

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ города

1971

# В НОМЕРЕ

РЕШЕНИЯ ХХIV СЪЕЗДА КПСС —  
В ЖИЗНЬ

С. А. Грачев — От съезда — к съезду 1

**ПЯТИЛЕТНЕЕ ЗАДАНИЕ ДОРОЖНИКИ  
РОССИИ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ**

А. А. Николаев — Предстоит сделять еще больше (Дорожное хозяйство РСФСР за годы восьмой пятилетки и задачи его дальнейшего развития) . . . . . 3

К. П. Староверов — Технический прогресс в дорожных хозяйствах Российской Федерации . . . . . 7

В. А. Брухнов, Н. И. Голованов — Строить больше, быстрее, лучше и экономнее . . . . . 9

В. А. Мещеряков — Вологда — Новая Ладога . . . . . 11

Я. И. Щербаков — Строительство дорог в Новгородской области . . . . . 13

М. М. Аксенов — Специализация работ на дорожном строительстве . . . . . 14

Г. Тулинцев — Задание пятилетки выполнено досрочно . . . . . 15

А. Я. Макрушин — Впереди — большие задачи . . . . . 17

В. М. Соловьев, В. И. Шухов, И. П. Радченко — Устройство дорожных покрытий из обработанного щебня с добавкой «Камида» в Белгородской области . . . . . 18

Г. И. Донцов — Устройство асфальтобетонных покрытий с добавкой жирового гудрона в Вологодской области . . . . . 19

Е. Д. Бушин, В. П. Корнейчев — В Луховицком районе благоустроенная сеть дорог . . . . . 20

## К МЕЖДУНАРОДНОМУ ЖЕНСКОМУ ДНЮ

И. Федоров — Заслуженные строители РСФСР. Передовые женщины Союздорпроекта . . . . . 21

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ ДОРОГ

Г. Н. Бородин — Улучшать содержание и благоустройство дорог . . . . . 23

И. Гаврилов — Калининский ДУ-270 — участок образцового содержания дорог . . . . . 26

В. В. Соколов — Совершенствовать технический учет дорог и дорожных сооружений . . . . . 22

## МЕХАНИЗАЦИЯ

Е. И. Завадский, В. В. Мальцев — Механизация дорожных работ в Российской Федерации . . . . . 28

## ПРОЕКТИРОВАНИЕ

В. Г. Курлянд — Висячие мосты и их аэродинамическая устойчивость . . . . . 29

## КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

А. Д. Дмитриев, И. С. Ротенбург, М. П. Поляков — Интересная книга по мостовым переходам . . . . . 30

В. К. Некрасов — Несколько замечаний по ВСН 4-69 . . . . . 31

## ИНФОРМАЦИЯ

И. Ф. — Кавалер ордена Ленина . . . . . 31

Н. Ф. Савко, Б. И. Попов — Всесоюзное совещание . . . . . 31

А. Царьков — Смотр изобретательской и рационализаторской работы . . . . . 32

## РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ ПРЕДЛАГАЮТ

Н. А. Ульянов, М. С. Лазарев, В. В. Гоев — Радиоуправляемые дорожные катки . . . . . 3-я стр. обл.

## НА ВДНХ СССР

М. Снесарев, Н. Крамник — В целях популяризации новой техники и передового опыта . . . . . 4-я стр. обл.



# ДА ЗДРАВСТВУЮТ СОВЕТСКИЕ ЖЕНЩИНЫ — АКТИВНЫЕ СТРОИТЕЛИ КОММУНИЗМА!

Привет

славным

дорожницам,

заслуженным

строителям

Российской

Федерации!



Мастер ДУ-485 Краснодарского краидоруправления В. Е. Капсина



Главный инженер Приморского краидоруправления С. М. Габинская



Начальник дирекции Иркутского облдорупрвления В. И. Демидов



Главный инженер Запорожского линейного управления Т. А. Васильева

(см. статью на стр. 21)

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В. Ф. БАБКОВ, С. М. БАГДАСАРОВ, В. М. БЕЗРУК, В. Л. БЕЛАШОВ, Г. Н. БОРОДИН, Н. П. ВАХРУШИН (зам. главного редактора), Е. Н. ГАРМАНОВ, Л. Б. ГЕЗЕНЦВЕЙ, С. А. ГРАЧЕВ, В. Б. ЗАВАДСКИЙ, Е. И. ЗАВАДСКИЙ, А. С. КУДРЯВЦЕВ, В. В. МИХАЙЛОВ, В. К. НЕКРАСОВ, А. А. НИКОЛАЕВ, А. К. ПЕТРУШИН, К. П. СТАРОВЕРОВ, Г. С. ФИШЕР, И. А. ХАЗАН

Главный редактор В. Т. ФЕДОРОВ

Адрес редакции:

Набережная Мориса Тореза, 34. Телефоны: 231-58-53; 231-85-40, доб. 57

Издательство «Транспорт», Москва, 1970 г.

www.booksite.ru

ПРОИЗВОДСТВЕННО-  
ТЕХНИЧЕСКИЙ  
ЖУРНАЛ  
МИНИСТЕРСТВА  
ТРАНСПОРТНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА  
СССР

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ дороги

XXXIV год издания

МАРТ 1971 г.

№ 3 (351)

## ОТ СЪЕЗДА — К СЪЕЗДУ

Подведены итоги деятельности партии по руководству строительством коммунизма, внутренней и внешней политикой Советского государства за годы, прошедшие после XXIII съезда КПСС.

Теперь уже ясно, что экономические и социальные задачи, поставленные на пятилетие, советский народ успешно выполнил. Итоги восьмой пятилетки вызывают законную гордость за нашу социалистическую Родину и еще раз подтверждают правильность и мудрость политики Коммунистической партии и Советского правительства.

Успехи страны есть прямой результат организаторской и воспитательной работы нашей партии, ее умения поднять широчайшие народные массы на славные трудовые свершения. С особой силой трудовой героизм народных масс, их политическая сознательность проявились в социалистическом соревновании.

За достижение наиболее высоких показателей в социалистическом соревновании в честь полувекового юбилея Советской власти сотням коллективов предприятий промышленности, строительства, транспорта и сельского хозяйства, в том числе 46 лучшим автотранспортным предприятиям и дорожным хозяйствам, вручены на вечное хранение Красные знамена Центрального Комитета КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС, а также ЦК компартий, правительства и советов профсоюзов союзных республик; 13 коллективов награждены памятными Красными знаменами министерств и ЦК профсоюза.

Партия и правительство высоко оценили самоотверженный творческий труд работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в честь Ленинского юбилея. Каждый десятый труженик награжден памятной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Коллективы 33 автотранспортных предприятий и дорожных хозяйств удостоены Ленинских юбилейных почетных грамот ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета, Совета Министров СССР и ВЦСПС, а 93 коллективам вручены Ленинские юбилейные почетные грамоты ЦК компартий, Президиумов Верховного Совета, Советов Министров и Советов профсоюзов союзных республик.

Социалистическое соревнование за достойную встречу XXIV съезда КПСС впитало в себя все лучшее и передовое, что было накоплено в дни подготовки к 50-летию Советской власти и 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Это соревнование особенно ценно тем, что главное внимание его участников было направлено на досрочное завершение народнохозяйственных планов прошлого года и пятилетки в целом, на достижение наивысшей производительности труда на каждом рабочем месте.

Сегодня с удовлетворением можно отметить, что соревнование в честь съезда партии принесло добрые плоды.

Вместе со всем советским народом работники автомобильного транспорта и шоссейных дорог досрочно выполнили задания пятилетнего плана. Особенно успешно справились с выполнением пятилетки строители автомобильных дорог и эксплуатационники. По состоянию на 1 декабря 1970 г.

введено в эксплуатацию в целом по стране на 1100 км автомобильных дорог с твердым покрытием больше, чем это было предусмотрено пятилетним заданием. Также значительно перевыполнен план капитального и среднего ремонта автомобильных дорог и мостов. Десятки коллективов рапортовали ЦК профсоюза о досрочном завершении государственных пятилетних планов.

В ходе юбилейного и предсъездовского социалистического соревнования выросло много замечательных людей. Сейчас по примеру прославленных дорожников страны товарищей Г. К. Беляшова, В. А. Завадского, П. Ю. Панялиса, С. И. Сабурова и многих других в каждой республике, крае и области сотни передовиков трудятся в счет 1972—1973 гг., внося коренные изменения не только в организацию и культуру производства, но и в отношение к труду. В совершенстве овладев современной техникой, они с высокой политической и трудовой активностью служат обществу, проявляют замечательные моральные качества, дух коллективизма и самоотверженности, с полной отдачей сил выполняют свои обязанности перед народом.

Задача хозяйственных руководителей и комитетов профсоюза состоит в том, чтобы обобщить этот богатый опыт и сделать его достоянием всех дорожников страны.

Положительное воздействие на улучшение работы дорожных хозяйств оказало Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1968 г. «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР». Инициаторами претворения в жизнь этого постановления выступили дорожники Брянской обл., разработавшие перспективный план строительства дорог, который был утвержден сессией облисполкома, причем дорожное строительство в области было объявлено народной стройкой. Коллегия бывшего Минавтотранса РСФСР и Президиум ЦК профсоюза одобрили план развития сети автомобильных дорог Брянщины и рекомендовали его для повсеместного распространения.

XXIV  
СЪЕЗДУ  
КПСС

# НА ДОРОГАХ РОССИИ

В декабре прошлого года президиум ЦК профсоюза рассмотрел ход выполнения этого перспективного плана и с удовлетворением отметил успешное его выполнение.

К сожалению, далеко не везде строительству автомобильных дорог уделяется такое внимание, как в Брянской обл., и наша задача — добиться, чтобы опыт брянцев нашел широкий отклик во всей стране.

Горячую поддержку дорожников получило Письмо ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии». Письмо обсуждали во всех предприятиях и организациях на рабочих собраниях, были разработаны конкретные меры по выполнению поставленных в нем задач. Сейчас коллективы дорожных организаций активно включились во Всесоюзный общественный смотр резервов производства и режима экономии.

В осуществлении этих и многих других мероприятий, направленных на дальнейшее совершенствование работы дорожно-строительных и дорожно-эксплуатационных хозяйств, активное и непосредственное участие принимают профсоюзные организации.

Комитеты профсоюза совместно с хозяйственными органами, выполняя постановление IX Пленума ВЦСПС, оказывают практическую помощь труженикам сельского хозяйства в осуществлении мер дальнейшего подъема сельскохозяйственного производства, разработанных июльским (1970 г.) Пленумом ЦК КПСС. Они мобилизуют коллективы дорожных хозяйств на безусловное и своевременное выполнение заданий по строительству и ремонту автомобильных дорог и подъездных путей в совхозах и колхозах, сооружению складских помещений и асфальтированных токов, а также ремонту дорожно-строительных машин.

Ежегодно перед началом уборочной кампании проводятся общественные смотры готовности дорог и подъездных путей к перевозкам сельскохозяйственной продукции, намечаются меры, обеспечивающие круглосуточную проезжаемость хлебовозных дорог.

Используя опыт Рузаевского района Кокчетавской обл. и Волновахского района Донецкой обл. по борьбе с бездорожьем в сельской местности, только на Украине в прошлом году отремонтировано средним и капитальным ремонтом свыше 6 500 км местных дорог с твердым покрытием, построено 552 подъезда к центральным усадьбам колхозов и совхозов; в Казахстане построено 1 350 км дорог, соединяющих центральные усадьбы совхозов и колхозов с хлебоприемными пунктами и основными магистралями.

Сейчас все дорожные министерства и ведомства намечают дальнейшие пути оказания помощи сельскому хозяйству в наступившем пятилетии.

Например, коллективы предприятий и организаций Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР решили построить десятки тысяч километров дорог в сельской местности; благоустроить подрядным способом сельские населенные пункты и тока в размере 4,9 млн. м<sup>2</sup>; запроектировать дороги и подъезды к колхозам и совхозам на 3,1 млн. руб., устроить пруды, водоемы, каналы, дамбы и силосные ямы в объеме 600 тыс. м<sup>3</sup> земляных работ, изготовить 750 тыс. комплектов деталей к тракторным прицепам, отремонтировать дорожно-строительные машины на 1 млн. руб.

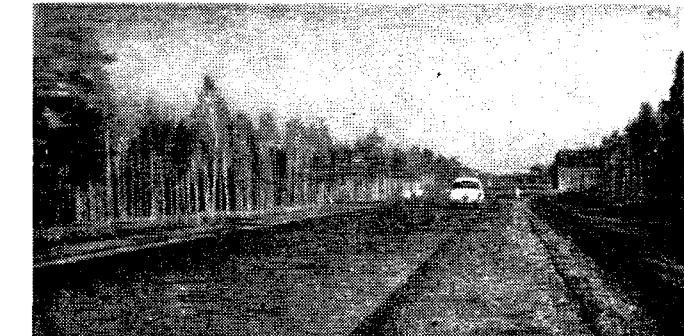
С хорошими результатами завершился в прошлом году Всесоюзный общественный смотр культуры производства, по итогам которого 180 автотранспортным предприятиям и дорожным хозяйствам были вручены Дипломы Совета Министров СССР и ВЦСПС. 16 коллективов автомобильного транспорта и дорожных хозяйств были удостоены Дипломов ВЦСПС за успешную разработку и внедрение планов научной организации труда.

Проводимая работа по повышению культуры производства и улучшению условий труда положительно сказалась на снижении производственного травматизма.

За годы пятилетки многими хозяйственными руководителями с активной помощью профсоюзных организаций проведены большие работы по созданию хороших жилищно-бытовых условий для работающих.

Если в начале пятилетки на наших предприятиях были единицы собственных баз оздоровления трудящихся, то теперь мы уже имеем около 500 санаториев, профилакториев, домов отдыха, туристских и загородных баз отдыха, в которых на льготных условиях одновременно отдыхает более 25 тыс. чел.

Кроме того, за пятилетие в санаториях, домах отдыха и туристских базах отдыхало и лечилось на льготных условиях



около 720 тыс. работников автомобильного транспорта и дорожных хозяйств.

Сейчас нет ни одного края, области и тем более республики, где бы не строили оздоровительные базы, пионерские лагеря, спортивные сооружения и жилые дома. Только предприятиями министерств автомобильного транспорта и строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР за истекшее пятилетие введено 547,7 тыс. м<sup>2</sup> жилой площади, а в автотранспортных предприятиях и дорожных организациях других союзных республик за последние три года за счет источников финансирования построено около 340 тыс. м<sup>2</sup>.

За годы пятилетки значительно возросла материальная база культурно-воспитательной работы. Теперь трудящиеся автотранспорта общего пользования и дорожного хозяйства имеют в своем распоряжении 340 домов культуры и клубов, около 1 200 библиотек, 7,5 тыс. красных уголков.

Подводя итоги деятельности наших коллективов за прошедшую пятилетку, можно с удовлетворением отметить, что дорожники страны под руководством партийных организаций хорошо трудились по реализации решений XXIII съезда КПСС. Еще более широк круг и велики масштабы предстоящих задач, намечаемых XXIV съездом партии. Их выполнение потребует немалых усилий всего рабочего класса, крестьянства, интеллигенции, еще большей творческой активности масс.

С. А. Грачев

# Предстоит сделать еще больше

Дорожное хозяйство РСФСР за годы восьмой пятилетки и задачи его дальнейшего развития

Министр строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР А. А. НИКОЛАЕВ

С большим воодушевлением и творческим подъемом встречает советский народ XXIV съезд родной Коммунистической партии. Успешно завершив по всем основным показателям задания восьмой пятилетки, наша страна вышла на новые рубежи экономического и социального прогресса, которые обеспечивают прочную основу для еще более величественных достижений в новом пятилетии. Нет сомнения, что решения XXIV съезда КПСС являются выдающимся программным документом для трудящихся советской страны в борьбе за дальнейшее повышение эффективности нашей экономики, в борьбе за новый подъем материального благосостояния и культурного уровня народа.

В Директивах ХХIII съезда КПСС, руководствуясь которыми партия и народ решили в истекшей пятилетке крупнейшие социально-экономические задачи, было уделено большое внимание вопросам развития всех видов транспорта и особенно дорожного хозяйства. С чувством законной гордости дорожники России подвели итоги своей работы. В результате большого труда 250-тысячного коллектива дорожников при активной помощи партийных и советских органов задания по развитию сети автомобильных дорог, установленные на 1966—1970 гг., значительно перевыполнены.

Протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась за пять лет на 49,7 тыс. км при задании в 44 тыс. км. В том числе дорог с асфальтобетонными и другими усовершенствованными покрытиями стало почти на 23 тыс. км больше.

В ходе Всероссийского социалистического соревнования дорожные органы 29 областей, краев и АССР выполнили задания пятилетнего плана за четыре года. Среди них управления строительства и ремонта автомобильных дорог Башкирской, Татарской и Тувинской автономных республик, Алтайского, Красноярского и Краснодарского краев, Рязанской, Смоленской, Кемеровской, Кировской, Куйбышевской, Магаданской, Липецкой, Новгородской, Новосибирской, Оренбургской областей и некоторые другие.

Соревнуясь за достойное завершение Ленинского юбилейного года, дорожники России обеспечили выполнение годовых планов и обязательств по всем показателям.

Еще сравнительно недавно в большинстве областей, краев и АССР годовой объем дорожного строительства редко превышал 50—75 км. Теперь положение изменилось коренным образом.

Благодаря известным указам Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 г. и от 27 августа 1968 г. значительно расширились возможности дорожного строительства. Многие области стали строить по 200—300 и более километров дорог в год.

В истекшей пятилетке дорожники Московской обл. (нач. доруправления А. И. Елисеев) увеличили протяженность дорог с усовершенствованными покрытиями на 1910 км; Тульские дорожники на 991 км (нач. доруправления А. Ф. Серегин); ленинградские — на 816 км (нач. доруправления А. П. Филатов).

В Краснодарском крае (нач. доруправления А. С. Петрученко) 1336 км дорог из 1 647 км, построенных за пятилетку, имеют асфальтобетонные и другие черные покрытия; в Куйбышевской обл. (нач. доруправления А. Д. Паршин) — 747 км из 908 км; в Калининской (нач. доруправления И. И. Соловьев) — 717 км из 1 373 км; в Горьковской (нач. доруправления А. С. Мурунов) — 936 км из 1 034 км; в Ростовской (нач. доруправления М. М. Кривошея) — 979 км из 1 250 км; в Ставропольском крае (нач. доруправления И. Н. Карапетян) — 696 км из 1 350 км и т. д.

## ПЯТИЛЕТНЕЕ ЗАДАНИЕ ДОРОЖНИКИ РОССИИ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ

Следует также отметить большую работу дорожников Башкирской АССР, Красноярского, Алтайского и Приморского краев, Челябинской, Пермской, Кировской и ряда других областей, накопивших значительный опыт организации дорожных работ с использованием местных ресурсов.

В Оренбургской области (нач. доруправления М. М. Аксенов) за пять лет построено 1642 км дорог с твердыми покрытиями, из которых около 600 км — с усовершенствованными. Здесь в широких масштабах организовано индустриальное строительство сборных железобетонных мостов и труб, взамен деревянных, отслуживших свой срок. На строительстве и ремонте сельских дорог в соответствии с решениями облисполкома ежегодно работало до 500 бульдозеров, скреперов, экскаваторов и других дорожных машин, более 1 200 автомобилей. Достижения Оренбургских дорожников по ускорению темпов строительства дорог, мостов и труб, по повышению производительности труда на дорожно-мостовых работах имеют огромное значение для всех дорожных организаций. Они высоко оценены коллегией Минавтодора РСФСР и Президиумом ЦК профсоюза, их опыт подлежит широкому и быстрому внедрению.

Наряду с этим нельзя умолчать, что ряд дорожных управлений работал безынициативно, не используя всех возможностей для максимального расширения дорожного строительства. Важной задачей местных дорожных органов является преодоление этого недостатка, повышение темпов дорожного строительства в отдельных областях и АССР. Это касается Удмуртской, Марийской, Мордовской, Якутской, Калмыцкой и Кomi АССР, Сахалинской, Камчатской, Томской, Тюменской и некоторых других областей.

### Первойшая обязанность дорожников

От плохих дорог больше всего страдает сельскохозяйственное производство и сельское население. Советский народ с громадным удовлетворением воспринял решение нашей партии о дальнейшем укреплении в наступающем пятилетии материально-технической базы сельского хозяйства. Дорожные организации РСФСР рассматривают дорожное строительство на селе и оказание помощи колхозам и совхозам как свою первую обязанность.

Важным итогом истекшего пятилетия является расширение строительства местных дорог, обслуживающих сельскохозяйственное производство и нужды населения сел и деревень. На это в основном и направляются ресурсы по Указу. Если на 1 января 1966 г. на сети местных дорог (включая областные) твердые покрытия имелись на протяжении 101,3 тыс. км, то на 1 января 1971 г. уже на 142,6 тыс. км. Более 1 000 районных центров имеют теперь надежные автотранспортные связи с областными городами, железнодорожными станциями, с сетью магистральных дорог страны.

