



Руслан ГУК / Ruslan GUK

# 80 Years — Good Flight!

День рождения барановичского ОАО «558 Авиационный ремонтный завод» совпал с началом Великой Отечественной войны. Чуть более восьмидесяти лет назад, 26 июня 1941 года, в соответствии с приказом командующего Юго-Западным фронтом в Харькове на базе склада НКО началось формирование воинской части, которой было присвоено наименование «38-е подвижные авиационно-ремонтные железнодорожные мастерские» — ПАМ. С тех пор эта дата является Днем ежегодного праздника предприятия.

## По рельсам за линией фронта

Вся работа по созданию предприятия легла на плечи подполковника Владимира Ростиславова. Опытный авиационный специалист, инженер и толковый организатор наладил дело так, что уже в октябре был отремонтирован первый самолет. В том же месяце по распоряжению командующего 8-й воздушной армии, в состав которой вошло новое воинское подразделение, мастерские специальным железнодорожным эшелоном перебазировались в город Урюпинск Сталинградской области.

С этого момента и вплоть до окончания войны история 38 ПАМ связана с кочевой жизнью по железнодорожным путям за боевыми частями Красной Армии. Ремонтники-авиаторы помогали защищать Сталинград, освобождать от гитлеровцев Украину, Беларусь, Прибалтику. Победу солдаты и офицеры подразделения встретили в немецком

The birthday of Baranovichi 558 Aircraft Repair Plant (558 ARP) is coincided with the beginning of the Great Patriotic War. A little more than eighty years ago, on 26 June 1941, following the order of the South-West front Commander in Kharkov, at People's Commissariat of Defence warehouse, the formation of a military unit began, which was given the name "38th Mobile Railway Aircraft Repair Workshops". Since then, this date has been the Day of the company's annual holiday.

## On the tracks behind the front line

All the work on the creation of the enterprise fell on the shoulders of Lieutenant Colonel Vladimir Rostislavov. A skilled airman, engineer and intelligent organiser set things up in such a way that the first aircraft was repaired in October. In the same month, by order of the commander of the 8th Air Force, which included a new military unit, the workshops were relocated by a special train echelon to Uryupinsk (Stalingrad Region).

From that moment until the end of the war, the history of 38th Mobile Railway Aircraft Repair Workshops was associated with vagrancy along the railroad tracks behind the combat units of the Red Army. Aviator repairmen helped to defend Stalingrad, liberate Ukraine, Belarus and the Baltic states from the Nazis. The soldiers and officers of the unit celebrated the victory in the German Gumbinen (now the



Юбилей Anniversary

Вагонный состав 38 ПАМ



Внутри вагона из состава 38 ПАМ



▲ Работники 38 ПАМ на фоне транспортного самолета У-2ШС (По-2ШС)

city of Gusev, Kaliningrad Region). During the war years, they restored about three hundred combat aircraft of various types, which is equivalent to the number of 8-9 regiments, gave new life to almost 1,300 aircraft engines damaged by bullets and shells. The vehicles again became operational and went into battle.

The repairmen themselves fought the enemy more than once. Not without losses. In one of the battles, the political officer Major Dyurich died in combat, some of the soldiers were wounded and received concussions during the German bombing.

In total, during the war years, 107 personnel of the workshops received government awards, in April 1945, for services to the Motherland, 38th Mobile Railway Aircraft Repair Workshops were awarded the Order of the Red Star, and the same year on 8 July they were awarded the Colours of the unit.

Гумбинене (сейчас — город Гусев Калининградской области). За годы войны они восстановили около трехсот боевых самолетов различных типов, что эквивалентно численности 8-9 полков, подарили новую жизнь почти 1300 поврежденным пулями и снарядами авиационным двигателям. Машины вновь становились в строй и шли в бой.

Не раз сражались с врагом и сами ремонтники. Не обошлось без потерь. В одном из боев погиб заместитель командира по политчасти майор Дюрин, некоторые воины были ранены, получили контузии во время немецких бомбежек.

Всего за годы войны 107 человек личного состава мастерских удостоены правительственных наград, а в апреле 1945 года за заслуги перед Родиной 38 ПАМ награждены орденом Красной Звезды, 8 июля того же года им вручено Боевое Знамя части.

