлектромедь», утверждает, что специалисты участка ремонта и реставрации военной техники и ретроавтомобилей способны отреставрировать практически любую технику.

GUIDE: Как появился участок ремонта и реставрации техники на «Уралэлектромеди»?

ФАРИТ ХАФИЗОВ: Впервые мы занялись реставрацией в 2007–2008 годах. Тогда еще не было специализированного участка ремонта, только создавался Музей военной техники. Директор «Уралэлектромеди» Александр Козицын (брат гендиректора УГМК Андрея Козицына. — „Ъ“) поставил перед нами задачу отреставрировать автомобиль «ЗИС» маршала Жукова. Было сложно, поскольку мы не знали, как работать с этой машиной. Я реставрацией раньше не занимался. В процессе работы над восстановлением автомобиля мы много советовались со специалистами и поставленную задачу выполнили. После этого появились другие автомобили, которым требовалась реставрация. Тогда и был соз-

дан специальный участок. За два года мы реконструировали здание, создали мини-завод с самым современным оборудованием: термопечью, различными прессами, листогибами, целым парком станочного оборудования. В России аналогичных участков не больше десятка: это довольно затратное удовольствие. Стоимость оборудования участка на момент покупки составила несколько десятков миллионов рублей.

Г: Какую технику вы можете восстановить?

Ф. Х.: Практически любую. Что-то приходится делать в кооперации: хромирование деталей мы делаем в Волгограде, изготовление сложных механических деталей — в Екатеринбурге. Большая часть работ производится именно здесь. Сегодня мы обладаем технологиями, которых достаточно, чтобы изготовить автомобиль с чистого листа. Например, броневеомобиль БА-64 мы собрали по фотографии: работали с архивами, ездили перенимать опыт в Музей техники Вадима Задорожного.

Г: С какими сложностями приходится сталкиваться в процессе реставрации?

Ф. Х.: Реставрация — это довольно большой объем работ. Могут отсутствовать целые фрагменты машин: они могли быть повреждены в боях или просто утеряны. Нам приходится их заново изготавливать, чертить, делать эскизы. Сложность заключается в том, что готовых чертежей нет, если это техника

1930-х годов. Одна из основных проблем — это отсутствие силовых установок, двигателей, поэтому приходится подбирать новые. Если меняется двигатель, то нужно менять коробку передач, редуктор и многое другое. Довольно сложно подобрать необходимые детали к маленьким танкам. Какие-то узлы приходится создавать заново.

Когда к нам поступает заказ, мы составляем план производства, в котором учитываются все этапы реставрации и кооперация. Затем мы рассчитываем технические характеристики: размеры, габариты, мощности. Сначала все это производится на бумаге, потом идет подбор агрегатов. Методом проб и ошибок идет процесс вживления механизма.

Г: Как формировалась команда участка, какие специальности здесь востребованы?

Ф. Х.: Сейчас на участке трудятся 22 рабочих и 3 инженерно-технических работника. Одна из самых востребованных и дефицитных профессий — жестянщик-реставратор. У нас есть специалист, который с чистого листа железа сумел сделать сферическое крыло для ГАЗ-М1. Для нашей работы необходимы квалифицированный токарь-универсал, специалист по механообработке. Слесарь должен быть и сварщиком, и уметь создавать эскизы, и уметь работать с металлом и с большим количеством инструмента. При подборе кадров совсем не обязательно, чтобы у специалиста был опыт реставрации. Главное, на что

мы смотрим, — отношение к труду. Сегодня в нашу команду входят лучшие из лучших — все заинтересованы в самом процессе работы.

Г: Какой самый уникальный объект вам доводилось реставрировать?

Ф. Х.: Паровоз из депо «Долгое» на Ямале. Мы привезли его из Уренгоя, он использовался на 503-й стройке ГУЛАГа. Процесс перевозки был довольно сложен. Во-первых, рядом нет населенных пунктов. Во-вторых, паровозы стоят в тайге — через их вагоны насквозь проросли березы. Наша первая экспедиция в Уренгой прилетела на четырех вертолетах. Основная сложность была в подъеме и разборе составляющих паровоза: нужно было отсоединить котел, ходовую часть. Для этого нужен кран, а его по понятным причинам не было. Тогда мы использовали вертолет Ми-26: отсоединили, транспортировали в Коротчаево, а оттуда уже привезли в Верхнюю Пышму.

Г: Сколько времени уходит на реставрацию одного объекта?

Ф. Х.: На восстановление паровоза у нас ушел один год. Бронепоезд из этого паровоза восстановили за шесть-восемь месяцев. На хороший автомобиль уходит два-три года. Ежегодно мы восстанавливаем около 15 объектов, из них 4–5 — это экспонаты, которые должны быть на ходу. Одновременно в работе находится около 15–20 объектов.

Беседовал **ДМИТРИЙ КОМАРОВ**