В ответ на решения декабрьского (1969 г.) и июльского (1970 г.) Пленумов ЦК КПСС в дорожных организациях были приняты дополнительные социалистические обязательства.

По неполным данным, на селе построено почти 4 200 км дорог, обеспечивающих внешние связи колхозов и совхозов, 1 500 км внутрихозяйственных дорог, заасфальтировано 1 500 тыс. м<sup>2</sup> токов и площадок для зерна, в селах заасфальтировано 500 км тротуаров и улиц.

Колхозы и совхозы требуют удвоить и утроить объемы таких работ на селе, и дорожные органы должны быть готовы удовлетворить это требование. С этой целью за годы пятилетки в каждом сельском районе созданы производственные дорожные участки (ПДУ) и достаточно густая сеть дорожно-строительных управлений. Но, к сожалению, большинство этих организаций пока еще недостаточно оснащено средствами механизации и транспорта.

Какое огромное значение имеют хорошие дороги для села, известно каждому. Сельское хозяйство теперь не может жить без автомобиля, а автомобиль не может жить без дороги. Пусть пока не везде будет асфальт, но хорошие гравийные дороги с железобетонными мостами и трубами должны быть проложены каждому колхозу и совхозу, бригаде и отделению и причем как можно быстрее. Это и является главной задачей районных производственных дорожных участков, техническое оснащение которых должно быть улучшено.

Для выполнения необходимых селу дорожных работ требуется поставить дорожным организациям РСФСР в течение четырех-пяти лет около 2,5 тыс. экскаваторов, 3 тыс. скреперов, 7 тыс. бульдозеров, 3 тыс. автогрейдеров, 500 грейдер-элеваторов с тягачами, 12 тыс. автомобилей. В хороших дорогах заинтересованы буквально все. Поэтому министерству, местным советам, дорожным органам надо найти возможности в предстоящей пятилетке удовлетворить эти потребности.

## Магистрали — основа дорожной сети

Основу дорожной сети страны составляют магистральные дороги. Отрадно отметить, что протяжение усовершенствованных покрытий на магистральных дорогах республиканского и общегосударственного значения увеличилось за пятилетие на 9,3 тыс. км. За это время введены в эксплуатацию дороги Новосибирск—Барнаул (240 км), Вологда—Череповец (190 км), Красноярск—Абакан (340 км), Омск—Тара (252 км), Магадан—Балаганное (112 км), Кострома—Мантурово (314 км), Архангельск—Холмогоры (90 км), Кемерово—Юрга (80 км) и др.

К Ленинскому юбилею (на год раньше срока) Минавтодором РСФСР построена дорога Цивильск—Ульяновск—Сызрань, связывающая родину Ильича с магистральными дорогами Горький—Казань и Москва—Куйбышев. Продолжались работы по строительству транссибирской магистрали.

Заметно усилились темпы мостостроения и окрепла база мостостроительных организаций. К исходу прошлого года Мостотрест Минавтодора РСФСР (управляющий А. А. Мухин) имел в своем составе 24 межобластных мостостроительных управлений.

Особенно следует отметить хорошую работу коллективов МСУ-1 (г. Вологда), МСУ-6 (г. Астрахань), МСУ-9 (г. Краснодар). Настоятельной задачей Мостотреста является подтягивание всех МСУ до уровня передовых, наращивание мощностей собственной производственной базы по выпуску железобетонных и металлических мостовых конструкций, сокращение сроков строительства объектов.

Большую помочь дорожникам в успешном выполнении заданий восьмой пятилетки оказали работники промышленных предприятий треста Росремдормаш (управляющий Н. И. Мотков). Они выпустили около 8 000 комплектов бульдозерного оборудования, 3 700 прицепных грейдеров, 1 940 катков, более 500 передвижных мастерских для ремонта дорожных машин, 450 передвижных станций для технического обслуживания дорожных машин, 112 комплектов технологического оборудования асфальтобетонных заводов и много других машин.

Осуществленное за годы пятилетки улучшение состояния дорог и мостов Российской Федерации весьма положительно сказалось на результатах работы автомобильного транспорта, что дало государству сотни миллионов рублей прибыли.

Например, по данным Минавтотранса РСФСР, за 1966—1970 гг. сеть автобусных сообщений в республике увеличилась на 4 тыс. маршрутов. Количество перевезенных пассажиров возросло с 9,6 млрд. чел. в 1965 г. до 13 млрд. чел. в 1970 г., или на 32,5%; пассажирооборот возрос на 52%, причем не за счет удлинения поездок, а в основном за счет повышения интенсивности движения автобусов, что связано с улучшением состояния дорог.



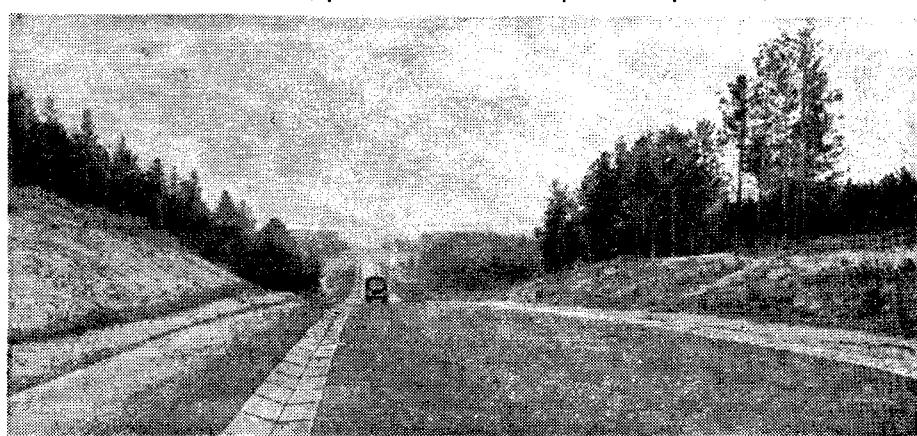
Возвведение земляного полотна на одной из строящихся дорог в Мордовской АССР

В целом по транспорту общего пользования РСФСР выработка в тоннах возросла за пятилетку с 1 479 до 1 772, или на 20%, а в тонно-километрах — с 21 626 до 28 303, или на 31%. При этом наблюдается четкая закономерность: где стало больше дорог, там выше поднялась производительность автомобилей. Например, в Оренбургской обл. выработка в тоннах увеличилась на 92%, а в тонно-километрах — на 37%, в Красноярском крае соответственно — на 57 и 33%, в Московской обл. — на 37 и 34%, в Алтайском крае — на 46 и 39% и т. д.

Перефразируя старую русскую поговорку, можно сказать, что «везет не автомобиль, а дорога». Если бы в 42 наиболее экономически развитых областях, краях и АССР Федерации была такая же густая сеть дорог, как в Калининградской обл. (около 300 км на 1 000 км<sup>2</sup>), то нынешним парком автомобилей можно было бы перевозить ежегодно дополнительно большой объем грузов.

## Предстоит большие работы

За годы истекшей пятилетки сделано немало, но еще больше предстоит сделать в будущем. Можно сказать, что для дорожников России все основные работы впереди. Девятая пятилетка развития народного хозяйства СССР будет ознаменована небывалым ростом автомобилизации страны. Наряду с ростом парка легковых автомобилей, быстрыми темпами будут расти перевозки большегрузными автопоездами (грузоподъемностью 25—40 т), междугородные автобусные сообщения, массовое распространение получит автотуризм, что сопряжено с необходимостью развития новых форм обслуживания проезжающих и т. п. Необходимо заблаговременно подготовить дорожное хозяйство к резко возрастающим потокам ав-



В районе о. Байкал. Участки дороги Иркутск — Кагуч, построенной в 1970 г.

**транспорта.** Поэтому среди гигантских социально-экономических задач, которые предстоит решать нашему народу в новой пятилетке, видное место должно занять дорожное строительство.

Созданное в конце 1969 г. Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР считает своей главной целью поднять темпы и качество дорожного строительства до уровня задач, стоящих перед нашим государством.

В наше время нет ни одной отрасли экономики и, пожалуй, ни одного района, развитие которых не зависело бы от состояния автомобильных дорог. Экономические исследования и расчеты показывают, что затраты на создание разветвленной сети благоустроенных дорог быстро окупаются. Наличие хороших дорог позволяет снизить транспортные издержки, сократить потери и порчу продукции и др.

Помимо воздействия на развитие экономики, хорошие автомобильные дороги помогают решать ряд других задач — социальных и иных, которые не всегда поддаются оценке в рублях, но тем не менее являются важными для государства.

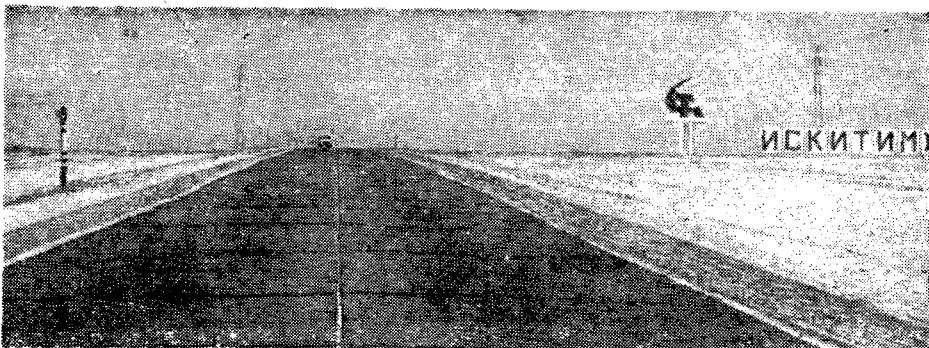
В соответствии с Генеральной схемой, разработанной министерством, согласно постановлению ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1968 г., нам предстоит построить и реконструировать на территории России 392 тыс. км дорог с твердыми покрытиями, в том числе 52 тыс. км магистральных дорог общесоюзного и республиканского значения, что обеспечит надежное автомобильное сообщение всех областей, краев и автономных республик между собой и с центром страны. Необходимо построить 60 тыс. км областных дорог, соединяющих районные центры и 280 тыс. км сельскохозяйственных дорог, обеспечивающих связи колхозов, совхозов, перспективных сельских населенных пунктов, сахарных заводов и других предприятий, находящихся в сельской местности, с районными центрами, с железнодорожными станциями, с магистральными автомобильными дорогами.

Для выполнения этой программы потребуется, конечно, не одна, а несколько пятилеток. Однако резервы нашей могучей социалистической экономики так велики, а нужда в хороших дорогах настолько назрела, что эти сроки могут быть максимально сокращены.

Мы готовимся к тому, чтобы уже в предстоящей пятилетке построить и реконструировать за счет всех источников финансирования не менее 70 тыс. км дорог.

Все возрастающее количество быстроходных автомобилей с большими нагрузками на ось предъявляет высокие требования к техническим характеристикам автомобильных дорог. Тот технический уровень дорог, который удовлетворял вчера, уже не удовлетворяет нас сегодня и еще меньше будет удовлетворять завтра. Между тем даже на грузонапряженных направлениях еще продолжают строить гравийные покрытия, мало-пригодные для движения современных автомобилей. Особенно много дорог с такими покрытиями строят востоку от Урала даже в тех случаях, где требуется дорога с капитальным покрытием.

Наряду с этим надо отчетливо представлять себе, что дороги низкой стоимости с низшими и переходными типами покрытий еще долго будут занимать значительный удельный вес



ИСКИТИМ

На дороге Новосибирск — Барнаул

в составе дорожной сети. Строительство таких дорог неизбежно на второстепенных направлениях при малой интенсивности движения, а в ряде случаев дороги с низшими типами покрытий вынужденно будут служить в качестве «дорог первой стадии» и на более важных направлениях. Поэтому настоятельно необходимо, чтобы все инженерно-технические работники и рабочие-механизаторы дорожных организаций, занимающихся строительством таких дорог, хорошо умели их строить так, чтобы они были прочными, ровными, с плотной, почти беспыльной поверхностью покрытия, устроенного на доброкачественном земляном полотне.

Но этим не исчерпывается проблема расширения объемов строительства благоустроенных местных дорог.

Во многих обширных районах Российской Федерации отсутствуют пригодные для дорожного строительства месторождения гравийных и каменных материалов, что чрезвычайно удорожает строительство и сдерживает его темпы.

Между тем отечественной наукой давно разработаны высокозэкономичные и надежные конструкции дорожных одежд из грунтов, укрепленных цементом, что позволяет на три четверти снизить потребность в щебне, удешевить стоимость дорог в среднем на одну треть, сократить затраты рабочей силы и транспорта.

Эти конструкции широко применяются в дорожном строительстве многих стран. У нас также построены опытные участки на дорогах Брянск—Гомель, Подольск—Рославль, Горький—Казань и др. Получены хорошие результаты. Однако из-за недостатка цемента эти работы не получили дальнейшего распространения, хотя они могли бы существенно облегчить строительство дорог, особенно там, где нет доброкачественных местных каменных материалов.

Госплан СССР обязан выполнить постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР» от 5 августа 1968 г., которое специально указало на необходимость полного обеспечения цементом строительства дорог с основаниями из укрепленных грунтов. К сожалению, это постановление выполняется крайне неудовлетворительно.

В настоящем пятилетии предстоит значительно увеличить темпы строительства и реконструкции дорог по сравнению с 1966—1970 гг., необходимо связать еще много тысяч населенных пунктов автомобильными дорогами с твердым покрытием. Перед дорожными организациями стоят огромные задачи по расширению сети автомобильных дорог, обеспечивающих транспортные связи между административными и крупными промышленными и культурными центрами страны, а также по строительству обходов крупных административных и промышленных центров, чтобы разгрузить улицы больших городов от все возрастающего потока транзитного автомобильного движения.

Особенно большие работы предстоит выполнить дорожникам столичной области по реконструкции дорог Москов-



ского узла, которые уже в настоящее время не обеспечивают скоростного и безопасного движения.

С каждым годом растут требования к службе ремонта и содержания дорог.

За последнее время много сделано для повышения безопасности движения, улучшения благоустройства дорог. На дороге Москва—Харьков создана служба организации движения, опыт работы которой по исследованию условий движения и увеличению пропускной способности дорог Гушосдор должен распространить на остальных магистралях республики. Для обстановки пути предприятиями министерства изготовлены почти миллион дорожно-сигнальных знаков и указателей большей частью со светоотражающей поверхностью. Их правильная установка на дорогах и заботливое содержание должны повысить безопасность движения, облегчить труд водителей. На дорогах республики появились тысячи автобусных павильонов, современные ограждающие устройства, разметка проезжей части на больших протяжениях.

Многие управления добились высоких результатов работы по ремонту и содержанию дорог. Примером может служить коллектив Управления автомобильной дороги Москва—Ленинград (нач. Е. З. Самцов), награжденный орденом Ленина за большие трудовые успехи. Хорошо работают коллективы управлений дороги Ростов—Баку (нач. Н. С. Сандуца), Азовско-Черноморских дорог (нач. В. С. Афощенко) и др.

Однако в службе ремонта и содержания еще много недисциплинированности, неоперативности, халатного отношения к делу. Важнейшая задача министерства и его органов — поднять работу всех подразделений службы эксплуатации дорог до уровня передовых коллективов.

## Изыскивать резервы производства

В интересах развития народного хозяйства республики для финансирования расширенной программы дорожного строительства представляется чрезвычайно важным выявление и выделение дополнительных денежных средств.

Как известно, дорожное строительство в РСФСР уже ряд лет финансируется за счет нецентрализованных источников: 2%-ных отчислений от валовых доходов хозрасчетных автотранспортных предприятий и ресурсов (включая натуральную отработку), поступающих в соответствии с Указами Президиума Верховного Совета РСФСР. Однако хозрасчетный автотранспорт, который вносит 2%-ные отчисления, занимает сравнительно небольшую долю в общем автомобильном парке республики. Остальные же владельцы автомобилей, также пользующиеся дорогами, по существу не участвуют в покрытии дорожных расходов. Было бы, на наш взгляд, справедливо установить и для ведомственного (нехозрасчетного) транспорта (кроме колхозного) ежегодные платежи, равновеликие по уровню 2%-ным отчислениям, что дало бы для дорожного строительства дополнительно 200—250 млн. руб. в год. Эти платежи не должны вызывать каких-либо изменений во взаимоотношениях хозяйств с бюджетом, так как 2%-ные отчисления включаются в тарифы на перевозки и являются для всех обязательными.

Важен также вопрос об обеспечении автомобильными дорогами и подъездами развивающихся промышленных районов и строящихся крупных предприятий. Складывается странное положение: строятся крупные промышленные комплексы с большими городами около них, а строительство подъездных дорог, необходимых как для нужд производства, так и для обслуживания населения, не включается в сметы строек. Поэтому при необходимости реконструкции дороги от Куй-

бышева до Тольятти пришлось изыскивать нецентрализованные областные источники финансирования.

Представляется правильным, чтобы в отношении таких автомобильных дорог планирующие органы и соответствующие отраслевые министерства придерживались бы принципа, который издавна сложился в отношении железнодорожных подъездных путей — строительство или реконструкция автомобильных дорог, должны предусматриваться в сметах на строительство этих объектов. Можно быть уверенным, что соответствующие отрасли только выиграют от этого, так как в большинстве случаев ущерб от бездорожья уже за период строительства, а тем более при последующей эксплуатации превышает затраты на своевременную постройку хорошей дороги.

Ускорение темпов строительства дорог может быть достигнуто лишь при условии укрепления производственной базы дорожных организаций.

Для обеспечения программы строительства дорог и мостов в 1971—1975 гг. необходима реконструкция ряда существующих и строительство новых предприятий. Дорожным органам особенно следует обратить внимание на развитие предприятий по добыче и переработке каменных и гравийных материалов, на создание заводов, баз и полигонов по изготовлению железобетонных конструкций для строительства искусственных сооружений, на организацию ремонтных мастерских и т. п. Следует больше направлять на эти цели ресурсы по Указу и быстрее строить эти предприятия.

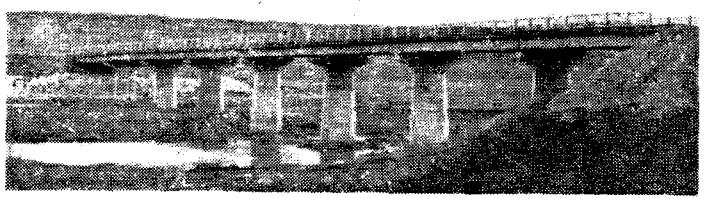
Дорожно-строительным организациям, опираясь на помощь советов министров АССР, областных и краевых исполнительных комитетов, в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета СССР от 28 мая 1969 г. «О совершенствовании планирования капитального строительства и об усилении экономического стимулирования строительного производства» необходимо усилить работу по переводу дорожных организаций на новые условия планирования, поднять уровень государственной дисциплины в строительстве дорог и мостов, организовать работу так, чтобы была полная уверенность в успешном выполнении производственных планов и социалистических обязательств. Особое внимание нужно обратить на быстрейшее строительство объектов, которые не были введены в эксплуатацию в намеченные сроки, не допуская недоделок, на резкое уменьшение незавершенного производства, на комплексное выполнение работ, включая строительство зданий и сооружений автодорожной службы и обустройство дорог.

Дорожные организации должны выявлять и использовать прежде всего собственные резервы производства и в первую очередь возможности своего парка дорожно-строительных машин и автомобилей, а также ресурсы местных предприятий и организаций в соответствии с Указом и направлять их на строительство и ремонт дорог.

Велика роль в строительстве дорог проектных организаций. На основе максимального учета достижений дорожной науки они должны обеспечить при проектировании автомобильных дорог и мостов применение экономичных, технически обоснованных решений. Необходимо поднять значение сметы как основного документа для планирования капитального строительства и для расчетов с подрядными строительными организациями.

Неотложной задачей является повышение качества проектов, выполняемых проектными отделами упрдоров Гушосдора и проектно-сметными бюро управлений строительства и ремонта автомобильных дорог. Эти проектные организации делают большое и очень нужное дело, обеспечивая проектной документацией значительную часть работ по строительству дорог и мостов за счет средств, поступающих по Указу, а также по капитальному ремонту и реконструкции дорог. Главки министерства филиалы Гипрдорнии должны оказывать проектным отделам и бюро дорожных управлений постоянную техническую и методическую помощь, повышать квалификацию их работников, заботиться о материально-техническом обеспечении проектных организаций.

Многотысячный коллектив строителей, эксплуатационников, работников промышленных, проектных и научно-исследовательских организаций, учебных заведений системы Минавтодора РСФСР, не жалея сил, будет настойчиво работать над преодолением трудностей и устранением недостатков и примет все меры для улучшения состояния дорожного хозяйства республики, внося свой трудовой вклад во всенародное движение за достойную встречу XXIV съезда КПСС, за выполнение заданий первого года новой пятилетки, за дальнейшее укрепление могущества нашего государства и благосостояния советского народа.