Кстати, история со знаменем имела интересное продолжение. В начале 60-х годов прошлого века, после очередного преобразования авиационных мастерских, боевая реликвия была передана на хранение в Центральный музей Советской Армии, а орден вместе с орденской книжкой и Грамотой Президиума Верховного Совета СССР — в главное управление кадров Министерства обороны СССР. Через пятьдесят с лишним лет ветераны предприятия, для которых со знаменем были связаны самые героические периоды их жизни, обратились к руководству с просьбой посодействовать в возвращении святыни на Родину. Не останавливаясь на подробностях, замечу, что к решению этого вопроса подключался даже министр обороны Российской Федерации Сергей Шойгу. Но как бы там ни было, в канун 75-летия освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков, Боевое Знамя вернулось на завод. Вернулось, чтобы стать для нынешнего и будущих поколений коллектива примером, как надо трудиться, любить и защищать Родину.

## В условиях мирного времени

А гордиться заводчанам есть чем. В его восьмидесятилетней истории немало славных дел и событий. Как, например, сегодня не вспомнить самое начало 60-х годов прошлого века, когда коллектив параллельно с ремонтом скоростных бомбардировщиков Ту-16 успешно освоил сборку сверхзвуковых истребителей-бомбардировщиков Су-7Б. Благодаря этому стране удалось сэкономить значительные средства на затратах по доставке готовой продукции в западные регионы. Собранные в Барановичах





▲ Самолёты Су-17 на участке сборки цеха №1



▲ Подготовка Су-17 к лётным испытаниям



▲ Предполётная подготовка самолёта Су-7 ВВС ЧССР

«сушки» сразу же поступали в воинские части не только БВО, но и других военных округов европейской части СССР. Всего за два года на предприятии было собрано 180 новых Су-7Б.

Тесное сотрудничество с ОКБ имени Сухого имело и другую, не менее важную сторону. По сути, оно предопределило дальнейшую судьбу ремонтного завода, на долгие годы, связав его с боевой авиацией под маркой «Су». И в этом тоже была своя символика: конструктор Павел Сухой — уроженец Витебщины.

Когда коллективу в начале тех же 60-х пришлось срочно переквалифицироваться на ремонт новейшей (в то время) ракетной техники, он успешно справился и с этой поставленной задачей. Да, были проблемы с новым технологическим оборудованием и инструментами, но, с другой стороны, были и высокий профессионализм рабочих, инженерно-технических работников, офицеров, организованность и дисциплина, которые и решили исход дела.

Еще одна славная страница вписана в середине 1970-х годов. У ветеранов она получила название «Эра Су-17». Именно в ту пору коллектив освоил ремонт трех десятков модификаций «семинадцатых», в том числе и экспортных вариантов Су-22. С 1981 года предприятие утверждается в качестве профильного в СССР по ремонту Су-17 и Су-22. С того времени и начался официальный отсчет отремонтированной авиатехники.

Завод работал как конвейер, каждый месяц из цехов выходило по 14–16 обновленных Су-17. Типовые ремкомплекты поступали заблаговременно с плановой очередностью и не давали ему остановиться. Производство было

By the way, the story with the Colours had an interesting continuation. At the beginning of the 60s, after the next transformation of aircraft workshops, the military relic was handed over to the Central Museum of the Soviet Army for storage, and the order, along with the order book and the Diploma of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR, to the Main Personnel Directorate of the USSR Ministry of Defence. More than fifty years later, the veterans of the enterprise, for whom the most heroic periods of their lives were associated with the Colours, turned to the management to assist in returning the shrine to their homeland. Without dwelling on the details, I note that even the Minister of Defence of the Russian Federation Sergei Shoigu was involved in resolving this issue. Whatever the case, on the eve of the 75th anniversary of the liberation of Belarus from the Nazi invaders, the Colours returned to the plant. It returned to become an example for the current and future team's generations of how to work, love and defend the Motherland.

#### In peacetime

And the plant workers have something to be proud of. There are many glorious deeds and events in its eighty-year history. For example, today it is impossible to remember the very beginning of the 60s, when the team, in parallel with the repair of high-speed Tu-16 bombers, successfully mastered the assembly of Su-7B supersonic fighter bombers. Thanks to this, the country managed to save significant funds on the costs of delivering finished products to the western regions. Collected in Baranovich "fighters" immediately entered the military units of not



разбито на своеобразные стенды, на каждом из которых выполнялась отдельная операция. Обычно самолет успевали полностью разобрать за три дня. И когда еще только завершалась разборка первого самолета, второй уже поступал на стенды для начальных операций. На обслуживание Су-17М2 уходило 48 рабочих дней, на Су-17М4 — 52 дня. После этого приступали к облетам самолета.