Мост на сборных опорах на дороге Калуга—Тула

Вологодская областная универсальная научная библиотека

# Технический прогресс в дорожных хозяйствах Российской Федерации

Заместитель министра строительства и эксплуатации  
автомобильных дорог РСФСР К. П. СТАРОВЕРОВ

На бескрайних просторах России создание сети автомобильных дорог, отвечающей постоянно возрастающим потребностям народного хозяйства, требует огромных людских, материальных и денежных ресурсов. Поэтому для развития дорожного хозяйства республики особое значение приобретает широкое вледение в практику проектирования, строительства, ремонта и содержания дорог передового опыта и новой техники, последних достижений науки, что способствует снижению трудовых затрат и стоимости работ. За годы пятилетки дорожные организации немало сделали в этом направлении.

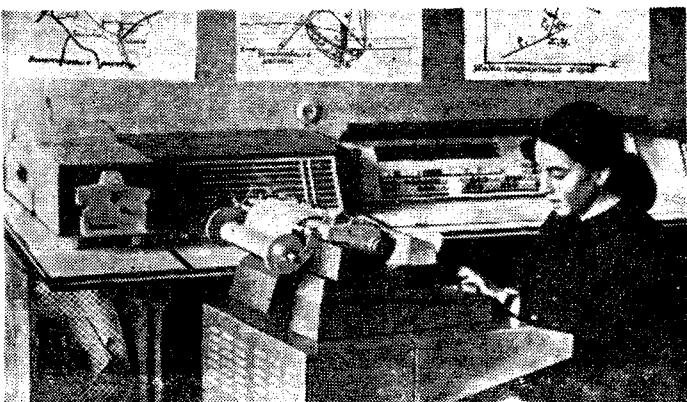
Прежде всего повышение технического уровня дорожного хозяйства за годы пятилетки осуществлялось в направлении увеличения долговечности дорожных сооружений, удобств и безопасности движения по ним, а также широкого внедрения в практику строительства, ремонта и содержания дорог прогрессивной технологии, новых конструкций и материалов, механизации и автоматизации работ, совершенствования управления производством.

Все возрастающий рост автомобильного движения и значительное увеличение в его составе тяжелых автомобилей и автопоездов потребовали строительства на магистральных дорогах более долговечных и надежных конструкций дорожных одежд. Поэтому в годы восьмой пятилетки на дорогах Российской Федерации общегосударственного, республиканского и важнейших дорогах областного значения устраивали в основном покрытия усовершенствованного капитального типа. Также проведена большая работа по переводу существующих дорог в более высокие технические категории с уширением проезжей части и усилением покрытия.

Для определения основ будущего развития дорожного хозяйства в РСФСР министерством проведена большая работа по разработке экономически обоснованной сети дорог с учетом перспективного развития народного хозяйства страны. Генеральная схема развития автомобильных дорог как по РСФСР в целом, так и в разрезе автономных республик, краев и областей одобрена Госпланом СССР и является основным документом при составлении текущих и перспективных планов дорожного строительства.

В годы прошедшей пятилетки в дорожном строительстве стали широко применять прогрессивные конструкции покрытий и новые дорожно-строительные материалы, примером чего может служить освоение технологии и организации работ по устройству основания из грунтов, укрепленных цементом.

Во многих районах РСФСР отсутствуют пригодные для строительства дорог месторождения каменных и гравийных материалов, поэтому Мордовская, Марийская, Удмуртская, Чувашская АССР, Тюменская, Курганская, Омская, Пензенская, Тамбовская, Курская, Белгородская, Орловская, Воронежская и некоторые другие области вынуждены завозить щебень и гравий с Урала, Северного Кавказа, нередко за 1 000 км и более.



В вычислительном центре Воронежского филиала Гипрорднини

Такое положение приводит к значительному повышению стоимости щебня на месте работ и удороажает каждый километр стоящейся дороги общегосударственного и республиканского значения на 40—60 тыс. руб., а самое главное сдерживает темпы строительства дорог.

Отечественной наукой разработаны экономичные и надежные конструкции дорожных одежд из местных грунтов и некондиционных каменных материалов, укрепленных цементом, устройство которых позволяет на три четверти снизить потребность в щебне, сократить затраты рабочей силы и транспорта и удешевить строительство.

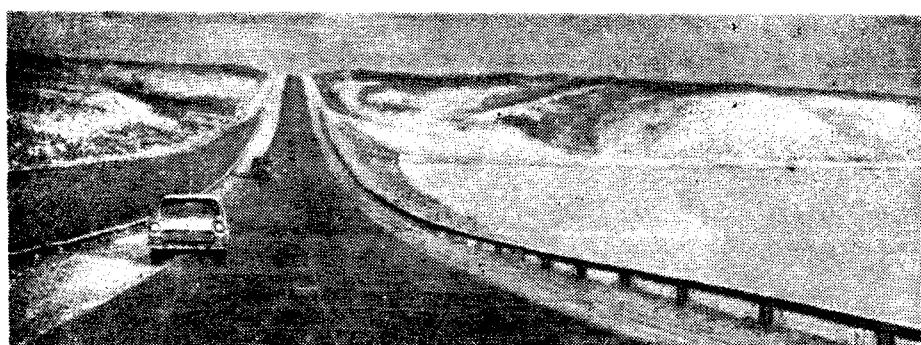
В последние годы в 40 автономных республиках, краях и областях Российской Федерации освоена технология укрепления грунтов цементом. С использованием укрепленных грунтов построены большие участки на дорогах Омск—Тара, Брянск—Гомель, Москва—Бобруйск, Горький—Казань, Челябинск—Омск и др. Строительство оснований и покрытий из грунтов, укрепленных цементом, успешно ведется в Алтайском и Брянском строительных трестах. Только в Московской области, дорожники которой одними из первых применили этот материал, внедрение цементогрунта позволило сэкономить 1 340 тыс. руб.

Проводится также много других мероприятий, способствующих ускорению технического прогресса. Значительного снижения стоимости строительства дорожных покрытий достигают за счет устройства усовершенствованных дорожных покрытий с применением песчаного асфальтобетона, улучшенного высокопрочными каменными высыпками. При учете ограниченных возможностей завоза во многие районы РСФСР высокопрочных каменных материалов этот тип покрытия получит широкое распространение в будущем.

В последние годы при строительстве покрытий многие организации применяют теплую асфальтобетонную смесь, укладываемую при температуре 50—100°C. Эта смесь, сочетающая преимущества горячей и холодной асфальтобетонной смеси, позволяет удлинить строительный сезон, укладывать покрытие при низких температурах, что особенно важно при выполнении ремонтных работ ранней весной.

При устройстве черных покрытий много времени и средств тратили на обезвоживание и подогрев битума в котлах. За последние три года в большинстве организаций министерства внедрен электропоточный метод приготовления битума, который позволяет полностью автоматизировать производственный процесс и сократить в 2—3 раза потребность в рабочей силе, снизить стоимость приготовления 1 т битума на 3 руб.

Известно, что покрытия из дорогостоящих битумоминеральных смесей подвержены разрушению вследствие недостаточного сцепления битума с некоторыми видами каменных материалов. С целью улучшения сцепления битума с поверхностью минеральных материалов Управлением дороги Ростов—Баку предложено одновременно с просушкой минеральных материалов в сушильной ка-



Ограждения на автомобильной дороге  
Новосибирск — Барнаул

Фото В. Шифрина

мере асфальтобетонного смесителя сжигать небольшое количество каменноугольного дегтя. Этот способ получил название газовой активации минеральных материалов.

Управление дороги Ростов—Баку построило большое количество покрытий из черных смесей на различных кислых минеральных материалах (граниты, кварциты, трахиты), имеющих плохое сцепление с битумом. Во всех случаях применения газовой активации качество смесей значительно улучшилось и покрытия из таких смесей уже много лет находятся в хорошем состоянии. Только в 1969 г. в упрдоре было приготовлено 175 тыс. т черных щебеночных смесей с газовой активацией щебня, а с учетом и других организаций министерства — более 500 тыс. т.

Способ газовой активации минеральных материалов, получивший распространение во многих дорожных организациях республики, в 1967 г. был представлен на ВДНХ СССР. Автор предложения — гл. инж. Г. И. Ляшенко награжден серебряной медалью ВДНХ, а Управление дороги Ростов—Баку — дипломом II степени.

За годы пятилетки организациями Минавтодора РСФСР построено много больших мостов оригинальных конструкций и внедрены новые способы их строительства.

Подразделения Мостостроительного треста успешно применяют сборные опоры и сваи-оболочки в основании опор, совершенствуют технологию сборки и надвижки металлических и железобетонных конструкций пролетных строений. Например, для металлических конструкций применяют специальные накаточные тележки, значительно ускоряющие процесс надвижки, в результате чего продолжительность строительства мостов на дороге Воронеж—Саратов сокращена в 2 раза.

На строительстве малых и средних мостов широко применяют типовые унифицированные цельные и составные по длине предварительно напряженные балки, облегченные плитные пролетные строения. Применение таких конструкций также позволяет резко сократить сроки строительства.

Почутительный опыт накоплен Оренбургским дорожным управлением. За 1970 г. в области построены 43 прямоугольные трубы из сборного железобетона, заменивших более 1000 м деревянных мостов. При этом была достигнута очень высокая производительность: звено из четырех человек собирало одну трубу за 15 ч. Всего за последние четыре года в области построено около 170 прямоугольных железобетонных труб.

В числе важнейших мероприятий, направленных на техническое совершенствование автомобильных дорог, было улучшение их ремонта и содержания, а также создание условий безопасного движения.

Министерством большое внимание уделено совершенствованию структуры управления дорожным хозяйством. Положительные результаты осуществленного в 1967—1968 гг. эксперимента по реорганизации дорожных подразделений Московской и Ленинградской областей дали возможность начать работы по



Бетонный мостик на Черноморской автомобильной дороге

укупнению и объединению существующих дорожно-эксплуатационных хозяйств.

Начатая реорганизация дает возможность сократить количество низовых дорожных подразделений, упростить руководство ими, устранить параллелизм в работе, улучшить использование производственных мощностей и дорожно-строительных машин.

В предыдущей пятилетке продолжалось совершенствование технологии работ по ремонту и содержанию дорог.

Заводами Минавтодора совместно с Центральным конструкторским бюро освоены и выпускаются машины и оборудование, обеспечивающие механизацию работ по ремонту и содержанию дорог и, в частности, по удалению снежных валов с обочин, очистке снега, борьбе с гололедом, оканиванию обочин, канав и полосы отводов, бурению ям для посадки деревьев и кустарников, очистке и заливке швов цементобетонных покрытий, установке снегозащитных щитов, нанесению разделительных полос и т. д.

Разработана и внедрена новая тепло- и морозоустойчивая резинобитумная мастика для заполнения швов цементобетонных покрытий и создано специальное оборудование для механизации этих работ. Пятилетний срок эксплуатации опытных участков цементобетонных покрытий с температурными швами, заполненными новой резинобитумной мастикой, показал высокую эффективность нового материала.

Все организации министерства исключительно большое внимание уделяют созданию безопасных условий движения на автомобильных дорогах.

Для этих целей проводят значительное количество инженерных мероприятий — улучшение видимости, устройство виражей, уширение проезжей части и увеличение радиусов кривых, ограждение опасных мест, разметка дорог с применением износостойких красок, установка сигнальных знаков со светоизлучающей поверхностью и т. д.

Положительный опыт работы службы организации движения (СОД) на автомобильной дороге Москва—Харьков, организованной несколько лет назад, дал возможность улучшить безопасность движения, увеличить пропускную способность дорог и поставить вопрос о создании СОД на других важнейших дорогах.

Российская Федерация отличается от других союзных республик большой территорией, разнообразием природных факторов, влияющих на условия строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог. Республика располагает почти половиной всей дорожной сети страны и в ней осуществляется также около половины всех объемов дорожных работ. Однако до 1969 г. в РСФСР не было научно-исследовательского центра способного решать проблемы, связанные с развитием дорожного хозяйства республики.

В 1969 г. был создан проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт — Гипрдорни. Кроме центрального института, в системе Гипрдорни организовано девять филиалов, пять из которых имеют научно-исследовательские части.

Гипрдорни начал в прошлом году и продолжает работать над решением важнейших проблем, направленных на ускорение технического прогресса в строительстве, ремонте и содержании дорог. Институт разрабатывает важнейшие вопросы, связанные с деятельностью дорожных организаций и перспективой развития сети дорог РСФСР.

В области повышения экономической эффективности строительства и эксплуатации автомобильных дорог большой интерес представляют исследование путей повышения эффективности работы эксплуатационной службы на дорогах РСФСР, изучение экономической эффективности строительства дорог в республиках, влияния климатических условий на срок службы асфальтобетонных покрытий в различных климатических зонах, совершенствование технологий и организации работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог и методов снегозащиты дорог, эффективности снегозащитных посадок и др.

Очень важной темой в плане института является исследование новых материалов для борьбы с гололедом. В настоящее время научные работники Гипрдорни разрабатывают технологию химического способа борьбы с гололедом, который должен заменить применяемый метод рассыпки фрикционных материалов. Расчеты показывают, что переход на химический способ борьбы с гололедом первоначально только на 40 тыс. км дорог РСФСР позволит уменьшить потребность в распределительных машинах на 2500 ед. и даст экономический эффект более 5 млн. руб.

Около 25% всех научных работ института и его филиалов освящено расширению применения местных и новых материалов, а также отходов промышленности для строительства и ремонта автомобильных дорог. Такое внимание к использованию местных материалов объясняется тем, что уже в настоящее время дорожному строительству республики недостает более 10 млн. м<sup>3</sup> каменных материалов.

В связи с недостатком цемента особую актуальность приобрели исследования золы-уноса тепловых электростанций в качестве самостоятельного вяжущего или в смеси с цементом. Использование активной золы в качестве добавки позволяет экономить до 40% цемента, расходуемого при укреплении грунтов.

Начата разработка методики комплектования парка дорожных машин для ремонта и содержания дорог, предложений по созданию базовых машин с набором сменного оборудования и технических требований на создание отдельных спецмашин, оборудования и инструментов.

Крупными темами являются исследования путей снижения аварийности и разработка методов повышения пропускной способности автомобильных дорог.

Следует отметить, что многие работы Гипрдорнии и его филиалов проводятся в полном контакте с ведущими научными центрами страны в области дорожного строительства (Союздорнии, МАДИ, зональные дорожные лаборатории и др.).

Отличительной особенностью работы института является его тесная связь с производственными организациями министерства. Неоспоримым преимуществом комплексного проектно-изыскательского и научно-исследовательского института является возможность, с одной стороны, учитывать в научных исследованиях наиболее актуальные проблемы, стоящие перед производством, а с другой, быстро внедрять достигнутые результаты исследований, широко применяя их в проектах.

Разрабатываемые в настоящее время в Гипрдорнии проекты автомобильных дорог магистрального значения отражают современный отечественный и зарубежный опыт проектирования. Институт приступил к внедрению таких новых методов проектно-изыскательских работ, как применение аэрофотосъемки при трассировании дорог и ландшафтное проектирование на участках дорог с большой интенсивностью движения, где намечается устройство от четырех до восьми полос движения с разделительной полосой шириной до 12 м.

Новые проекты предусматривают строительство автобусных станций, мотелей, гостиниц, ресторанов, буфетов и пунктов медицинской помощи, автопавильонов и площадок отдыха в живописных местах, автозаправочных станций, станций технического обслуживания и др. Для улучшения эксплуатации дорог и обслуживания пассажиров планируют устройство линий связи.

Высокую производительность труда проектировщики достигают за счет широкого внедрения на всех этапах проектирования автоматизации и механизации инженерного труда на основе комплексного внедрения аэрофотометодов, освоения универсальных фотограмметрических приборов, электронно-вычислительной техники и средств механизации трудоемких геологических работ.

В деле автоматизации инженерного труда проектировщиков в Гипрдорнии уже сделаны первые шаги. В 1970 г. получены и освоены четыре электронно-вычислительные машины среднего класса НАИРИ. Для Московского производства намечается в ближайшее время получение вычислительной машины высшего класса типа БЭСМ-4.

Однако в области повышения технического уровня дорожно-го хозяйства Российской Федерации есть много нерешенных проблем. Сюда относятся обустройство дорог всем необходимым для комплексного обслуживания в пути водителей, пассажиров и автомобилей, обстановка дорог в достаточном количестве современными средствами сигнализации и регулирования движения, средства связи, снижение стоимости строительства и эксплуатации дорог с одновременным повышением их транспортно-эксплуатационных качеств и многое другое.

Организации Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог настойчиво работают над решением стоящих задач, чтобы обеспечить неуклонное повышение эффективности затрат, вкладываемых в дорожное хозяйство Российской Федерации.

# Строить больше, быстрее, лучше и экономнее

Первый заместитель министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР  
В. А. БРУХНОВ,  
нач. республиканского объединения  
Росдорстрой Н. И. ГОЛОВАНОВ

Во многих письмах, поступающих в дорожные органы от отдельных граждан, коллективов и организаций, в местных газетах содержатся теплые слова благодарности строителям за новые построенные автомобильные дороги и мосты, за их самоотверженный труд.

Но жизнь предъявляет все новые требования к строителям дорог, она торопит их, требует, чтобы строили больше, быстрее повышали технический уровень дорог.

В системе Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР действуют 370 дорожно- и мостостроительных организаций (ДСУ, МСУ, ДСР), которые подчинены 49 дорожно-строительным трестам, Республиканскому мостостроительному и двум управлениям строительства. Там, где по объемам выполняемых подрядных работ нецелесообразно было создавать тресты, эти организации входят в состав управлений или облдорупралений.

В 1970 г. строительные подразделения в целом обеспечили выполнение плана капитального строительства и принятых социалистических обязательств по всем показателям. Построено и введено в действие 7 000 км автомобильных дорог с твердым покрытием (100,2% по сравнению с планом), около 22 тыс. м мостов капитального типа, более 35 тыс. м<sup>2</sup> жилой площади. План подрядных работ собственными силами выполнен на 101% и составил 508 млн. руб., что на 16% превышает объем работ 1969 г.

Успешно выполнен план освоения выделенных капиталовложений по всем источникам финансирования. За истекший год организациями Минавтодора выполнено более 230 млн. м<sup>3</sup> земляных работ, приготовлено и уложено около 6,2 млн. т асфальтобетонных и битумоминеральных смесей, добыто и переработано более 40 млн. м<sup>3</sup> каменных материалов и др.

Успешному выполнению плана 1970 г. во многом способствовало участие всех коллективов в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и XXIV съезда КПСС, а также систематическая и действенная помощь партийных и советских органов.

За высокие показатели в работе награждены Ленинской юбилейной почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС коллектизы Республиканского мостостроительного и Ленинградского областного дорожно-строительного трестов, а коллектив Вологодского треста — Ленинской юбилейной почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР, Совета Министров РСФСР и ВЦСПС.

За прошедшее пятилетие объем выполненных работ по дорожному строительству в сопоставимых ценах увеличился в 1,5 раза, причем в районах Сибири и Дальнего Востока — в 1,8 раза. В общем количестве введенных в действие дорог общегосударственного и республиканского значения удельный вес дорог с усовершенствованными типами покрытий возрос с 69% в 1966 до 77% в 1970 г. Можно было бы еще значительно увеличить строительство дорог с усовершенствованными типами покрытий, если бы на эти цели выделялось больше битума и цемента.

В рядах строителей имеются тысячи передовых рабочих, инженерно-технических работников, служащих, самоотверженный труд которых играет главную роль в решении многих важнейших задач.

Среди лучших — коллектив Республиканского мостостроительного треста (управляющий А. А. Мухин, гл. инж. В. А. Насибекян). За пятилетие этот трест увеличил объем работ почти в 2 раза, причем в основном за счет роста производительности труда, построил и ввел в действие ряд сложных в инженерном отношении мостов.

В подразделениях треста нашли широкое применение наиболее прогрессивные конструкции, например сван-оболочки диаметром от 0,6 м до 1,6 м, сборные опоры, цельнoperевозимые балки пролетных строений длиной до 33 м. Разработаны и внедрены многие виды оснастки и приспособлений для сборки и надвижки пролетных строений мостов и др.

Систематическое укрепление и развитие собственной производственной базы треста позволили увеличить промышленное производство сборных железобетонных конструкций с 38 тыс. м<sup>3</sup> в 1966 г. до 68 тыс. м<sup>3</sup> в 1970 г.

Коллектив Ленинградского областного дорожно-строительного треста (управляющий А. Я. Мокрушин, гл. инж. И. П. Карапев) только в 1970 г. ввел в эксплуатацию 206 км построенных и реконструированных автомобильных дорог, увеличив за пятилетие объем работ более чем в 2 раза. Это увеличение шло не за счет пропорционального пополнения парка дорожно-строительных машин, а благодаря значительному улучшению использования имеющихся машин и оборудования, внедрению новых форм организации труда, повышению профессионального мастерства рабочих и инженерно-технических работников.

Много славных людей трудятся в этом коллективе. Бригадир АБЗ ДСУ-2 В. Е. Потоцкий, бригада которого завершила свое пятилетнее задание к 10 мая 1970 г., а за 1970 г. подготовила 72 тыс. т асфальтобетонной смеси, выполнив задание на 20%. Машинист экскаватора Г. В. Булыгин, добившийся выработки 110 тыс. м<sup>3</sup> грунта на экскаваторе Э-1514 при директивной норме 60,5 тыс. м<sup>3</sup> и отработавший 1500 мото-ч без капитального ремонта сверх установленной нормы. Бригадир АБЗ В. А. Вирунен, шофер ДСУ-3 И. В. Васильев, машинист бульдозера ДСУ-5 В. В. Петров и многие другие.

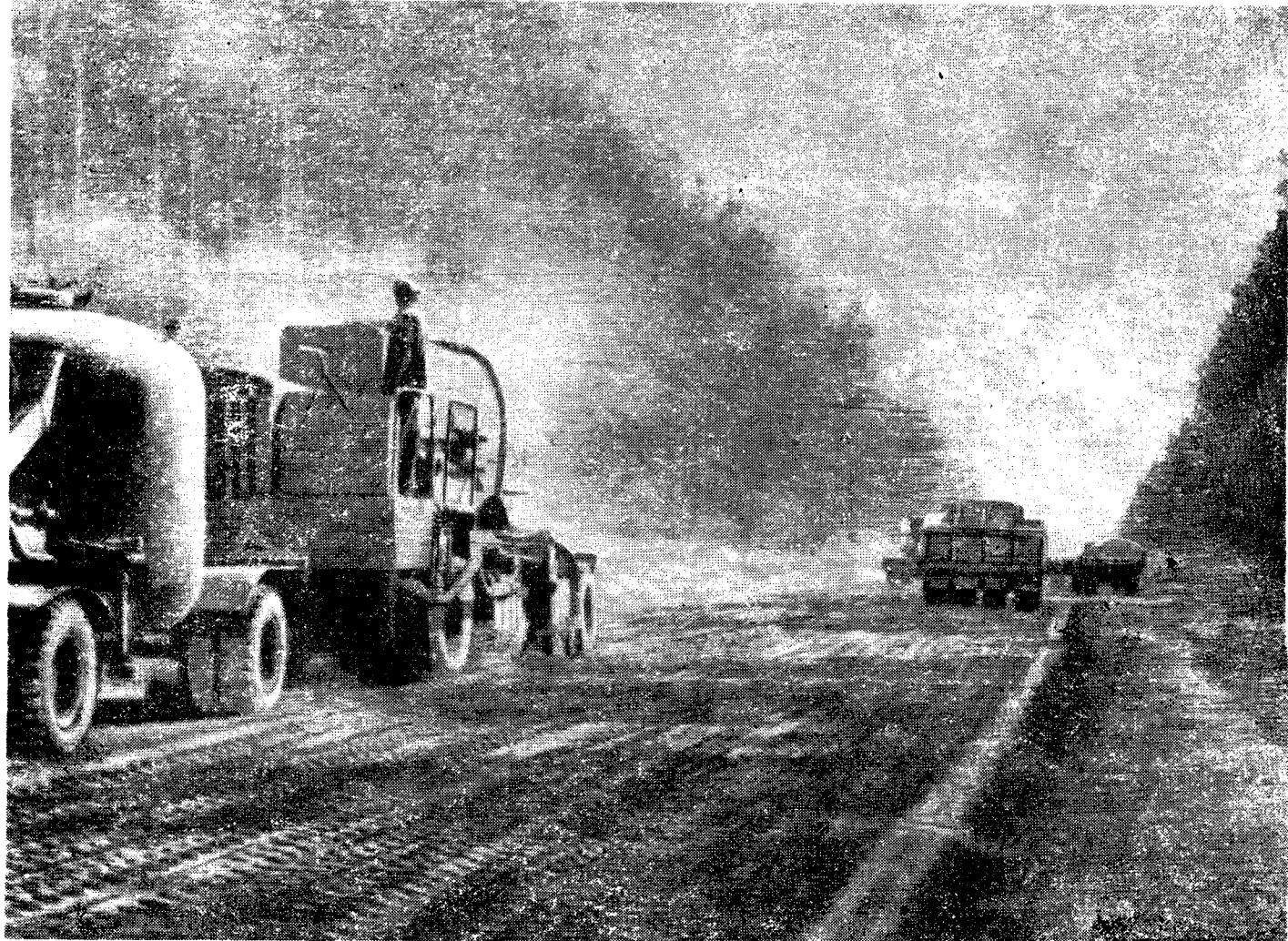
В сложных условиях лесисто-болотистой местности ведут строительство автомобильной дороги Вологда—Ленинград до-

рожники Вологодского дорожно-строительного треста. Уже построено около 200 км этой дороги. Настойчивость в работе, хорошая организация труда позволяют тресту ежегодно вводить в действие предусмотренные планом участки дороги с высоким качеством строительных работ.

Вот некоторые примеры из деятельности коллектива треста. В поисках путей лучшего использования дорожно-строительных машин в ДСУ-3 разработана и внедрена технология производства земляных работ скреперами Д-357Г в зимнее время. Комплексная бригада (пять автоскреперов, трактор-толкач и бульдозер), возглавляемая опытным механизатором Г. С. Березиным, за пять месяцев зимы 1969/70 г. выполнила 56 тыс. м<sup>3</sup> земляных работ при дальности транспортирования грунта более 2 км. За декабрь 1970 г. эта бригада выполнила более 16 тыс. м<sup>3</sup>. Этот опыт работы автоскреперов зимой заслуживает широкого распространения.

На одном из участков строящейся дороги требовалось выполнить выторfovывание на протяжении 3 км при мощности торфяного слоя до 6 м. Работа была поручена бригаде экскаваторщиков, возглавляемой С. А. Елесичевым. Бригада имела три экскаватора ТЭ-3м емкостью ковша 0,35 м<sup>3</sup>. Была организована трехсменная работа при непрерывной рабочей неделе. В результате четкой организации труда работы в объеме 85 тыс. м<sup>3</sup> выполнены за два месяца. Таким образом, экскаваторами достигнута годовая директивная норма выработки, а всего за год они сделали 2,5 нормы.

В 1970 г. трестом в содружестве с научно-исследовательскими организациями построено 1 км покрытия из песчаного цементобетона. Замена дальнепривозных и дефицитных каменных материалов на местные пески обещает большие экономические



Устройство цементогрунтового основания Новосибирским облдорстроТрестом

выгоды, а также освобождение железнодорожных вагонов для других перевозок.

Коллектив Новосибирского дорожно-строительного треста (управляющий П. А. Синкин, гл. инж. В. Р. Патрин) за пятилетие увеличил объем работ почти в 2 раза, причем рост обеспечен в основном за счет повышения производительности труда и лучшего использования имеющихся основных фондов.

Хорошо работают коллектизы Белгородского, Волгоградского, Воронежского, Краснодарского, Куйбышевского, Ростовского дорожностроительных трестов, Управление строительства № 1 и многих других подразделений.

Анализ работы передовых коллективов свидетельствует о наличии огромных резервов у строительных организаций, реализация которых дает возможность дальнейшего улучшения количественных и качественных показателей строительства.

Что является характерным в деятельности лучших коллективов и целесообразным для использования в работе всех организаций Минавтодора?

Во-первых, то внимание, которое уделяется первому и основному звену строительного процесса — производственной бригаде. Именно рабочие бригады, выполняющие различные виды строительных работ, определяют успех дела. Известно, что один из наиболее эффективных элементов научной организации труда — это создание комплексных или специализированных бригад, состав и оснащение которых определяют исходя из стоящих перед ними задач, расчетной производительности машин с учетом их наибольшей загрузки.

Принимая во внимание, что большинство машин и оборудования дорожных организаций эксплуатируются много лет, имеют значительный износ, важно в составе этих бригад иметь средства ремонта и ремонтных рабочих. Это сводит к минимуму простой целой группы машин из-за поломки одной из них.

По пути создания и укрепления комплексных бригад идут передовые коллективы. В 1970 г. только в организациях Ростдорстрада действовало свыше 1 000 комплексных бригад. Многие рабочие этих бригад владеют несколькими смежными профессиями, что создает условия для практического использования известного опыта Щекинского химического комбината.

Можно привести много примеров, подтверждающих, что подразделения, перешедшие на выполнение работ комплексными бригадами, имеют лучшие показатели производительности труда, использования машин, качества и сроков работ и т. д.

В Ростовском дорожно-строительном тресте (управляющий М. М. Хохлович, гл. инж. В. П. Углов) работает 37 комплексных бригад. Трест перевыполняет план по росту производительности труда, а выполнение директивных норм выработки основными машинами составляет от 110 до 160%, что значительно превышает средние показатели по Минавтодору.

Во-вторых, широкое использование достижений науки и практики дорожного строительства, рекомендаций научной организации труда, применение прогрессивной технологии и конструкций. Сюда можно отнести применение в значительных масштабах битумных эмульсий дорожниками Мурманской, Воронежской и других областей; разработку и внедрение технологии использования местных малопрочных каменных материалов и отходов промышленности (различных шлаков, золы-уноса теплоэлектростанций, каменноугольного дегтя и др.); применение систем сетевого планирования и управления, особенно в организациях Республиканского мостостроительного треста; внедрение Ростовским, Краснодарским, Кемеровским и многими другими трестами электропоточных установок для обезвоживания битума, которые сокращают трудовые затраты, повышают культуру производства и улучшают качество битума. Начато внедрение разрезных и неразрезных плитных пролетных строений мостов.

В-третьих, забота об укреплении и развитии производственной базы. За пятилетие основные фонды строительных организаций возросли более чем на 46%. За это время построены сотни мастерских для ремонта и технического обслуживания дорожно-строительных машин, предприятий по добыче и переработке каменных материалов, производству сборного железобетона, выпуску асфальто- и цементобетонных смесей, установок по бескомпрессорному производству битума. Отрадно отметить, что многие комплексы производственных баз, таких, как ДСУ-1 Ивановского, ДСУ-1 Краснодарского дорожно-строительных трестов, отвечают современным требованиям производственной культуры и эстетики. Правильное размещение и окраска оборудования, освещение рабочих мест, хорошо отделанные служебные и бытовые помещения, благоустроенная и озелененная территория — создают благоприятные условия для высокопроизводительного труда.

Многие годы дорожно-строительные организации Мордовской АССР не увеличивали объем работ, ссылаясь на отсутствие каменных материалов, железобетонных конструкций, изношенность дорожно-строительных машин. Два года назад дорожно-строительный трест (управляющий А. Г. Салимов, гл. инж. В. И. Афиногенов) с помощью Минавтодора и Совета Министров Мордовской АССР принял энергичные меры для развития добычи каменных материалов на Нерлейском и Ельниковском месторождениях, развития ремонтной базы, строительства цеха железобетонных конструкций.

Рост производства щебня, своевременный ремонт машин и другие меры позволили уже в 1970 г. превысить почти в 2 раза объем выполненных работ за 1969 г.

В-четвертых, концентрация людских и материально-технических ресурсов на главных объектах, укрупнение строительных подразделений. Там, где силы строительных организаций сосредоточены на одном-двух объектах строительства, достигаются лучшие показатели работы.

В 1970 г. средний объем выполняемых работ, приходящийся на дорожно-строительное управление, не превышал 1,5 млн. руб. В то же время многие дорожно-строительные управления выполняют в год до 3 млн. руб. и более. Это, как правило, высококвалифицированные и работоспособные коллективы, которые в большей степени подготовлены для осуществления всего комплекса работ по строительству современных автомобильных дорог.

Коллективами организаций Минавтодора проделана значительная работа по выполнению задач, поставленных в письме ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве». Это позволило в 1970 г. сэкономить около 5 000 т цемента, 1 300 т металла, более 10 000 т битума, 4 000 т бензина и других материалов. Плановая производительность труда в строительстве превышена более чем на 6%.

Осуществление намеченных мероприятий позволило снизить себестоимость строительных работ и получить почти 10 млн. руб. сверхплановой прибыли.

Говоря о лучшем, мы отчетливо видим и те серьезные недостатки, которые имеются в работе многих строительных организаций.

Сознавая свою ответственность за развитие дорожного хозяйства Российской Федерации, коллектив строителей будет и впредь настойчиво продолжать строить больше, быстрее, лучше, дешевле и тем самым внесет свой вклад в осуществление решений XXIV съезда КПСС.

УДК 625.7(470)

## Вологда—Новая Ладога

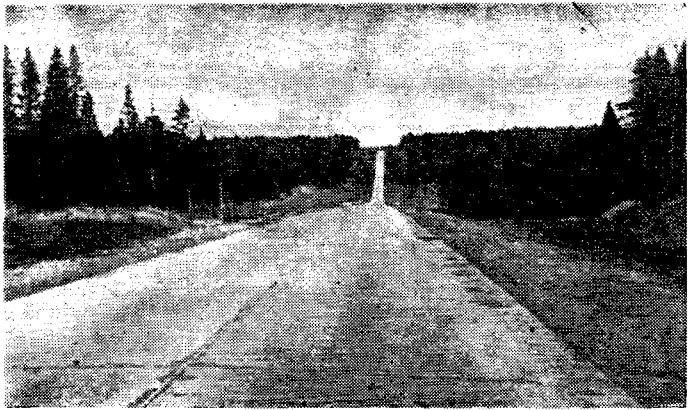
Управляющий Вологодским облдорстройтрестом  
В. А. МЕЩЕРЯКОВ

Вологодская обл. при площади 145 тыс. км<sup>2</sup> располагает сетью автомобильных дорог общей протяженностью 10 тыс. км, из которых 1 200 км имеют твердое, а 300 км усовершенствованное покрытие. Остальные 8 500 км дорог не имеют никакого покрытия и в большинстве своем находятся в малопроехаемом состоянии.

На созданный в 1967 г. областной дорожно-строительный трест легла обязанность строить автомобильные дороги республиканского значения с тем, чтобы за 7—10 лет обеспечить круглогодичную автомобильную связь областного центра со всеми районными центрами.

За четыре года своего существования дорожно-строительный трест построил 310 км дорог с твердым покрытием на сумму свыше 25 млн. руб. и увеличил фактическое выполнение подрядных работ с 4,5 млн. руб. в 1967 г. до 9,8 млн. руб. в 1970 г.

Основным объектом треста является строительство автомобильной дороги Вологда — Нов. Ладога. В 1970 г., например, на строительстве этой дороги было выполнено работ на сумму 4,1 млн. руб., что составляет 42% плана треста.



Готовый участок автомобильной дороги Вологда — Новая Ладога

Только за 1969—1970 гг. при строительстве первых 30 км участка дороги Суда — граница области коллективу ДСУ-3 пришлось вынуть свыше 460 тыс. м<sup>3</sup> торфа при выторfovывании болот глубиной до 6 м, выполнить 1,8 млн. м<sup>3</sup> земляных работ, из которых 1,3 млн. м<sup>3</sup> с возкой автомобилями. На отдельных километрах объем земляных работ составил свыше 100 тыс. м<sup>3</sup> при выторfovывании до 42 тыс. м<sup>3</sup>.

За 10 лет было построено свыше 200 км дороги, для чего потребовалась четкая и слаженная работа всего коллектива.

Возведение земляного полотна и устройство покрытия на дороге Вологда — Нов. Ладога ведутся в две смены, а в течение зимнего периода 1969—1970 гг. работы по вывозке дорожно-строительных материалов и грунта были организованы при непрерывной рабочей неделе по 18—20 ч в сутки.

Строительство дороги было начато в 1960 г. силами одного ДСУ. С конца 1966 г. из-за роста объемов работ на ее строительство полностью заняты два ДСУ. Вместе с объемами работ растут производственные мощности ДСУ. Сейчас строители автомобильной дороги имеют в своем распоряжении три завода. На строительстве дороги Вологда — Нов. Ладога занято большое количество дорожно-строительных машин — 25 бульдозеров на тракторе С-100 и 10 на тракторе Т-74, 15 скреперов, из них 6 самоходных, 10 экскаваторов, среди которых 3 на уширенных гусеницах, около 50 автомобилей собственного парка и столько же транспортных предприятий, 3 комплекта бетонокладочных машин и ряд других машин.

Однако этого еще недостаточно. Особенно острую нужду дорожники испытывают в автомобильном транспорте. Поэтому работа собственных автомобилей находится под постоянным контролем руководства треста и управлений.

Большое значение в выполнении директивных норм выработки сыграла бригадная работа машин, создание комплексных бригад с аккордно-премиальной системой оплаты труда. Успехам в работе способствовало широко развернутое социалистическое соревнование между ДСУ, участками, бригадами, механизаторами.

Участвуя в соревновании лучшего по профессии, экскаваторщик С. Я. Банин в течение шести лет работает на экскаваторе Э-652 без капитального ремонта, ежегодно выполняя директивную норму более чем на 150%, бульдозерист Г. А. Сметанин выполняет норму на 200%, шофер К. Ф. Куряшов — на 180%.

Планы работ по строительству дороги Вологда — Нов. Ладога ежегодно перевыполняются, чему в значительной степени способствует проведение больших работ в зимний период по подготовке к летнему строительному сезону.

Много внимания уделяется индустриализации производства, особенно при строительстве искусственных сооружений. В 1970 г. все круглые трубы и большинство прямоугольных были построены из сборных элементов.

Большие преимущества строителям дает специализация производства. В каждом ДСУ имеются бригады по строительству искусственных сооружений, устройству покрытия. В составе треста создан хозрасчетный общественный участок для строительства линейных зданий, производственных баз и жилых домов.

Регулярно, не реже 1 раза в квартал, в тресте обсуждаются вопросы качества работ. Эти вопросы находятся под постоянным контролем главных инженеров, работников лаборатории, геодезической службы, что позволило в 1970 г. ДСУ № 3 ввести участок дороги Вологда — Нов. Ладога с оценкой «отлично».

В 1970 г. все управления выполнили намеченные мероприятия по новой технике, а коллектив ДСУ № 1 даже пошел дальше. Вместе с зональной дорожной научно-исследовательской лабораторией работники ДСУ № 1 применили для устройства основания и верхнего слоя покрытия гранулированный доменный шлак, что позволило на каждом километре сэкономить 1400 м<sup>3</sup> щебня, до 20 т нефтебитума и на 11 тыс. руб. ущелевить строительство. В ДСУ № 3 в 1970 г. был впервые построен 1 км покрытия из песчаного цементобетона. Этот опыт также заслуживает большого внимания, так как позволит не только ущелевить строительство, но и исключит применение высокопрочного щебня, которым Вологодская обл. не располагает.

Постоянное изыскание дополнительных песчаных карьеров с целью сокращения дальности возки материалов даст возможность не только ущелевить производство, но и сократить потребность в автомобильном транспорте, а применение взрывного способа выторfovывания болот позволяет высвободить болотные экскаваторы и бульдозеры, остраю потребность в которых всегда испытывал трест.

Большим уважением в коллективах пользуются рационализаторы и изобретатели. В 1970 г. ими было внесено 70 предложений, что не только дало 100 тыс. руб. экономии, но и позволило улучшить технологические процессы и сэкономить дефицитные дорожно-строительные материалы.

Механизация трудоемких работ, сокращение потерь рабочего времени, внедрение прогрессивных технологических процессов, контроль за выполнением заданий, научная организация труда, рационализация и изобретательство, укрепление трудовой и производственной дисциплины, применение аккордно-премиальной системы оплаты труда и других материальных и моральных форм стимулирования позволили за четыре года на строительстве дороги Вологда — Нов. Ладога на 70% увеличить производительность труда.

Большую и повседневную помощь строителям дорог оказывают обком КПСС, облисполком и другие партийные, советские и хозяйствственные организации на местах.

Рука об руку со строителями трудятся коллектив Мостостроительного управления № 1 Республиканского мостотреста и автотранспортные предприятия Вологодского транспортного управления.

По итогам социалистического соревнования трест с III квартала 1969 г. удерживает переходящее Красное знамя министерства и ЦК профсоюза, а за III квартал 1970 г. ему присуждена высшая награда — переходящее Красное знамя Совета Министров РСФСР и ВЦСПС.

За достигнутые производственные показатели в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина коллектив треста удостоен Ленинской Юбилейной Почетной грамоты Президиума Верховного Совета РСФСР, Совета Министров РСФСР и ВЦСПС, а 100 лучших производственников награждены юбилейными медалями «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Большие задачи стоят перед строителями дорог Вологодской области в новой пятилетке. Вместе со всеми трудящимися Вологодской области строители автомобильных дорог, развернув социалистическое соревнование, достойно встретили XXIV съезд КПСС.

УДК 625.7(470.12)

# Строительство дорог в Новгородской области

Гл. инж. облдорупрления Я. И. ЩЕРБАКОВ

Новгородская область имеет территорию 55,3 тыс. км<sup>2</sup> и расположена на северо-западе РСФСР в зоне избыточного увлажнения. Тяжелые суглинистые грунты, большое количество пониженных мест и болот являются причиной того, что автомобильное сообщение возможно только по дорогам с твердым покрытием, так как грунтовые дороги даже летом в период дождей на долгое время остаются непроезжими.