На стыке 80–90-х годов прошлого века «558 АРЗ» вышел на пик производственных мощностей — через каждые два-три рабочих дня из его цехов выходил отремонтированный летательный аппарат. Параллельно велись реконструкция цехов, модернизация и совершенствование технологических процессов, освоение ремонта новых модификаций самолетов.

#### Ремонт, модернизация и сопровождение

Незадолго до развала СССР на заводе появились новые мощности по ремонту радиоэлектронного и авиационного оборудования, здания летно-испытательной станции, технического и энергомеханического отделов, заводоуправления, началось строительство гальванического цеха. Полным ходом шло освоение ремонта новейшего истребителя Су-27, первый экземпляр которого поступил в заводской цех в 1991 году. Однако дальнейшие события в истории нашей страны стали непростым испытанием для предприятий, и в особенности для оборонной отрасли.

«В 1992 году мы почувствовали, что остались одни и никому особо не нужны, — вспоминает о непростом периоде 90-х годов заместитель директора — главный инженер Андрей Тучин. — Централизованные заказы прекратили поступать. Выполнив крайний «советский» контракт по ремонту самолетов для Болгарии, работники ушли из цехов. Зима 1994–1995 года и вовсе стала ключевым испытанием для завода. Тогда мы были вынуждены закрыть предприятие «на замок», обесточить, отключить отопление и отпустить коллектив по домам с сохранением 2/3 заработной платы.

only the Belarusian Military District, but also other military districts of the European part of the USSR. In just two years, the company assembled 180 new Su-7B.

Close cooperation with the Sukhoi Design Bureau had another, not less important aspect. In fact, it predetermined the future of the repair plant for many years, linking it with military aircraft under the brand name "Su". And this also had its own symbolism: the designer Pavel Sukhoi was a native of the Vitebsk Region.

When the team at the beginning of the same 60s had to retrain urgently to repairing the latest (at that time) rocket technology, he successfully coped with this task. There were problems with new technological equipment and tools, but, on the other hand, there was also high professionalism of workers, engineers and technicians, officers, organisation and discipline, which clinched the case.

Another glorious page was written in the mid 1970s. Veterans called it the "Era of Su-17". It was at that time when the team mastered the repair of three dozen modifications of the "seventeenth", including the export versions of the Su-22. Since 1981, the enterprise has been approved as a specialised one in the USSR for the repair of Su-17 and Su-22. From that time, the official countdown of the repaired aircraft began.

The plant worked like a conveyor belt, every month 14–16 updated Su-17s came out of the shops. Typical repair kits arrived in advance with a planned sequence and did not allow it to stop. The production was divided into a kind of stands, each of which had a component job. Usually the aircraft had time to be completely disassembled in three days. And when the disassembly of the first aircraft was just being completed, the second was already arriving at the stands for initial operations. It took 48 working days to service the Su-17М2, and 52 days — on the Su-17М4. After that, they started function check flight.

At the turn of the 80s-90s, 558 ARP reached the peak of production capacity — every two or three working days a repaired aircraft left its shops. At the same time, the reconstruction of workshops, modernisation and improvement of technological processes, mastering the repair of new aircraft modifications were carried out.





▼ Су-30МК на этапе сборки



► Лётные испытания первого отремонтированного вертолётa Ми-24



► Лётные испытания первого отремонтированного вертолётa Ми-8

Большим подспорьем стало предоставленное Министерством обороны Республики Беларусь нашему предприятию право на самостоятельное осуществление экономической деятельности. К счастью, большинство опытных работников удалось сохранить, и завод быстрыми темпами начал становиться на ноги. Осваивался ремонт МиГ-29, Су-27 и Су-25».