За послевоенные годы восстановлено много автомобильных дорог, разрушенных в период войны. Материальный ущерб, причиненный немецко-фашистскими захватчиками дорожному хозяйству области, составил около 70 млн. руб.

Большой скачок в увеличении темпов строительства автомобильных дорог области произошел за последнее десятилетие после принятия Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 г. и после создания в каждом районе производственных дорожных участков.

В целях ликвидации бездорожья и формирования сети автомобильных дорог с твердым покрытием были разработаны перспективные планы строительства дорог на 1959—1965, 1966—1970 гг. Сейчас Ленфилиалом Гипрорднории разработана схема развития сети автомобильных дорог местного значения.

К началу 1966 г. в нашей области твердое покрытие имело 2 935 км дорог. За годы истекшей пятилетки возросли вложения в развитие дорожной сети области. Если в 1965 г. был выполнен объем работ по развитию дорожной сети в объеме 4 502 тыс. руб., то в 1970 г. — 10 944 тыс. руб. (243,7%). В целом за пятилетку направлено на развитие сети дорог области 39 млн. руб. при плане 37 млн. руб. За эти годы построено и отремонтировано капитальным и средним ремонтом 2 043 км дорог при плане 1 831 км (111,5%). План по строительству и ремонту мостов выполнили на 125%. Прирост дорог с твердым покрытием за пятилетку составил 912 км.

Общая протяженность автомобильных дорог в Новгородской обл. (на 1 января 1970 г.) равна 6 268 км, в том числе дорог с твердым покрытием 3 465 км, что составляет 55,3%. Если проанализировать характеристику сети по значению дорог, то мы увидим, что твердое покрытие имеют все дороги общегосударственного значения (596 км), республиканские — 738 км, или 80,7%, областного — 409 км, или 78% и районного значения и прочие 1 722 км, или 40,6%.

В результате совершенствования организации труда, улучшения механизации работ и внедрения передовых методов за пятилетие выработка возросла на 67%.

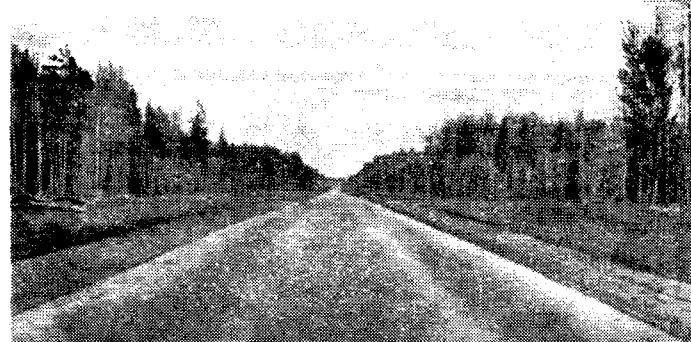
Повышается уровень механизации дорожно-строительных работ. Так, если в 1965 г. погрузочно-разгрузочные работы были механизированы на 88%, то в 1970 г. уже на 96%.

В целях максимального и производительного использования дорожно-строительных машин в облдорупрлении установлен постоянный контроль за выполнением директивных норм. За 10 месяцев 1970 г. выполнение директивных норм составило по автогрейдерам 104%, тракторам 103 и экскаваторам — 114%.

В 1966—1970 гг. проделана большая работа по развитию сети автомобильных дорог местного значения. Была поставлена основная задача добиться значительного ежегодного прироста автомобильных дорог с твердым покрытием за счет концентрации средств, привлекаемых по Указу.

В каждом из 20 районов области указанные средства концентрируют на одной-двух важнейших дорогах района. Строительством дорог в районах в основном занимаются ПДУ облдорупрлениия, а также ММС и ПМК Министерства мелиорации и водного хозяйства.

В результате проведенных работ по строительству и капитальному ремонту дорог значительно улучшилось автомобильное и автобусное движение в области. Все районные центры соединены благоустроенными автомобильными дорогами с областным центром.



На дороге Новгород — Луга

В настоящее время пока еще не имеют постоянной автомобильной связи с райцентрами только 12 колхозов и 17 совхозов, что составляет соответственно 9,4 и 13,4% от общего числа этих хозяйств.

Активно стали участвовать в строительстве внутрихозяйственных дорог колхозы и совхозы области.

Так, колхоз «Путь к счастью» Батецкого района за четыре года пятилетки построил своими силами 37 км сельскохозяйственных дорог, а колхоз имени В. И. Ленина Окуловского района — 20 км. Успешно идет строительство дорог в совхозе «Правда» (Волотовский район), колхозах «Искра» и «Дружба» (Новгородский район).

Передовым районом в области по строительству местных дорог является Новгородский, третий год подряд уделяющий внимание переходящее Красное знамя облисполкома и обкома профсоюза. Из 280 км дорог района 200 км или 71%, имеют твердое покрытие. В этом районе на дорожное строительство ежегодно привлекается по Указу 320 тыс. руб. и, кроме того, изыскиваются дополнительные денежные и материально-технические ресурсы предприятий, колхозов и совхозов для строительства и капитального ремонта дорог. За 1969—1970 гг. таких средств привлечено 160 тыс. руб.

Построенные автомобильные дороги позволили значительно улучшить экономические показатели колхозов и совхозов. Так, например, совхоз «Робейка» Новгородского района, долгое время работал с убытками. После постройки автомобильной дороги протяженностью 13,5 км, обеспечивающей бесперебойную связь совхоза с районными областными центрами, в 1969 г. совхоз получил прибыль в размере 71 тыс. руб.

Совхоз «Боровичанин» Боровичского района после окончания строительства участка дороги Боровичи — Меглецы увеличил рентабельность в 2 раза. Своевременная доставка на поля семенного материала, удобрений и т. п. позволили увеличить урожайность зерновых с 7 ц в 1966 г. до 16 ц в 1969 г. и картофеля соответственно с 89 до 113 ц.

За годы пятилетки улучшилась работа службы эксплуатации, большое внимание уделено благоустройству дорог и безопасности движения. За пять лет построено 160 автобусных павильонов, 120 посадочных площадок, 80 благоустроенных съездов, установлено и заменено около 4 тыс. дорожных знаков. Пятилетний план дорожных работ был досрочно выполнен к 25 августа 1970 г.

Достижения в области строительства и эксплуатации дорог стали возможны благодаря социалистическому соревнованию коллективов дорожных хозяйств.

Новгородское облдорупрлжение награждено Ленинской Юбилейной Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР, Совета Министров РСФСР и ВЦСПС, неоднократно заслуживало переходящее Красное знамя Минавтодора и ЦК профсоюза.

В ходе соревнования многие передовики производства достигли высоких производственных показателей. Одними из лучших в коллективе облдорупрлжения являются автогрейдерист Новгородского ДУ-339 Н. В. Шакшин, шофер Любятинского ДУ-633 А. И. Сорокин, плотник Демялинского ДУ-338 И. А. Антонов, электросварщик Боровичского ДУ-337 А. И. Кузнецов, который выполнил свой пятилетний план к 1 августа 1970 г., и др.

Коллектив дорожников области успешно выполнял повышенные социалистические обязательства, принятые в честь XXIV съезда партии.

УДК 625.711.1(470.24)

# Специализация работ на дорожном строительстве

Нач. Оренбургского облдорупрления, заслуженный  
строитель РСФСР М. М. АКСЕНОВ

Дорожники Оренбургской области, достойно отметив трудовыми достижениями 100-летие со дня рождения В. И. Ленина план дорожных работ по новому строительству, капитальному и среднему ремонту выполнили на сумму 58,3 млн. руб., или на 110%. Было выполнено 53,6 млн. м<sup>3</sup> земляных работ, что составляет около 3 тыс. м<sup>3</sup> земляного полотна, вывезено и уложено в корыто 5,8 млн. м<sup>3</sup> гравийно-щебеночных материалов, изготовлено и установлено более 51 000 тыс. железобетонных звеньев труб и построено 2 500 круглых и железобетонных труб.

За годы пятилетки построено и реконструировано 2 669 км дорог с различным типом покрытия, в том числе с черным и асфальтобетонным 838 км. Общий объем дорожных работ возрос в 1970 г. по сравнению с 1966 г. более чем в 2 раза.

Такие успехи достигнуты коллективом облдорупрления благодаря широкому внедрению прогрессивных форм планирования производства работ, научной организации труда, повышению производительности, снижению себестоимости дорожных работ. Большой вклад внесли рационализаторы. Сочетание применения простейших средств механизации с максимальным высокопроизводительным использованием мощных дорожных машин позволили ускорить темпы строительства и повысить качество. Одним из главных направлений в организации технологического процесса является организация специализированных механизированных отрядов для выполнения определенного вида работ при аккордно-премиальной оплате труда.

Для выполнения земляных работ в 32 районах области созданы механизированные отряды; в большинстве случаев труд механизаторов оплачивали по аккордно-премиальной системе, причем расчет производили не за кубический метр отсыпанного грунта, а за километр готового земляного полотна.

В Сорочинском районе в такой отряд входит грейдер-элеватор, четыре бульдозера и скрепера, прицепной грейдер, кулачковый и 9-т каток, трактор МТЗ-50 с заправочной тележкой. Работая на этих машинах, 14 механизаторов в прошлом году отсыпали 378 тыс. м<sup>3</sup>, или 23,5 км, земляного полотна при хорошем качестве работ. Выработка грейдер-элеватора составила 2,4 годовой директивной нормы. Себестоимость 1 м<sup>3</sup> грунта в среднем составила 12,7 коп., в том числе при разработке грунта грейдер-элеваторами — 4 коп.

В Гайском районе примерно таким же отрядом отсыпано 438 тыс. м<sup>3</sup> грунта при себестоимости 14,6 коп. за 1 м<sup>3</sup>, в Беляевском — 318 тыс. м<sup>3</sup> при себестоимости 12,5 коп.

Всеми землеройными отрядами, в которых насчитывается 45 грейдер-элеваторов и более 200 бульдозеров и скреперов, отсыпано более 8 млн. м<sup>3</sup>, или 470 км, земляного полотна.

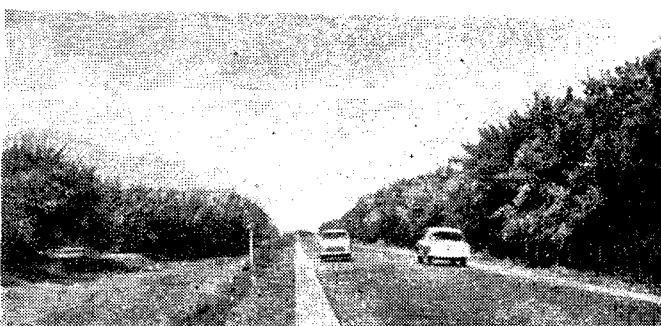
Чтобы обеспечить нужды дорожного строительства сборными конструкциями труб облдорупрлением организован полигон «Железобетон». Внедрение предложений рационализаторов, широкое применение средств механизации, аккордно-премиальная оплата труда, высокая производственная и техническая дисциплина, позволили обеспечить высокую производительность труда и почти вдвое снизить себестоимость продукции по сравнению с прейскурантом. Так, бригада в составе 5 чел. за 8 ч изготавливает до 100 звеньев труб диаметром 1 м.

На полигоне «Железобетон» изготавливают также сваи, балки пролетных строений мостов, фундаментные блоки и плиты, открышки прямоугольных труб, километровые столбы и др.

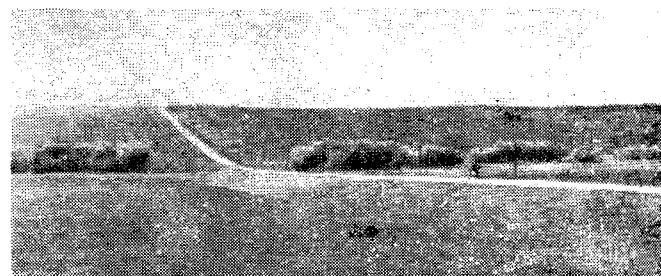
Правильное применение труб позволяет получить большую экономию. Так, на дороге Оренбург — Шарлык вместо первоначально предусмотренных проектом восьми железобетонных мостов длиной 228 м были построены прямоугольные трубы, что позволило сэкономить 43 тыс. руб. или ущербовать работы более чем на 32%.



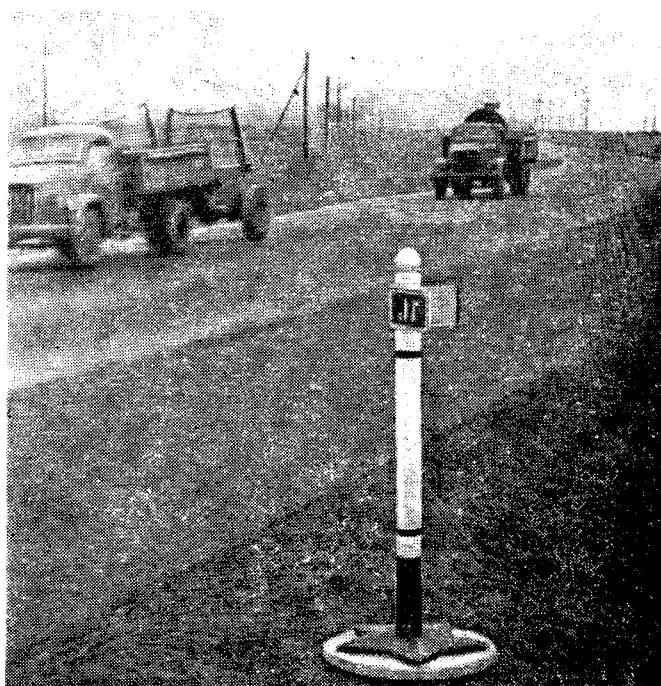
Автомобильная дорога Оренбург — Орск



На дороге Оренбург — Илец



По Оренбургским степям (дорога к с. Паникла)



Дорога Оренбург — Уфа



Лучший автогрейдерист  
ДУ-544, заслуженный  
строитель РСФСР  
И. П. Бильдинов

различных машин и приспособлений. На трактор «Беларусь» установлен бульдозерный отвал, две штанги для подъема, перевозки и установки колец, смонтирована площадка с бетономешалкой, вращающаяся от вала отбора мощности трактора; трактор имеет прицеп-самосвал для подвозки материалов. Кроме того, отряду выделен автомобиль для перевозки жилого вагончика, битумный котел (500 л) с подогревом и насосом для нанесения гидроизоляции, металлическая инвентарная опалубка и вибратор, вращающийся от моторчика битумного котла.

Создание на основе опыта работы еще восьми—десяти звеньев в составе 30—35 чел. позволит строить в области до 400 круглых труб в год.

Дорожники Оренбургской обл. широко используют припритровые гравийно-щебенистые карьеры, что сокращает транспортные расходы и ускоряет темпы строительства.

По предложению рационализаторов изготовлены передвижные металлические эстакады и сделаны приспособления на тракторах для разгрузки бортовых автомобилей, чем полностью механизированы погрузочно-разгрузочные работы на вывозке гравийно-щебеночных материалов. Все это дало возможность снизить себестоимость 1 м<sup>3</sup> гравийно-щебеночной смеси по 2 р. 27 к.

Опыт выделения специализированных звеньев оправдал себя на устройстве черного покрытия. В 1968 г. в ДУ-541 организовано механизированное звено в составе авторайдера, автогидронаратора и трактора с прицепным катком на пневматических шинах. Этим звеном в первый же год работы по-новому было сделано 13,6 км покрытия. В 1970 г. в области работало 15 таких звеньев, которыми сделано 162 км покрытия. Себестоимость 1 км черного покрытия при специализированном методе работ составила всего лишь 4—4,5 тыс. руб.

Перед дорожниками Оренбургской области стоят большие задачи по дальнейшему совершенствованию форм управления и организации труда, снижению себестоимости работ, повышению качества строительства.

# **Задание пятилетки выполнено досрочно**

Гл. инж. Куйбышевского Облдоруправления  
г. ТУЛИНЦЕВ

С огромной радостью и гордостью восприняли труженицы Куйбышевской обл. Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении области за успехи, достигнутые в выполнении заданий пятилетнего плана по развитию народного хозяйства, орденом Ленина.

В этих успехах есть немалая доля труда многочисленного отряда дорожников области. Дорожные организации успешно решили поставленную им задачу и досрочно выполнили задание пятилетки по строительству и вводу в эксплуатацию автомобильных дорог. Областным управлением строительства и ремонта автомобильных дорог было построено 824 км дорог с твердым покрытием, или на 323 км больше предусмотренного пятилетним планом, причем в дорожное хозяйство области вложено 80,6 млн. руб., что вдвое больше, чем в предшествующей пятилетке.

Сеть дорог с твердым покрытием возросла на 15% и составляет в настоящее время 3 тыс. км, или 34% от протяженности всех дорог. В настоящее время из 25 сельских районных центров 21 райцентр и все девять городов области связаны с областным центром благоустроенным асфальтированными дорогами. Асфальтированными дорогами связано также 120 центральных усадьб колхозов и совхозов.

Улучшено и мостовое хозяйство на автомобильных дорогах. В настоящее время из 4300 искусственных сооружений на дорогах области 3620 капитальные.

За текущую пятилетку капитально отремонтировано 468 км дорог с асфальтобетонным покрытием и 3455 м мостов.

На основных дорогах построено 132 автопавильона, оборудовано 350 посадочных площадок, установлено свыше

рудовано 350 посадочных площадок, установлено свыше 12 тыс. дорожных знаков и указателей, создано 1107 км сплошных и декоративных лесных полос, устроено 280 благоустроенных съездов. Построена автостанция в г. Похвистневе.

Большое внимание уделено информации водителей об опасных участках дорог, созданию безопасных условий для движения автомобилей путем устройства шероховатых покрытий, укрепления обочин и увеличения радиусов закруглений.

укреплением бортиков и увеличением радиусов закруглений.

За пятилетие были построены автомобильные дороги с асфальтобетонным покрытием Куйбышев — Кошки (98 км), Куйбышев — Хворостянка (58 км), Нефтегорск — Алексеевка (30 км), Куйбышев — Исаклы (160 км), Куйбышев — Покровистьево (50 км) и другие, которые связали с г. Куйбышевым районные центры. Завершено строительство автомобильной дороги Куйбышев — Ульяновск.

Проведены большие работы по строительству сельских дорог на подъездах к крупным населенным пунктам и центральным усадьбам колхозов и совхозов.

Решается проблема развития автомобильных дорог на подходах к областному центру — г. Куйбышеву. Большое развитие получили автомобильные дороги в районе г. Тольятти в связи со строительством Волжского автомобильного завода. В настоящее время ведется строительство новых дорог, связывающих г. Тольятти с колхозами и совхозами Ставропольского района.

За пятилетку дорожники выполнили свыше 35 млн. м<sup>3</sup> земляных работ, построили около 2 тыс. искусственных сооружений, уложили свыше 15 млн. м<sup>3</sup> дорожно-строительных материалов, 3,5 млн. т асфальтобетона и около 500 тыс. м<sup>3</sup> железобетона. Только линейными управлениями автомобильных дорог и производственными дорожными участками возведено 1043 км земляного полотна и построены 1574 железобетонные трубы.

Большой вклад в строительство мостов на автомобильных дорогах внесли мостовики Мостостроя № 21 и Мостопоезд № 851 Минтрансстроя СССР. За пятилетку построено 57 долговременных мостов общей протяженностью 2099 м, 1266 мелких деревянных мостов было заменено на капитальные искусственные сооружения.

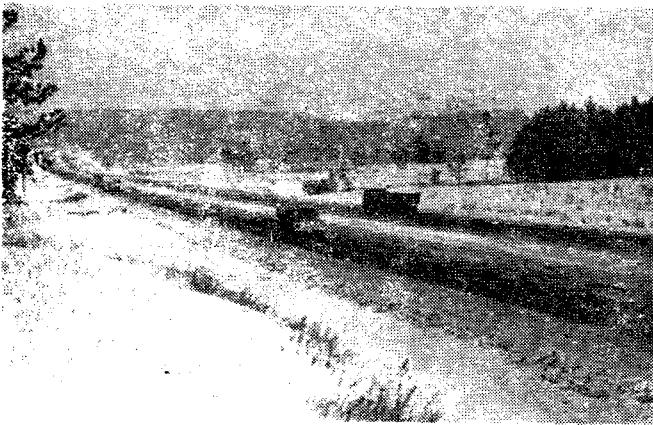
Многое сделано по благоустройству улиц и дорог в сельских районных центрах. Почти в каждом из них появился на



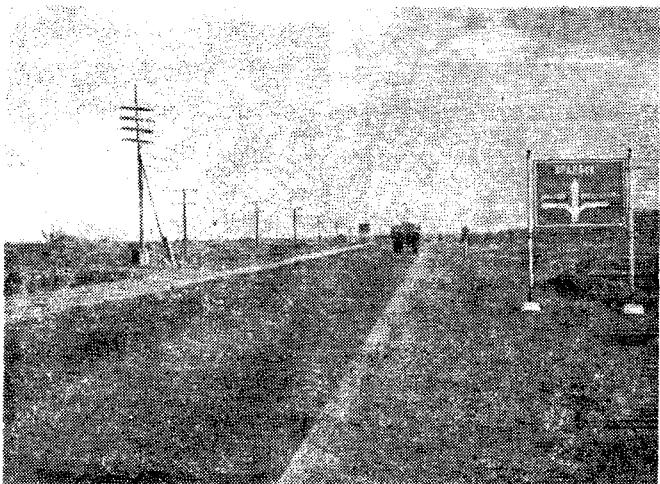
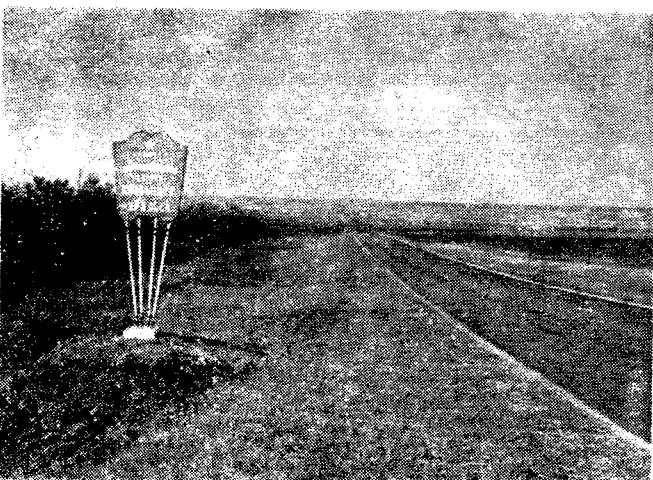
**Отделка земляного полотна, отсыпанного грейдер-элеватором (Сорочинское ПДУ)**

улицах асфальт, а всего в районах дорожниками асфальтировано около 100 км улиц и дорог.

Рост грузооборота на автомобильном транспорте, резкое увеличение интенсивности движения, развитие сети автомобильных дорог обусловили перестройку всей эксплуатационной службы. Вместо многочисленных и параллельно действующих ДУ и ПДУ на республиканских, областных и местных дорогах в каждом районе создана по территориальному принципу одна дорожно-эксплуатационная организация.



Обход г. Тольятти, построенный трестом Куйбышевдорстрой



На автомобильной дороге Куйбышев — Уральск

В зависимости от объема работ это или линейное управление автодорог с объемом работ от 600 до 1500 тыс. руб. и закрепленной сетью дорог протяженностью 400—500 км, или производственный дорожный участок с объемом работ до 600 тыс. руб. и сетью дорог до 200 км.

За пятилетие значительно улучшена производственная база дорожных организаций. Построены асфальтобетонные заводы в г. Похвистневе, с. Шентале, с. Кинель-Черкассах, реконструированы действующие заводы, построено 12 ремонтно-механических мастерских. Ежегодно облдорупрправление направляло на развитие производственной базы и строительство жилья до 1,5 млн. руб.

Новые резервы и новые возможности по развитию дорожного хозяйства появились в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1968 г. «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР». Прежде всего это привлечение к долевому участию в строительстве автомобильных дорог других ведомств, за счет которых за пятилетие было построено 107 км дорог общего пользования. Областное управление сельского хозяйства выделило за пятилетие на дорожное строительство около 3,5 млн. руб. (помимо Указа).

В целях сокращения стоимости строительства в области стали применять отходы промышленности. Так, для устройства оснований дорожных одежд были использованы продукты промывки битумных резервуаров Новокуйбышевской промывочно-пропарочной станции. Широкое применение нашли местные каменные материалы. Покрытие дорог Сургут — Челно-Вершины, Борское — Богатое и некоторых других общей протяженностью 165 км были полностью построены из местных материалов, которые заменили привозной дорогостоящий сокский щебень.

Для борьбы с гололедом эффективно применяют отходы промышленной добычи нефти — теплые растворы хлористых солей.

Применение местных материалов в Куйбышевской обл. за пятилетие дало экономический эффект около 1,5 млн. руб.

За годы пятилетки в дорожных организациях значительно пополнился парк дорожных машин. В целом он возрос на 30%. За пятилетие в области было приобретено машин и оборудования на 1,5 млн. руб.

Привлекая по Указу различные предприятия и организации на дорожные работы, за пять лет дорожники получили более 2300 т металла, 5200 т цемента, 6273 м<sup>3</sup> лесоматериалов и многое другое.

Успехи в развитии дорожного хозяйства области были достигнуты прежде всего в результате широкого внедрения в производство современных достижений дорожной науки и техники, прогрессивных технологий и конструкций.

За пятилетие по Облдорупрправлению было внедрено около 150 мероприятий по новой технике, которые дали экономический эффект в сумме 240 тыс. руб.

Например, полностью автоматизирован учет интенсивности движения путем применения счетчиков, разработанных Саратовским политехническим институтом; внедрено дистанционное управление на АБЗ в г. Похвистневе; стал широко приме-



Дорога республиканского значения Куйбышев — Бугуруслан

яться холодный асфальтобетон; автопавильоны, дорожные знаки и указатели изготавливаются теперь с учетом передового отечественного и зарубежного опыта архитектуры и дорожной эстетики, широко применяется облицовочный кирпич и стеклоблоки; на всех объектах строительства внедрены технологические карты.

Большую помощь производству оказывают рационализаторы и изобретатели. За пятилетку поступило и было внедрено в производство около 200 рационализаторских предложений с экономическим эффектом около 350 тыс. руб.

В результате внедрения в производство передовой технологии, благодаря повышению квалификации рабочих и ИТР и закреплению кадров за пятилетие заметно улучшилось качество строительства. Если в 1965 г. количество объектов, принятых с оценкой хорошо и отлично, составляло 39%, то уже в 1970 г. оно составило 70%.

Интенсивное строительство новых дорог и совершенствование существующих повысили показатели работы автомобильного транспорта и обеспечили сокращение себестоимости одного тонно-километра грузовых перевозок на 1,1 коп., в результате чего только в 1970 г. получено около 30 млн. руб. экономии, а производительность автотранспорта повысилась на 25%.

Строительство автомобильных дорог тесно связано с развитием междугородных автобусных маршрутов, появлением новых автобусных линий. Если в 1965 г. в области действовало 109 междугородных автобусных маршрутов протяженностью 7500 км, то уже в 1970 г. количество маршрутов достигло 200 с общей протяженностью 20 тыс. км.

Влияние автомобильных дорог на укрепление экономики колхозов и совхозов и повышение культурного уровня их тружеников стало реальным и ощутимым.

Благотворное влияние дорог на экономику можно заметить на примере совхоза им. Менжинского Ставропольского района. После строительства дороги с асфальтобетонным покрытием протяженностью 30 км, связывающей совхоз с г. Тольятти, объем валовой продукции увеличился в 1,5 раза за четыре года. Себестоимость перевозок одного тонно-километра грузов снизилась в 1969 г. в 1,5 раза. Прибыль хозяйства возросла с 197 тыс. руб. в 1966 г. до 609 тыс. руб. в 1969 г. Только экономия горючего за счет улучшения дорожных условий составила за пятилетие около 1000 т.

Еще нагляднее видно развитие экономики колхоза имени В. И. Ленина Больше-Черниговского района. Это хозяйство, расположенное в Степном Заволжье в 140 км от г. Куйбышева, после строительства к нему дороги с асфальтобетонным покрытием стало бурно развиваться и к 1965 г. вышло в миллионы. Валовой доход хозяйства возрос более чем в 5 раз, а объем перевозок — в 16 раз.

В целом же по области в результате улучшения дорожных условий себестоимость одного тонно-километра грузов колхозов и совхозов за последние три года снизилась на 0,5 коп., что дало экономию только по колхозам и совхозам в 1969 г. 7,2 млн. руб.

В ближайшие годы предстоит резко повысить культуру содержания автодорог и дорожных сооружений. Расширенная программа дорожного строительства требует дальнейшего расширения производственной базы дорожных организаций.

С увеличением программы дорожного строительства резко возрастут и объемы проектно-изыскательских работ.

В решении предстоящих задач по созданию разветвленной и благоустроенной сети автомобильных дорог максимальное ускорение технического прогресса приобретает еще большее значение. Применение технических новшеств в дорожном деле, комплексная механизация и автоматизация производства, внедрение прогрессивных технологий, передовых методов труда, применение местных материалов на основе отходов промышленности — вот далеко не полный перечень резервов, которые берут на вооружение дорожники.

Массовое развитие сельских дорог предопределяет стадийность в их строительстве. Первая стадия, включающая строительство искусственных сооружений, земляного полотна и переходного, как правило, щебеночного типа покрытия, под силу любому хозяйству, колхозу или совхозу. Конечно, строительство этих дорог должно вестись при наличии проектно-сметной документации и соответствующем техническом контроле. Вторая стадия предусматривает устройство асфальтобетонного покрытия силами дорожных организаций.

Дорожники области приложат максимум усилий для дальнейшего развития дорожного хозяйства и укрепления экономики области.

УДК 625.7 (470.43)

Вологодская областная универсальная научная библиотека

www.booksite.ru

# ВПЕРЕДИ— БОЛЬШИЕ ЗАДАЧИ

Управляющий трестом Леноблдорстрой

А. Я. МАКРУШИН

Неблагоприятные географические и климатические условия Ленинградской области всегда служили серьезным препятствием для строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Тем не менее только за последние десять лет в области построено, реконструировано и капитально отремонтировано свыше 4000 км дорог, причем больше половины из них имеют усовершенствованные покрытия. Сейчас уже решена задача замены деревянных мостов капитальными на дорогах союзного и республиканского значения.

Большой вклад в эту работу внесли старейшие Ленинградские дорожные организации: Ушсдор (Севзапупродор), Управление строительства и ремонта автомобильных дорог области, трест Севзапдорстрой, коллектив которого отметил недавно свое 25-летие, и Мостострой № 6.

Последние пять лет в строительстве и капитальном ремонте автомобильных дорог активно участвует трест Леноблдорстрой, созданный на базе четырех ДСУ, переданных из Управления строительства и ремонта автомобильных дорог области.

За пять лет объем строительно-монтажных работ, выполняемых трестом, возрос в 2,4 раза. Построено и капитально отремонтировано свыше 800 км дорог.

В настоящее время в тресте имеется шесть ДСУ, каждое из которых включает в себя два-три строительных участка с непрерывными для них АБЗ. ДСУ и строительные участки размещены по территориальному принципу с учетом наличия в области других дорожно-строительных организаций и перспективного плана строительства автомобильных дорог на ближайшие 5—10 лет, причем большинство строительных участков развивается, как самостоятельная производственная единица.

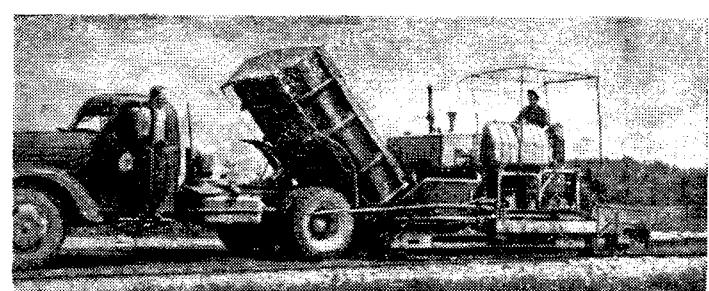
Все это позволяет внедрять на строительных участках элементы хозрасчета, повышает ответственность коллектива участка за выполнение производственного плана, способствует действенности социалистического соревнования. Самостоятельность строительных участков позволяет при необходимости создавать на их базе дорожно-строительные управления. Так, на базе бывшего Волосовского строительного участка ДСУ-2 создано дорожно-строительное управление № 5, которое в 1970 г. выполнило объем строительно-монтажных работ на 2,5 млн. руб.

Несмотря на значительное увеличение объемов выполняемых трестом работ, все установленные технико-экономические показатели выполняются. Постоянное превышение роста производительности труда над ростом заработной платы во всех ДСУ и в тресте в целом стало законом.

Успешному выполнению плана работ очень помогает постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 5 августа 1968 г. «О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР».

Одним из основных мероприятий в деле повышения эффективности производства, повышения производительности труда и улучшения качества дорожно-строительных работ явилось внедрение научной организации труда и новой техники.

Особое внимание обращалось на дальнейшее укрепление производственной базы треста. В связи с резким увеличением



На строительстве дороги Ставрополь — Осымино

объемов работ по строительству и капитальному ремонту автомобильных дорог с твердым покрытием в тресте за пять лет было дополнительно построено шесть новых асфальтобетонных заводов с использованием последних достижений науки и техники. Теперь в тресте 13 асфальтобетонных заводов.

В тресте построена и работает эмульсионная база. Расширяется ремонтная база ДСУ, а также подсобно-вспомогательные службы.

В связи со строительством новых и реконструкцией старых АБЗ в 10 раз увеличилось потребление электроэнергии. Энергетики треста и ДСУ успешно справляются с возложенными на них большими задачами. Полный переход на электроэнергию принес на производство культуры, улучшил качество продукции и увеличил производительность асфальтобетонных заводов, выпуск асфальтобетонной смеси, на которых за пять лет вырос на 126 тыс. т и достиг 221 тыс. т.

Постоянно развивая собственную производственную базу, трест использует все возможности для размещения заказов на специализированных предприятиях Ленинграда.

В тесном сотрудничестве с Ленфилиалом Союздорнии и Ленинградским инженерно-строительным институтом трест внедряет в производство дорожные эмульсии для стабилизации оснований из некондиционных материалов, приготовления черного щебня и укрепления обочин.

Применение активированных минеральных порошков для приготовления асфальтобетонных смесей не только улучшило их качество, но и сократило расход битума примерно на 1%. За пять лет было приготовлено 58 тыс. т асфальтобетонной смеси с применением активированных минеральных порошков, что дало экономию в сумме 24 тыс. руб. Немаловажное значение имеет применение для верхних слоев асфальтобетонных и битумоминеральных смесей щебеночного отсева, который создает шероховатую поверхность покрытия, обеспечивая безопасность движения автомобилей.

Внедрение дополнительных пылеулавливающих установок существенно повысило культуру производства на асфальтобетонных заводах и принесло экономический эффект 48 тыс. руб. в год за счет использования пыли в качестве минерального порошка. С 1969 г. трест приступил к широкому внедрению складов минерального порошка из сборного железобетона емкостью 150—300 т.

Техническому прогрессу в дорожном строительстве содействовали творческие поиски рационализаторов и изобретателей. С 1966 г. по 1970 г. было подано 445 рапортов, из которых 386 внедрено в производство с экономическим эффектом 131,3 тыс. руб.

За счет внедрения 52 мероприятий по НОТ была достигнута экономия в сумме 194 тыс. руб.

В 1970 г. широко применяли сетевое планирование. Так, полностью был переведен на работу по сетевым графикам участок № 3 ДСУ-2, успешно выполнивший производственный план с хорошими качественными показателями.

Выработка на одного работающего по тресту Леноблдорстрой увеличилась с 1966 г. более чем в 1,5 раза и достигла 11,7 тыс. руб. в 1970 г. Такая выработка является одной из высоких в хозяйствах объединения Росдорстроя. Дальнейший рост производительности труда возможен только за счет механизации и автоматизации производственных процессов. Уровень механизации земляных работ в тресте равен 98%. Хотя в этой области сделано многое, однако полной механизации, особенно на отделочных работах, все еще нет.

Механизаторы треста стараются сокращать простой машин в ремонте и увеличить их выработку. Заслуживает внимания инициатива главного механика ДСУ-2 М. И. Тостева, разработавшего у себя агрегатно-доставочный метод ремонта строительных машин, который позволяет в сжатые сроки (как правило, в субботние и воскресные дни) провести технический ремонт машин на рабочих местах.

Социалистическое соревнование в тресте и подчиненных ему хозяйствах проводится на всех уровнях.

Все коллективы треста достойно встретили 100-летнюю годовщину со дня рождения В. И. Ленина, выполнили свои социалистические обязательства и заслужили высокую оценку своей работы. Трест Леноблдорстрой был награжден Ленинской Юбилейной Почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ЦСПС.

Более 35% соревнующихся рабочих присвоено звание Ударника коммунистического труда. Большая группа работников треста занесена на Доску почета и в Книгу почета, награждена орденами и медалями Советского Союза.

Пятилетний план 1966—1970 гг. строительства и капитального ремонта автомобильных дорог трестам Леноблдорстрой был выполнен к 6 октября 1970 г.

Среди передовиков социалистического соревнования можно особо выделить бригадира асфальтобетонного завода ДСУ-2 Е. Е. Потоцкого, экскаваторщика ДСУ-1 Булыгина, газоэлектрорасварщика ДСУ-4 И. П. Иванова, бульдозериста ДСУ-3 Н. Я. Мищенко.

Заслуженным авторитетом пользуется среди своего коллектива и в Волосовском районе старейший дорожник начальник ДСУ-5 В. К. Мянту, награжденный орденом Ленина.

Работники ДСУ и треста приняли новые повышенные социалистические обязательства в честь ХХIV съезда КПСС и успешно их выполняли.

Благодаря большой работе, которую провели дорожники ДСУ-4 треста Леноблдорстрой и СУ-881 треста Севзапдорстрой, заканчивается реконструкция республиканской дороги Волхов — Тихвин — Череповец (в пределах Ленинградской обл.), имеющей важное экономическое значение для связи Ленинграда с важными промышленными и сырьевыми предприятиями. Дорожно-строительное управление № 1 совместно с СУ-881 заканчивает реконструкцию автомобильной дороги южного значения Лодейное Поле — Подпорожье. Дорожно-строительное управление № 3 заканчивает в 1971 г. капитальный ремонт дороги Гатчина — Кипень, связывающей две важные союзные автомобильные дороги. Ведется большое дорожное строительство в совхозах и колхозах Ленинградской обл.

Более 90% объема всех работ треста Леноблдорстрой выполняет для Управления строительства и ремонта автомобильных дорог Ленинградской обл., с которым постоянно поддерживаются тесные деловые связи.

Перед коллективом треста Леноблдорстрой в 1971 г. стоят большие задачи. Кроме выполнения основного плана строительно-монтажных работ, необходимо перейти на новую систему планирования и экономического стимулирования, продолжить реконструкцию и строительство новых асфальтобетонных заводов, построить и пустить в эксплуатацию установку для получения битума.

Коллектив треста Леноблдорстрой принимает все меры к тому, чтобы успешно справиться с поставленными задачами.

УДК 625.7 (470.23)

## Устройство дорожных покрытий из обработанного щебня с добавкой «Камид» в Белгородской области

Инженеры В. М. СОЛОВЬЕВ, В. И. ШУХОВ,  
И. П. РАДЧЕНКО

Дорожники Белгородской области в большом количестве используют привозные каменные материалы гранитных пород из дробленого гравия Нальчикского карьерауправления, Корыстянского щебзавода и др. Практика показала, что эти материалы имеют неудовлетворительное сцепление с битумом, поэтому в последний обычно вводили каменноугольный деготь в количестве 10—15%. Однако необеспеченность дегтем, трудности его транспортирования заставили искать более выгодную поверхности-активную добавку.

В 1969 г. в Белгородском областном дорожно-строительном тресте для улучшения свойств битума была применена поверхности-активная добавка «Камид», которая рекомендована кафедрой дорожно-строительных материалов ХАДИ и лабораторией Шебекинского комбината.

«Камид», получаемый при производстве синтетических жирных кислот, имеет кислотное число 40—50 мг КОН, эфирное число 30—40 мг КОН, температуру размягчения 60—70°C, содержит 2—5% моногидратомагния.

На участке автомобильной дороги Новый Оскол — Алексеевка в 1969 г. построено 11 км покрытия из чернощебеночной смеси с применением поверхности-активного вещества «Камид».

Горячая чернощебеночная смесь имела следующий состав: щебень рядовой (размером частиц 10—40 мм) — 60%, клинц

(3—10 мм) — 15, песок мелкозернистый — 20, пыль-уноса Белгородского цемзавода — 5%, битум БНД-140 — 5,5%, добавка «Камид» — 2% от веса битума.

Поверхностно-активное вещество «Камид» завозили с Шебекинского химкомбината автогудронаторами, которые разгружали на АБЗ в резервуар с подогревом, откуда добавка по трубопроводу через дозатор поступала в битумный котел. Добавку вводили в битум при температуре не выше 150°C, тщательно перемешивая смесь.

Гранулометрический состав минеральной части чернощебеночной смеси соответствовал кривым составов черных щебеночных крупнозернистых смесей прерывистой гранулометрии в соответствии с рекомендацией ВСН 123-65.

Образцы чернощебеночной смеси данного состава удовлетворяли требованиям ВСН 123-65 и обладали лучшими физико-механическими свойствами, чем смесь без добавки «Камида», свойства которой приведены в скобках: объемный вес — 2,35 (2,35)  $\text{г}/\text{см}^3$ , водонасыщение по объему — 2,1 (5,2), набухание — 0,6 (0,9)%, предел прочности при сжатии при 20°C — 25 (21,5), то же, при 50°C — 9 (9), то же, в водонасыщенном состоянии при 20°C — 28 (20,7)  $\text{кгс}/\text{см}^2$ , коэффициент водоустойчивости — 1,1 (0,96).