Ситуация оказалась уникальной: из-за отсутствия в Беларуси собственного авиапрома предприятию пришлось освоить многие работы, несвойственные его профилю. Так, была значительно расширена линейка обслуживаемой техники. Вскоре к авиапарку боевых машин прибавились и вертолеты Ми-8 (Ми-17) и Ми-24 (Ми-35). Завершено освоение ремонта Су-30МК, ведутся работы по подготовке к ремонту Су-30МК2, Су-30СМ и Як-130. Кроме ремонта на предприятии модернизируют самолеты Су-22, Су-25, Су-27 (Су-30), МиГ-29 и вертолеты Ми-8 (Ми-17, Ми-171), Ми-24 (Ми-35). После выхода из цехов предприятия авиатехника приобретает принципиально новые качества и боевые возможности. Самолеты и вертолеты получают усовершенствованное информационно-управляющее поле кабины экипажа, усовершенствованный радиолокационный прицельный комплекс и навигационную систему, более мощную и современную номенклатуру вооружения.



### Repair, modernisation and maintenance

Just before the collapse of the USSR, new facilities for the repair of radio-electronic and aircraft equipment, the building of the flight test station, technical and power-mechanical departments, plant management appeared at the plant, and the construction of a galvanic shop began. The mastering of the repair of the newest Su-27 fighter was in full swing, the first copy of which entered the factory shop in 1991. However, further events in the history of our country became a challenge for enterprises, and especially for the defence industry.

"In 1992, we felt that we were left alone and nobody really needed it," recalls the difficult period of the 90s Deputy Director, Chief Engineer Andrey Tuchin. "Centralised orders have stopped. Having fulfilled the extreme "soviet" contract for the repair of aircraft for Bulgaria, the workers left the workshops. The winter of 1994-1995 became a key test for the plant. Then we were forced to close the enterprise "under lock", de-energise, turn off the heating and let the collective go home with the preservation of 2/3 of the salary.

The right to carry out independently economic activities, granted by the Ministry of Defence of the Republic of Belarus to our enterprise, has become a great help. Fortunately, most of the experienced workers were retained, and the plant began to recover at a rapid pace. The repair of MiG-29, Su-27 and Su-25 was mastered."

The situation turned out to be unique: due to the absence of its own aircraft industry in Belarus, the enterprise had to master many works that were not typical of its profile. Thus, the range of serviced equipment significantly expanded. Soon, the Mi-8 (Mi-17) and Mi-24 (Mi-35) helicopters were added to the fleet of military vehicles. The development of the repair of the Su-30МК has been completed, work is underway on preparations for the repair of the Su-30МК2, Su-30СМ and Yak-130. In addition to repairs, the enterprise upgrades Su-22, Su-25, Su-27 (Su-30), MiG-29 and Mi-8 (Mi-17, Mi-171), Mi-24 (Mi-35) helicopters. After leaving the enterprise's workshops, the aircraft acquires fundamentally new qualities and combat capabilities. Aircraft and helicopters receive an upgrade cockpit control and navigational equipment, an upgrade radar sighting system and navigation system, a more powerful and advanced range of weapons. Thus, the modernised by 558th Aircraft Repair Plant in March 2005 MiG-29BM set 15 world records.



Механический цех

It takes more than a year to repair one aircraft in modern realities due to the long delivery times of spare parts associated with bureaucratic procedures. This fact makes it necessary to establish the production of individual components on their own. Today, tens of thousands of home-made parts are used in the repair process.

Today, the enterprise includes dozens of production units, including workshops for disassembling and repairing aircraft equipment, assembling and debugging, repairing units, electronic equipment and aircraft weapons, mechanical and repairing aircraft equipment. There is also a composite production, an assembly workshop for UAVs and an aviation technical centre for the maintenance and use of the UASs, as well as a flight test station.

Based on the order of the Minister of Defence of the Republic of Belarus on 27 June 2000, 558 Aircraft Repair Plant (military unit 36856) was renamed as RUME "558 ARP". In accordance with the Decree of the President of the Republic of Belarus dated 30 December 2003, RUME "558 ARP" was transferred from the Ministry of Defence of the Republic of Belarus to the State Authority for Military Industry of the Republic of Belarus. In January 2009 the enterprise was reorganised into Joint Stock Company.

Так, МиГ-29БМ, модернизированный 558-м Авиационно-ремонтным заводом в марте 2005 года, установил 15 мировых рекордов.

На ремонт одного самолета в современных реалиях уходит более года по причине длительных сроков поставки запчастей, связанных с бюрократическими процедурами. Данный факт вынуждает налаживать производство отдельных компонентов своими силами. Сейчас в процессе ремонта используются десятки тысяч деталей собственного изготовления.