За счет улучшения пластичных, адгезионных свойств битума, лучшего обволакивания битумом минеральных материалов чернощебеночной смеси и повышенной прилипаемости битума к их поверхности снижена себестоимость выпуска 1 т чернощебеночной смеси на 0,7 руб., получена экономия вязкого битума в количестве 0,01 т на 1 т смеси.

Широкое применение «Камида» в качестве поверхностно-активной добавки, к сожалению, задерживается из-за того, что в план Шебекинскому заводу не включен выпуск этой очень нужной дорожникам поверхностно-активной добавки. Можно надеяться, что руководители завода пойдут навстречу дорожникам и наладят выпуск «Камида».

УДК 625.855.3.07 (470.325)

## Устройство асфальтобетонных покрытий с добавкой жирового гудрона в Волгоградской области

Г. И. ДОНЦОВ

Строительство асфальтобетонных покрытий в Волгоградской области сопряжено с рядом трудностей, вызванных резко континентальными климатическими условиями и отсутствием прочных каменных материалов. Поэтому дорожники области постоянно работают над вопросом применения местных материалов и различных добавок, которые призваны обеспечить более высокие прочностные характеристики асфальтобетона при резком изменении температур.

Лаборатория Волгоградского облдостройтреста в 1967 г. провела комплекс исследований влияния добавки жирового гудрона Саратовского жиркомбината на свойства битума Волгоградского НПЗ и асфальтобетонной смеси; были разработаны рекомендации, на основании которых жировой гудрон применен при строительстве дорог Михайловка — Серафимович и Волгоград — Камышин в 1968 г. на опытных участках общей длиной 3 км.

Исследование в 1970 г. вырубок из асфальтобетона, в составе которого имеется жировой гудрон, показало хорошее качество покрытия.

Второй жировой гудрон (2ЖГ) Саратовского жиркомбината представляет собой кубовой остаток — отход переработки растительных масел и жиров. Согласно инструкции ВСН 59-68 Минтрансстроя СССР, он относится к анионоактивным добавкам типа высших карбоновых кислот. Жировой гудрон содержит 10,7% органических кислот, 87 — нейтральных жиров, 1,95 — неомыляемых остатков, 0,05 — воды. Его температура плавления — плюс 46,8°C, удельный вес — 0,926  $\text{г}/\text{см}^3$ .

Завод выпускает в год 620 т гудрона; стоимость 1 т — 40 руб.

Для приготовления асфальтобетонной смеси с добавкой жирового гудрона в производственных условиях применяли щебень нальчикского карьера с размером зерен 5—20 мм прочностью 1000  $\text{kгс}/\text{см}^2$  объемным весом 1,4  $\text{г}/\text{см}^3$  и песок из притрассового карьера с модулем крупности 2, объемным весом 1,55  $\text{г}/\text{см}^3$  с содержанием глинистых частиц 2% и в качестве минерального порошка — пыль-уноса Себряковского цементного завода.

Проведенные исследования показали, что оптимальное содержание жирового гудрона в битуме БН-III Волгоградского НПЗ должно быть 3%. При этом улучшается сцепление битума с поверхностью минеральных материалов: прилипаемость к известняковому щебню (в баллах) — 4—5, к гранитному — 2—3. Глубина проникания — 65 мм, температура размягчения 40°C.

Жировой гудрон кусками вводят в битумные котлы в количестве 3% от веса битума и выдерживают в течение 5 ч при температуре 110°C, перемешивание обеспечивается за счет циркуляции битума.

Состав асфальтобетонной смеси, который был рекомендован для устройства покрытий на опытных участках: щебень — 45, песок — 49, пыль-уноса — 6, битум БН-III с 3% жирового гудрона — 5,5%.

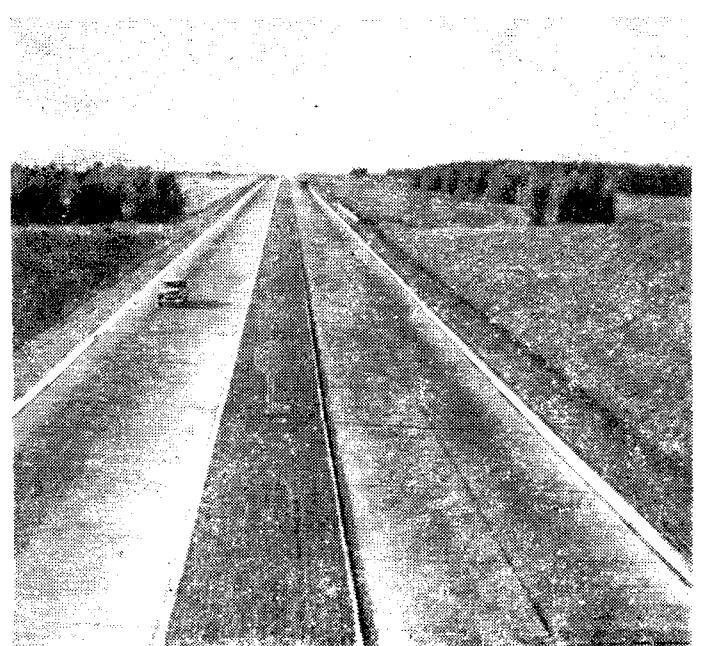
Результаты испытания смеси приведены в таблице.

Показатели	Свойства асфальтобетонных образцов			
	лабораторных	из смеси-тель	вырубки из покрытия	
			1968 г.	1970 г.
Водонасыщение, % от объема . . . . .	1,0	2,3	2,7	2,8
Набухание, % от объема . . . . .	0,3	0,5	0,6	0,6
Предел прочности, $\text{кгс}/\text{см}^2$ :				
при 20°C . . . . .	32,2	39,1	36,0	46,0
• 50°C . . . . .	10,4	13,1	13,0	15,0
• 0°C . . . . .	75,8	—	—	—
• 20°C в водонасыщенном состоя- нии . . . . .	32,0	35,2	35,4	42,0
Коэффициент водоустойчивости . . . . .	1,0	0,9	0,9	0,9

Как видно из таблицы, добавка жирового гудрона значительно улучшает водоустойчивость асфальтобетонной смеси, придает ей пластичность, устойчивость к резкой смене температур.

На строительстве дороги Михайловка — Серавимович смесь транспортировали на расстояние 70 км, но несмотря на это она оставалась очень подвижной, хорошо укладывалась и уплотнялась. Двухлетняя эксплуатация покрытия из асфальтобетона с добавкой жирового гудрона показала его устойчивость к резкой смене температур, уменьшение или отсутствие трещинообразования при отрицательных температурах.

УДК 625.855.3.07 (470.44)



# В Луховицком районе благоустроенная сеть дорог

Е. Д. БУШИН, В. П. КОРНЕИЧЕВ

Луховицкий район — один из крупных сельскохозяйственных районов столичной области, совхозы и колхозы которого поставляют трудающимся Москвы ежегодно 55 тыс. т молока и более 100 тыс. т овощей и картофеля.

До недавних лет сельское население района испытывало исключительные трудности от бездорожья. Развитие экономики и культуры в районе во многом зависело от развития благоустроенной сети дорог.

Строительство, ремонт и содержание дорог в районе осуществляется Дорожно-строительное управление № 10 Московского облодорупрления, которое 35 лет возглавляет Ф. И. Аникеенко. Коллектив ДСУ построил в районе более 300 км дорог с асфальтобетонным покрытием. Только за восьмую пятилетку построено 106 км новых и отремонтировано 80 км дорог.

В настоящее время усадьбы всех 11 совхозов, трех колхозов и 44 отделений этих хозяйств связаны хорошими асфальтобетонными дорогами с районным центром и республиканскими дорогами. Резко уменьшилась себестоимость 1 ткм перевозок, которая во многих хозяйствах снизилась на 35—40%. Благоустроенная сеть дорог позволила всем совхозам и колхозам района увеличить объем сельскохозяйственной продукции, стать прибыльными хозяйствами.

За пятилетку построены местные дороги Дединово — Любичи — Ловцы (17 км), Красная Пойма — Фруктовая (19 км), Ольшаны — Радовицы (11 км), Рязанское шоссе — Носово, Григорьевское — Клин — Бельдин и др.

На строительстве этих дорог самоотверженно работали механизаторы С. И. Чуваков, Н. Н. Котов, Б. М. Грудев, А. Н. Споров, производитель работ В. И. Селезнев и многие другие.

На всех дорогах района деревянные мосты перестроены на железобетонные или заменены на железобетонные трубы протяжением более 1200 м. На строительстве мостов и труб работает постоянная комплексная бригада под руководством опытного бригадира И. С. Козлова. Этой же бригадой смонтированы четыре механизированных парома через р. Оку.

На всех дорогах имеется регулярное автобусное движение и коллектив ДСУ-10 выполняет большие работы с целью обеспечения безопасности движения. На автобусных остановках поставлено 62 павильона, сделано 124 остановочных площадки.

Много уделяется внимания озеленению дорог, на которых посажено 1,5 млн. снегозащитных и декоративных деревьев (сосна, ель, береска, ива).

Проходящая по району на протяжении 80 км р. Ока имеет обширную пойму, где в половодье заливаются луга на 25 км, создает много трудностей и забот в строительстве и особенно, в содержании дорог, которые затапливаются водой (до 5 км) на срок 25—30 дней.

При строительстве дорог по пойме р. Оки обеспечивается защита от размыя весенними водами многих сотен гектаров плодородных пахотных земель путем строительства заградительных дамб. Такие дамбы сооружены в с. Дединово и Ловцы протяжением 2,5 км, высотой до 10 м.

Луховицкие дорожники проявили инициативу в создании водоемов при строительстве новых дорог. Ими построено 15 водоемов площадью 95 га с объемом 1,6 млн. м<sup>3</sup> воды, что повышает урожайность прилегающих полей и благоустраивает населенные пункты. За это жители, рабочие совхозов и колхозники благодарили дорожникам.

Помощь сельскому хозяйству коллектив ДСУ-10 считает своей первоочередной обязанностью. Дорожники проводят большие работы и по строительству внутрихозяйственных подъездов, токов и площадок.

В совхозе им. К. Либкнехта построен аэродром площадью 14 тыс. м<sup>2</sup> для сельскохозяйственной авиации.

Луховицкое ДСУ одним из первых дорожных хозяйств проводит широкое использование грунтов, укрепленных цементом, в основании дорожной одежды. Только за пятилетие построено 75 км дорог с укрепленным грунтом, что дало условную экономию 2,2 млн. руб. Эти работы выполняет постоянная комплексная бригада механизаторов в составе машиниста дорожной фрезы Е. А. Шемякина, машиниста цементного распределителя В. Р. Суслова, автогрейдериста Н. Ф. Михайлова и бульдозериста В. П. Бакина, которые постоянно выполняют норму на 120—130%.

Коллектив Луховицкого ДСУ-10, состоящий из 360 чел., постоянно стремится строить дороги хорошего и отличного качества, а также хорошо содержать их, обеспечивая безопасность движения.

В Луховицком ДСУ-10 серьезно и вдумчиво подходят к научной организации труда, применению прогрессивных методов и всего нового в дорожном строительстве. Большую инициативу в этом вопросе проявляют З. В. Максименко, Р. Р. Косарева, А. Г. Ригович, В. И. Косарев и др.

Коллектив борется за экономию. За годы пятилетки получено 2,1 млн. руб. прибыли. В юбилейном году дорожники выполнили план досрочно к 16 декабря 1970 г., добившись 102% выработки.

Успехи Луховицких дорожников стали возможны благодаря слаженной работе всего коллектива, постоянному вниманию со стороны руководства, партийной и профсоюзной организации вопросам укрепления материальной базы ДСУ, широкому развертыванию социалистического соревнования.

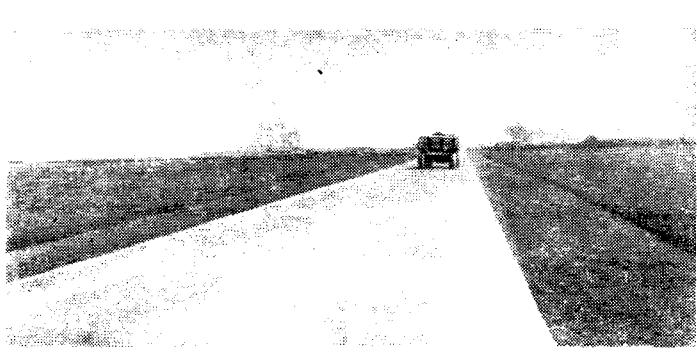
Администрация и общественные организации уделяют большое внимание вопросам улучшения жилищных условий и культурного отдыха рабочих и служащих: 78 семей работников переселились в благоустроенные квартиры, в настоящее время своими силами ДСУ-10 ведет строительство 40-квартирного дома, который будет сдан в этом году ко Дню строителя.

Хороших результатов в строительстве жилых и производственных зданий добиваются каменщики В. Н. Воробьев, Н. Д. Зернов, производитель работ О. Л. Мацуев.

Со стороны профсоюзной организации (председатель местного Е. А. Гольцев) уделяется большое внимание спортивной работе. Силами коллектива построен хороший стадион с трибунами на 7000 чел., с помещениями для душевых, комнат отдыха, спортзалом и др. В Луховицком ДСУ любят спорт и коллектив имеет хорошие результаты в соревнованиях по многим видам спорта, являясь обладателями кубков Центрального Совета, Российского и областного совета общества «Спартак». В ДСУ работают 12 спортивных секций, которыми руководят общественные тренеры. Ими подготовлено 50 спортсменов первого разряда и 82 — второго.

Коллектив дорожников в текущей пятилетке ставит своей задачей построить и отремонтировать 150 км асфальтобетонных дорог ко всем перспективным населенным пунктам района, построить подъезды ко всем фермам совхозов и колхозов, освоить 10,4 млн. руб.

УДК 625.711.1(470.311)



Дорога проходит по пойме р. Оки в Луховицком районе Московской обл.

**В 1970 г. — последнем году восьмой пятилетки производительность труда в строительстве возросла на 6,3%.**

Из сообщения ЦСУ СССР

# ЗАСЛУЖЕННЫЕ СТРОИТЕЛИ РСФСР

В 250-тысячной армии строителей и эксплуатационников автомобильных дорог Российской Федерации трудится большой отряд женщин. Каждый пятый дорожник — женщина.

Женщин-дорожниц можно встретить и за пультом управления асфальтобетонного завода, и в лаборатории, и в должности мастера или производителя работ, и в роли руководителя дорожной организации.

Заслуги женщин в области улучшения дорожного хозяйства республики высоко оцениваются, многие женщины-дорожницы награждены орденами и медалями, некоторым присвоено звание Героя Социалистического Труда. А за последние два года четыре женщины за заслуги в области строительства автомобильных дорог удостоены высокого звания Заслуженного строителя РСФСР.

(см. фото на 2 стр. обложки)

## Тридцать два года в борьбе за отличные дороги

Главный инженер Загорского линейного управления Московской области Тамара Александровна Васильева много сил отдает улучшению дорожного хозяйства. Из 32 лет работы на дорогах 20 лет она — гл. инженер управления.

Задание пятилетия коллектив Загорского линейного управления выполнил за 4,5 года. За этот период построено и отремонтировано 140 км дорог с твердым покрытием при плане 125 км. Производительность труда повысилась на 43%, а экономия составила свыше 100 тыс. руб.

Успешно завершил и последний год пятилетки. Два квартала подряд коллектив линейного управления завоевывал переходящее Красное знамя Московского облдорупрления и группового комитета профсоюза. А областной отдел службы безопасности движения ГАИ УВД вручил Загорскому линейному управлению переходящий вымпел за 1970 г. как лучшему дорожному хозяйству Подмосковья по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. В высоких производственных достижениях коллектива немалая заслуга гл. инженера. Т. А. Васильевой.

По инициативе гл. инженера на опасных участках дорог установлены гибкие тросяевые ограждения с сеткой, как, например, на 32 км дороги Загорск — Калязин. Такое ограждение прочно, красиво и, главное, обеспечивает безопасность движения автомобилей по высокой насыпи.

Для погрузки песка на автомобили Т. А. Васильева предложила построить погрузочные галереи постоянного типа. Это облегчило и ускорило погрузочные работы.

Тамара Александровна пользуется исключительным уважением коллектива, корни этого уважения — в высоком знании своего дела и, конечно, в том удивительно умелом, сердечном и заботливом ее подходе к людям, в помощи им в трудную минуту, в дружбе и согласии с людьми, с которыми она работает уже много лет.

Почетный дорожник Т. А. Васильева имеет правительственные награды, а в 1969 г. удостоена звания Заслуженного строителя РСФСР.

## Ее профессия — строитель

Вера Ивановна Демидова стала дорожником 38 лет назад. После оконча-

ния Иркутского автомобильно-дорожного техникума она непрерывно трудится в дорожных организациях Иркутской области, начав свой трудовой путь техником Союздорпроекта. Когда в годы Великой Отечественной войны на фронт ушли мужчины, на строительстве и ремонте тыловых автомобильных дорог их место заняли женщины. Вера Демидова в это время возглавила один из крупнейших в области дорожных участков.

После окончания войны она перешла в облдорупрление, работала сначала зонным инженером, потом начальником отдела, затем более 10 лет гл. инженером. За большую энергию, проявленную в борьбе с бездорожьем в области, за знание дела и умение работать с людьми в 1964 г. В. И. Демидова была назначена заместителем начальника облдорупрления. Она же возглавила и дирекцию строящихся дорог.

От Илима до Байкала, от Бирюсы до Лены тянутся республиканские, областные и местные дороги Иркутской области. Их свыше 15 тыс. км, из которых около 4 тыс. км с твердым покрытием. Более половины этих дорог построено за последние девять лет при непосредственном и активном участии В. И. Демидовой. Это и дороги между населенными пунктами, вынесенные из зоны затопления Братского моря, и подъезды к новым созданным колхозам и совхозам близ Усть-Илимской ГЭС, и реконструированные участки Качугского тракта, и важнейшие для области дороги Тулун — Братск, Московский тракт, Черемхово — Голуметь и многие др.

Мало найдется в области таких дорожных организаций и строек, где бы не побывала В. И. Демидова. Приходится следить за ходом работ, за качеством строительства, налаживать контакты с местными руководителями. Всюду успевает Вера Ивановна, везде оказывается нужной, где советом, где делом, а где и принципиальным вмешательством помогает людям и дорожному делу.

Долголетний и безупречный труд Веры Ивановны отмечен правительственным наградами, значком «Почетный дорожник». В 1969 г. В. И. Демидова удостоена высокого звания Заслуженного строителя РСФСР.

## Мечта ее — больше хороших дорог

Свой самостоятельный трудовой путь Валентина Ефимовна Кайсина, мастер дорожного участка № 485 Краснодарского края облдорупрления, начала свыше

20 лет назад после окончания средней школы. В такое время, как и каждый молодой человек, Валентина искала свою дорогу в жизни. И тут добрые люди посоветовали: посвятить себя трудной, но благородной работе — строительству и содержанию автомобильных дорог. Она тогда не представляла, что это такое, но видела в Кировской области, где жила, как людям тяжело от бездорожья. И она приняла решение.

По окончании двухгодичной школы дорожных мастеров В. Е. Кайсина 21 год трудится в дорожных организациях Кировского и Краснодарского управлений строительства и ремонта автомобильных дорог. За эти годы она в совершенстве познала процесс строительства и эксплуатации дорог с различными типами покрытий, проявила себя как хороший организатор производства, умеющий мобилизовать людей на любое дело, выполнять работы только с высокой оценкой качества. Под руководством и при непосредственном участии дорожного мастера В. Е. Кайсина было построено более 50 км дорог с черным покрытием, десятки километров отремонтировано и капитально восстановлено.

Закрепленная за Валентиной Ефимовной дистанция постоянно находится в хорошем состоянии, обеспечивая бесперебойное и безопасное движение автомобилей. Уже несколько лет подряд дистанция В. Е. Кайсина занимает первое место в соревновании за отличное содержание дорог Краснодарским крайдорупрлением и крайсовпрофом ей присвоено высокое звание Дистанции коммунистического труда.

В. Е. Кайсина активно участвует в общественной жизни коллектива дорожного участка, избиралась депутатом Темрюкского городского Совета депутатов тружеников. В 1969 г. дорожный мастер В. Е. Кайсина удостоена высокого звания Заслуженного строителя РСФСР.

Валентина Ефимовна не жалеет, что ее жизненный путь совпал с большими и малыми автомобильными трассами. Она отдает им все свои силы и знания, она довольна тем, что труд ее приносит людям облегчение и радость, и мечтает о том, чтобы прочных, долговечных и благоустроенных дорог у нас было как можно больше.