Сегодня предприятие включает десятки производственных подразделений, в том числе цехи разборки и ремонта авиационной техники, монтажа и доводки, ремонта агрегатов, ремонта радиоэлектронного оборудования и авиационного вооружения, механический, ремонта авиационного оборудования. Также имеются композитное производство, цех сборки беспилотных аппаратов и авиационно-технический центр содержания и использования БАК, а также станция летных испытаний.

На основании приказа министра обороны Республики Беларусь 27 июня 2000 г. 558 Авиационный ремонтный завод (в/ч 36856) переименован в РУПП «558 АРЗ». В соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 30 декабря 2003 г. РУПП «558 АРЗ» передан из Министерства обороны Республики Беларусь в состав Государственного военно-промышленного комитета Республики Беларусь. В январе 2009 года предприятие преобразовано в открытое акционерное общество.

За последние пять лет, с 2016 по 2020 год, завод провел ремонт, модернизацию и доработку 133 единиц авиационной техники. В октябре 2019-го Су-27УБК, прошедший капитальный ремонт на предприятии, стал 2000-м самолетом, отремонтированным специалистами ОАО «558 АРЗ». Техника со знаком белорусского качества эксплуатируется более чем в 30 странах Европы, Азии, Ближнего Востока, Америки и Африки. За последние годы на предприятии прошло обучение по эксплуатации и ремонту самолетов более 400 иностранных специалистов.



▼ Первый отремонтированный самолёт Су-27УБ. Апрель 2003 года





▼ Сателлит-М2  
на самолёте  
МиГ-29БМ

### В будущее с оптимизмом

Еще в 1993 году было принято решение об освоении ремонта самолетов гражданской авиации. Первым в этом списке стал однодвигательный биплан Ан-2.

Осваивался ремонт МиГ-29, Су-27 и Су-25. Например, самолет Су-25 имел 70-процентную идентичность агрегатов и узлов с Су-17, что позволило всего за год после начала освоения приступить к ремонту данного типа самолетов.

Сегодня ОАО «558 АРЗ» производит более 60 наименований агрегатов для самолетов Бе-200 по заказу ПАО «ТАНТК им. Бериева». На территории завода построен и введен в эксплуатацию цех производства авиационных компонентов, оснащенный самым современным, высокотехнологичным оборудованием, налажено тесное сотрудничество с авиапредприятиями России в производстве деталей для самолетов «Сухой Суперджет 100», MC-21, других моделей.

Особое внимание на предприятии уделяется разработке новых видов вооружения. Специалистами ОАО «558 АРЗ» разработана аппаратура «Сателлит». Это бортовое оборудование индивидуальной радиотехнической защиты летательного аппарата от высокочастотного радиоуправляемого оружия с активными ракетами систем самонаведения классов «поверхность-воздух» и «воздух-воздух», выполняющее постановку помех всем атакующим радиолокационным средствам противника в автоматическом режиме. На авиационном военно-морском салоне LIMA-2011 этот комплекс назвали технической сенсацией. Сейчас зарубежному заказчику поставляется усовершенствованная АРТЗ «Сателлит-М2».

Перспективным направлением развития предприятия считается разработка беспилотных авиационных комплексов. Авиаремонтный завод свою эру беспилотной авиации открыл в декабре 2010 года. Для этих целей была создана специальная структура по разработке и производству беспилотных летательных аппаратов, построен цех сборки БЛА, авиационно-технический центр содержания и использования БАК.

Over the past five years, from 2016 to 2020, the plant has carried out repair, modernisation and revision of 133 aircraft units. In October 2019, the overhaul Su-27UBK became the 2000th aircraft repaired by the specialists of JSC 558 ARP. Equipment with the Belarusian quality mark is used in more than 30 countries in Europe, Asia, the Middle East, America and Africa. In recent years, more than 400 foreign specialists have been trained in the operation and repair of aircraft at the enterprise.

### Into the future with optimism

Back in 1993, it was decided to master the repair of civil aircraft. The first on this list was the An-2 single-engine biplane.

The repair of the MiG-29, Su-27 and Su-25 was mastered. For example, the Su-25 aircraft had a 70 per cent identity of units and assemblies with the Su-17, which made it possible to start repairing this type of aircraft in just a year after the start of development.

Today, JSC 558 ARP manufactures more than 60 items of units for Be-200 aircraft ordered by Beriev Aircraft Company. A workshop for the production of aircraft components, equipped with the most advanced, high-tech equipment, was built and put into operation on the territory of the plant, and close cooperation was established with Russian aviation enterprises in the production of parts for Sukhoi Superjet 100, MS-21 aircraft and other models.

The enterprise pays special attention to the development of new types of weapons. The specialists of JSC 558 ARP have developed the Satellite equipment. This is on-board equipment for individual protection of an aircraft against high-precision radio-controlled weapons with active homing systems of surface-to-air and air-to-air types, which automatically jams all enemy attacking radar systems. At the LIMA-2011 naval aviation show, this complex was called a technical sensation. Now a foreign customer is supplied with an update Satellite-M2 ECM protection system.

Design of unmanned aerial systems is considered a promising direction of the enterprise's development. The aircraft repair plant opened its era of unmanned aircraft in December 2010. For these purposes, a special structure was created for the development and production of unmanned aerial

► Демонстрационный полет первого БЛА ОАО «558 АРЗ». Февраль 2012 года.



Уже менее чем через два года, в феврале 2012-го, первый БЛА 1ЛА-150 «Гриф-1» поднялся в воздух. Затем появился ряд других моделей беспилотных аппаратов («Беккард», «Кондор», «Москит», «Шершень»), разработанных как самостоятельно, так и с привлечением других белорусских конструкторских бюро. На выставке MILEX-2021 впервые появились ударные беспилотные комплексы «Чекан» и «Ловчий», произведенные в Барановичах. Развитие инновационной деятельности по выпуску и разработке беспилотников дает сегодня заводу возможность накопить необходимый практический опыт, который позволит войти в число мировых производителей БЛА.



### Работники ОАО «558 АРЗ» удостоены государственных наград

Президент Беларуси Александр Лукашенко 28 июня 2021 года подписал указ № 245 о награждении государственными наградами 102 представителей различных сфер деятельности. Орденов, медалей, званий они удостоены за многолетний плодотворный труд, высокий профессионализм, образцовое выполнение служебных обязанностей, значительный личный вклад в обеспечение обороноспособности страны, развитие промышленного комплекса республики и строительной отрасли, сельского и дорожного хозяйства, достижения в сфере здравоохранения, науки, образования и культуры, заслуги в подготовке высококвалифицированных специалистов и спортсменов.

Среди награжденных медалью «За трудовые заслуги» начальник производственно-диспетчерского отдела ОАО «558 Авиационный ремонтный завод» Вячеслав Ясевич.

Этим указом почетное звание Заслуженный работник промышленности Республики Беларусь присвоено директору предприятия Павлу Пинигину.



vehicles, a UAV assembly workshop, an aviation technical centre for the maintenance and use of the UASs were built.

Less than two years later, in February 2012, the first UAV 1LA-150 Grif-1 took off. Then a number of other models of unmanned vehicles appeared (Beckard, Kondor, Mosquito, Sher-shen), developed both independently and with the involvement of other Belarusian design bureaus. At the MILEX-2021 exhibition, the Chekan and the Lovchy unmanned strike systems, produced in Baranovichi, appeared for the first time. The development of innovative activities for the production and development of unmanned aerial vehicles today gives the plant the opportunity to accumulate the necessary practical experience, which will allow it to become one of the world manufacturers of UAVs.

### Employees of JSC 558 ARP were awarded state awards

On 28 June 2021, the President of Belarus Aleksandr Lukashenko signed decree No. 245 on awarding 102 representatives of various fields of activity with state awards. They were awarded orders, medals, titles for many years of fruitful work, high professionalism, exemplary performance of official duties, significant personal contribution to ensuring the country's defence, the development of the republic's industrial complex and the construction industry, agriculture and road facilities, achievements in health care, science, education and culture, merits in the training of highly qualified specialists and athletes.

Among those awarded with the Medal For Labour Merit is the head of the production and dispatch department of JSC 558 Aircraft Repair Plant Vyacheslav Yasevich.

By this decree, the honorary title of Honoured Worker of Industry of the Republic of Belarus was awarded to the director of the enterprise Pavel Pinigin.