## Главный инженер крайдорупрления

После окончания Дальневосточного политехнического института в 1938 г. Софья Михайловна Габинская непрерывно работает в дорожном хозяйстве Приморского края. От техника дорожного участка до главного инженера краевого дорожного управления — таков трудовой путь этой славной женщины. Уже 18 лет она возглавляет техническое руководство строительством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог огромного края. За эти годы сеть дорог с твердым покрытием в Приморье возросла почти в 8 раз. При непосредственном участии С. М. Габинской на всех стадиях работ от проектно-изыскательских до сдачи объектов в эксплуатацию построены сотни километров новых дорог и много мостов, что позволило значительно улучшить внутрикраевую транспортную связь.

Работая много лет на производстве, инженер Софья Михайловна Габинская никогда не переставала учиться сама и учить других. Она щедро отдает свои знания и большой практический опыт молодым специалистам, возглавляет технический и экономический советы, постоянное производственное совещание, совет НОТ, выполняет много и других общественных поручений. Например, на протяжении нескольких лет ее избирают в партбюро крайисполкома, она является политинформатором, часто выступает с лекциями и беседами.

Софья Михайловна Габинская любит свою профессию. Свою большую иници-

ативу, кипучее трудолюбие, глубокие знания, всю трудовую жизнь она посвятила дорожному делу.

Большой и плодотворный труд Софьи Михайловны отмечен правительственными наградами, она награждена Почетной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР, значками «Почетный дорожник» и «Отличник социалистического соревнования автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР», в 1967 юбилейном году занесена в Книгу почета краисправы. Теперь долголетний труд С. М. Габинской отмечен присвоением ей звания Заслуженного строителя РСФСР.

И. Федоров

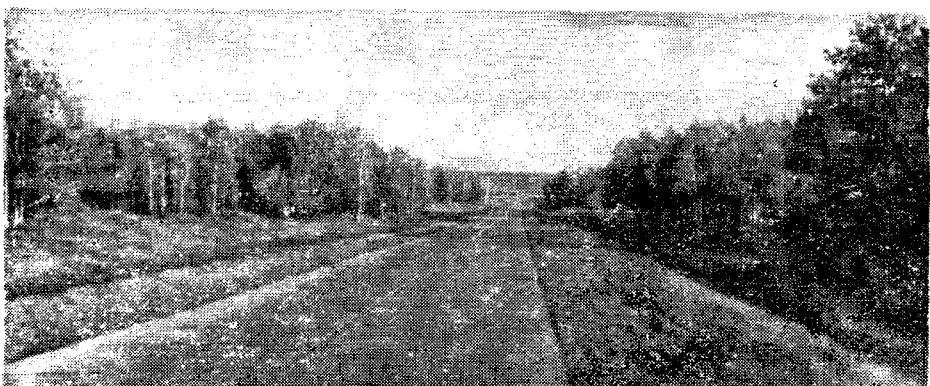
## ПЕРЕДОВЫЕ ЖЕНЩИНЫ СОЮЗДОРПРОЕКТА



Волнухина Раиса Павловна является лучшим руководителем бригады в отделе искусственных сооружений Союздорпроекта. Ее глубокие познания в области мостостроения, значительный опыт в проектировании и строительстве, большие организаторские способности и умение работать с молодежью снискали ей всеобщее уважение.

Дисциплинированность и трудолюбие Раисы Павловны являются примером, достойным подражания для всех товарищей по работе. Ей присвоено высокое звание «Ударник коммунистического труда». Она участница Великой Отечественной войны и за проявленную доблесть награждена орденом Красной Звезды и медалью «За отвагу».

Сапронова Инна Александровна. После окончания МАДИ ряд лет была на изысканиях автомобильных дорог на Урале, в Карпатах и Монгольской Народной Республике. В настоящее время работает в области автоматизации проектно-изыскательских работ с широким использованием электронно-вычислительных машин. К работе относится с большим вниманием, выполняя ее с высоким качеством. Инна Александровна — эрудированный инженер, пользуется заслуженным авторитетом у товарищей по работе.



## Совершенствовать технический учет дорог и дорожных сооружений

Одновременно с комплексными дорожно-экономическими изысканиями на территории Вологодской обл. была детально обследована существующая сеть автомобильных дорог.

Немаловажную роль в обеспечении круглогодичной проезжаемости по сети этих дорог играет правильная организация дорожной службы, а это невозможно сделать без полного и всестороннего представления о текущем состоянии дороги по данным технической документации и фактического состояния. Главными документами технического учета являются паспорт дороги с линейным графиком, карточки на мосты, трубы и здания, мостовые книги, различные ведомости.

Ознакомление с технической документацией ряда дорожных участков Вологодской обл. показало, что этому делу уделяется очень мало внимания. Особенно плохо обстоит дело с техническим учетом дорог и дорожных сооружений в производственных дорожных участках. В ряде ПДУ, как, например, в Чагоде, Кадуе, Липином Бору, паспорта и линейные графики отсутствуют, в других (Устюжна, Вытегра, Шексна) имеются лишь по отдельным дорогам.

Обшим недостатком имеющихся паспортов и линейных графиков является то, что текущие изменения в них почти не вносятся и эти документы отражают состояние дороги лишь на момент проведения паспортизации.

Без паспортизации весьма условным является разграничение участков дорог по типам покрытий. Установить тип существующей дорожной одежды можно только на основании промеров. В то же время все дорожные участки и те, где паспортизация проводилась последний раз в 30-х годах (Чагода, Кадуй, Вытегра), и те, где вообще не сохранилось никаких документов технического учета (Липин Бор), в стройфинплане имеют форму, отражающую типы покрытий по отдельным дорогам и их протяжение.

За 15—20 лет даже хорошая гравийная дорога без ремонта и содержания может стать непроезжей. Следовательно, если не имеется данных об эксплуатационных мероприятиях, проводившихся на дороге, невозможно без натурных промеров определить тип покрытия (имеются в виду дороги гравийные, грунтовые улучшенные, профилированные и естественные). Значит, данные по типам покрытий в данном случае являются не совсем точными.

Еще хуже обстоит дело с документами о наличии и состоянии искусственных сооружений. Управление строительства и ремонта требует от ПДУ данные об общем количестве мостов и труб по всем местным дорогам, обслуживаемым дорожным участком. Для того чтобы иметь соответствующие данные по всем дорогам, надо знать их по каждой дороге в отдельности. А именно таких дан-

# ЭКСПЛУАТАЦИЯ ДОРОГ

## Улучшать содержание и благоустройство дорог

Заместитель министра строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР Г. Н. БОРОДИН

Многотысячный коллектив дорожников Российской Федерации вместе со всем советским народом с большим трудовым подъемом встречает XXIV съезд КПСС.

Подводя итоги завершенной пятилетки, можно с уверенностью сказать, что рабочие, инженерно-технические работники и служащие дорожно-эксплуатационных организаций внесли значительный вклад в успехи, достигнутые народным хозяйством страны.

Новая пятилетка будет ознаменована небывалым ростом количества автомобилей, в связи с чем к автомобильным дорогам, к их техническому состоянию, к условиям безопасности движения и обустройству дорог предъявляются все более высокие требования.

В таких условиях значительно возрастает роль и задачи службы ремонта и содержания дорог. Учитывая это, коллектизы многих дорожных организаций улучшили уровень содержания обслуживаемой сети дорог. Среди них следует назвать управления автомобильных дорог Москва—Ленинград (нач. Е. З. Самцов), Ростов—Баку (нач. Н. С. Сандуца), Севзапурдор (нач. т. Остроумов), управления строительства и ремонта автомобильных дорог Московской (нач. А. И. Елисеев), Ленинградской (нач. А. П. Филатов), Владимирской обл. (нач. В. И. Шевчук) и многие другие.

Однако в работе дорожно-эксплуатационных организаций все еще продолжают иметь место серьезные недостатки, которые отрицательно влияют на транспортно-эксплуатационные показатели дорог и условия безопасности движения. Несвоевременное устранение деформаций и просадок на проезжей части и кромках покрытий снижает безопасность и скорость движения. Недостаточность работ по ремонту и укреплению земельного полотна приводит к тому, что на отдельных участках дорог имеются заниженные, плохо спланированные и неукрепленные обочины. В отдельных хозяйствах мости и водопропускные трубы находятся в неудовлетворительном состоянии из-

за низкого уровня и недостаточного внимания к содержанию инженерных сооружений. При ремонте и содержании дорог с гравийным покрытием в недостаточной мере используются обсыпающие средства, в силу чего снижаются транспортно-эксплуатационные качества таких дорог. Дороги республиканского, областного и местного значения еще не полностью обустроены стандартными дорожными знаками и указателями, удовлетворяющими требованиям ГОСТа и удобства движения. Отсутствие во многих хозяйствах систематического учета и анализа дорожно-транспортных происшествий уменьшает эффективность осуществляемых мероприятий по повышению безопасности движения. Неудовлетворительная организация работ по зимнему содержанию и недостаточность принимаемых мер по снегозадержке приводят к перерывам движения на отдельных дорогах в период снегопадов и метелей, а также затрудняют движение в период гололедов.

В целях повышения уровня содержания и благоустройства автомобильных дорог производственно-эксплуатационные главки министерства Госсдор и Главдоруп с участием подведомственных управлений разработали планы мероприятий, которые были детально рассмотрены и утверждены на заседании коллегии Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

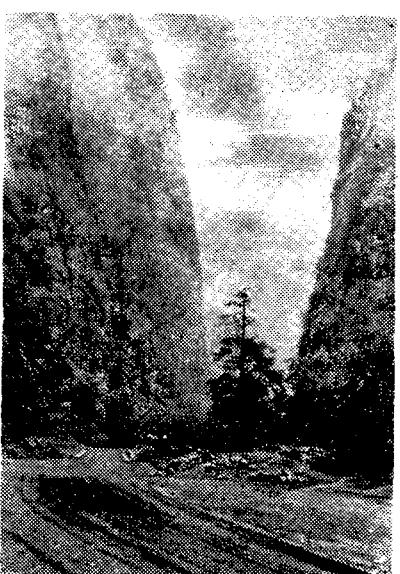
В планах предусмотрено продолжение работ по упорядочению организационной структуры дорожно-эксплуатационных организаций путем укрупнения подразделений и перевода дорог на обслуживание дорожно-ремонтными пунктами. Полезный вклад в дело совершенствования организации работ по ремонту и содержанию дорог внес коллектив Управления автомобильной дороги Ростов—Баку. На этой дороге с 1 марта 1969 г. в порядке эксперимента введена новая структура организационного построения ДЭУ, в основу которой положено строгое разграничение функций содержания и функций ремонта дороги. Вместо имевшихся трех ДРП, обслуживавших по 50—60 км дороги, созданы два дорожно-эксплуатационных пункта (ДЭП) для обслуживания участков протяжением 72 и 100 км и организован один участок текущего ремонта (УТР), выполняющий работы по текущему ремонту дорог и сооружений на всем протяжении обслуживаемых ДЭУ дорог. Работы по капитальному и среднему ремонту полностью переданы проработству.

Создание при дорожно-эксплуатационных пунктах подвижных механизированных звеньев, специализирующихся на определенных видах работ, а также механизированных бригад при участке текущего ремонта позволило максимально механизировать все процессы работ, повысить производительность труда, значительно улучшить использование машин и механизмов и резко повысить качество содержания и ремонта дороги.

На автомобильных дорогах РСФСР за последние два года было установлено свыше 4 000 автопавильонов, в населенных пунктах устроены тротуары протяжением 700 км, уложено 3 300 км покрытий с повышенным коэффициентом сцепления, установлено 400 тыс. новых дорожных знаков, укреплены обочины на протяжении 5 300 км.

### На фото

Дорога  
в горах  
Кавказа



### УЛУЧШИТЬ ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧЕТ... (окончание)

ных нельзя было получить в Чагоде, Ка-  
дуе, Шексне, Липином Бору, Вытегре и  
некоторых других производственных до-  
рожных участках. Итоговые данные, име-  
ющиеся в отчетах, повторяются из года в год с некоторыми изменениями и по-  
этому являются весьма приблизитель-  
ными.

Нужно упорядочить и систематизи-  
ровать ведение документов техническо-  
го учета. Составление паспортов необ-  
ходимо производить одновременно с  
вводом и приемкой в сеть новых дорог.  
Необходимо в дальнейшем совершен-  
ствовать формы паспорта и учетных  
карточек с тем, чтобы они вместе с при-

ложениями могли бы дать полное и все-  
стороннее представление об автомобиль-  
ной дороге.

В дорожных хозяйствах (ПДУ и др.)  
должны быть схематические карты до-  
роги, сведения о карьерах и другие не-  
обходимые технические документы, ко-  
торые должны быть аккуратно заполнены.  
К сожалению, в ряде дорожных участков это не сделано.

Чем быстрее будет наведен порядок  
в техническом учете дорог и дорожных  
сооружений, тем реальное будет плани-  
рование их ремонта и текущего содер-  
жания.

Инж. В. В. Соколов

В текущем году Мытищинский и Новосибирский заводы треста Росремдормаш выпустят для дорожно-эксплуатационных организаций министерства 400 тыс. дорожных знаков и указателей, причем из них 250 тыс. будут изготовлены с применением светоотражающих пленок.

Светоотражающую пленку в экспериментальном порядке начали выпускать некоторые химические заводы в содружестве с трестом Латавтодором и министерством. Последние партии пленки по своим светоотражающим свойствам не уступают аналогичной продукции, выпускаемой зарубежными фирмами.

Большую и положительную роль выполняет систематическая разметка проезжей части дорог с усовершенствованными покрытиями. Она упорядочивает движение, повышает пропускную способность дорог, улучшает безопасность движения, хорошо очерчивает контур дороги и украшает ее.

За последние годы предприятия треста Росремдормаш изготовили для дорожно-эксплуатационных хозяйств более ста маркировочных машин ДЭ-3 и УАЗ-452Д. С помощью этих машин можно систематически разметать проезжую часть основных дорог общегосударственного значения. Однако планирующие органы выделяют для этой цели недостаточное количество нитрокраски типа ОРУД, да и сама краска быстро тускнеет и истирается.

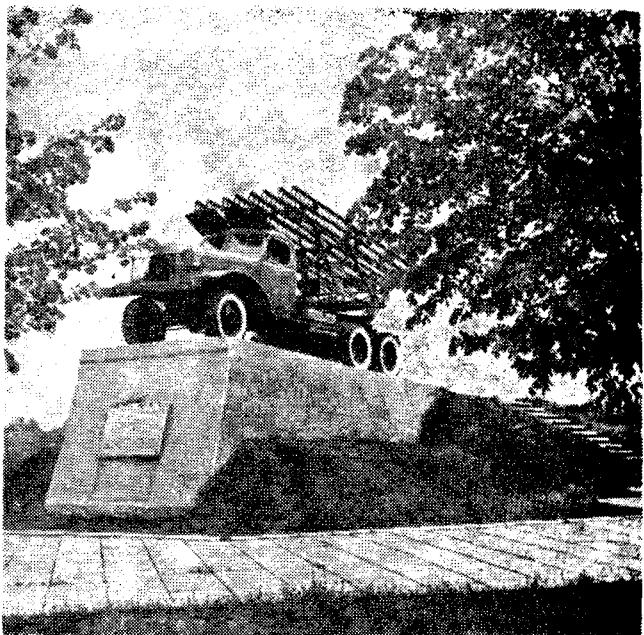
По просьбе Минавтодора РСФСР главное управление лакокрасочной промышленности Минхимпрома СССР разработало рецептуру и приступило к изготовлению новых, более устойчивых специальных эмалевых красок типа ЭП-51 и К4-5110 для разметки дорог. Кроме того, начаты работы по разработке рецептуры и технологии производства отечественных термопластических масс, линии регулирования из которых должны сохраняться в течение двух-трех лет.

Наряду с установкой на опасных участках дорог удерживающих ограждений в виде бетонных парапетов и сборного железобетонного криволинейного бруса многие хозяйства начали устанавливать в больших объемах более современные тросовые ограждения, используя для этой цели отработанный трос, сплавляемый с подъемно-транспортных машин и оборудования.

В этой части заслуживает внимания и широкого распространения положительный опыт Московского областного управления строительства и ремонта автомобильных дорог, которое впервые в Российской Федерации установило на опасном участке дороги Загорск — Калязин гибкое тросовое ограждение с сеткой. Это ограждение, состоящее из двух тросов диаметром 23 и 8 мм и металлической сетки шириной 0,75 м, закрепленных на железобетонных столбах, повысило безопасность движения автомобилей и оказалось дешевле и значительно лучше по внешнему виду, чем обычно применяемый для этих целей криволинейный железобетонный брус.

В целях своевременного проведения текущего ремонта в период всего года министерство обязало управления автомобильных дорог, управления строительства и ремонта автомобильных дорог ежегодно, к началу зимнего сезона, заготавливать достаточное количество битумоминеральных смесей.

Институту Гипророднин предложено обобщить имеющийся передовой опыт ремонта асфальтобетонных покрытий в осенне-зимний период и разработать технологические рекомендации на проведение этих работ.

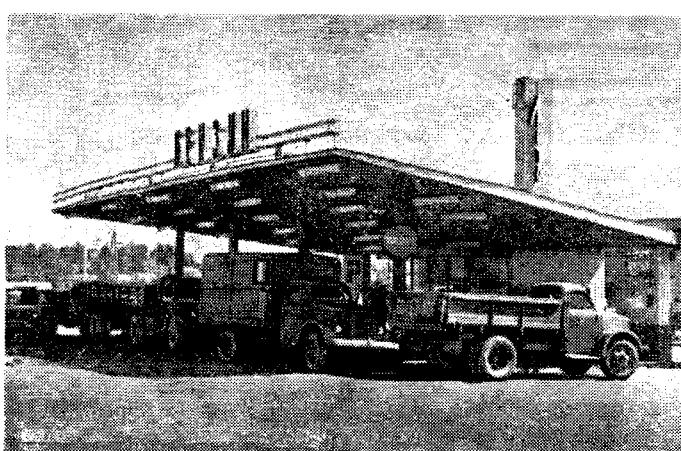
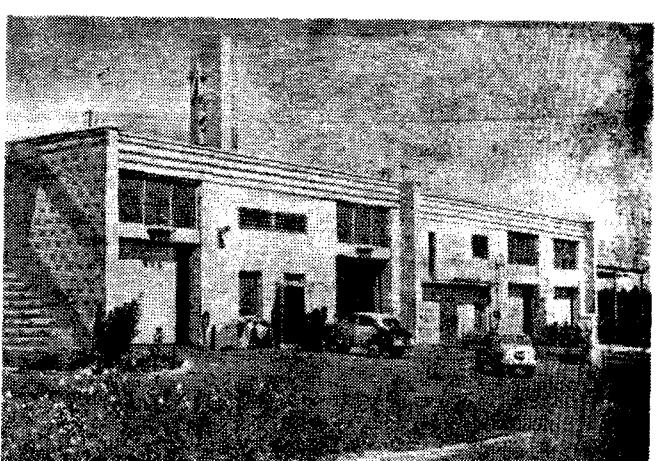


Памяти боевой славы. На дороге Москва — Ленинград

Большое внимание уделяется вопросам дальнейшего повышения уровня механизации производства работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог. Дорожно-эксплуатационные организации министерства в этом году значительно пополнят и обновят свой парк машин и оборудования. Только предприятия треста Росремдормаш изготавливают и поставляют хозяйствам свыше 1,5 тыс. ед. машин и оборудования. В их число входят шнекогидравлические снегоочистители, навесное оборудование к тракторам, автомобильные снегоочистители, комбинированные дорожные машины (КДМ-130), подметально-уборочное и пескораспыляющее оборудование, маркировочные машины, оборудование для ремонта и содержания дорог на базе трактора Т-16 и многие другие.

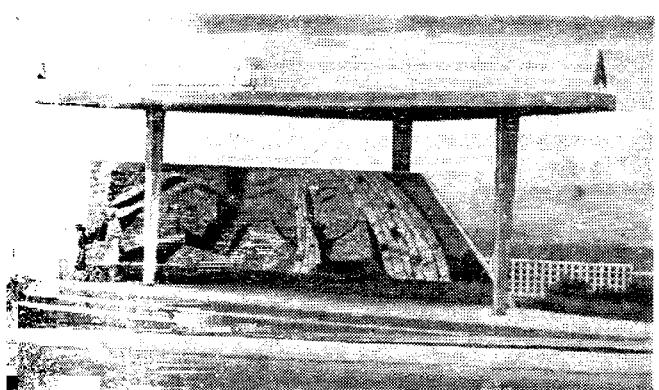
Зимнее содержание автомобильных дорог пока является наиболее сложной и ответственной областью работы дорожно-эксплуатационных организаций. Климатические особенности многих областей, краев и автономных республик в РСФСР в значительной мере усложняют решение этой задачи. Основные усилия дорожно-эксплуатационных организаций Минавтодора РСФСР в области улучшения зимнего содержания дорог направлены на решение следующих задач:

продолжение работ по устройству снегозащитных лесных полос вдоль заносимых участков дорог (за последнюю пятилетку организацию Минавтодора РСФСР и Министерства лесного хозяйства РСФСР посадили 30 тыс. км новых снегозащитных лесных полос);



На дороге Москва — Харьков: автозаправочная станция (слева) и станция технического обслуживания (справа)

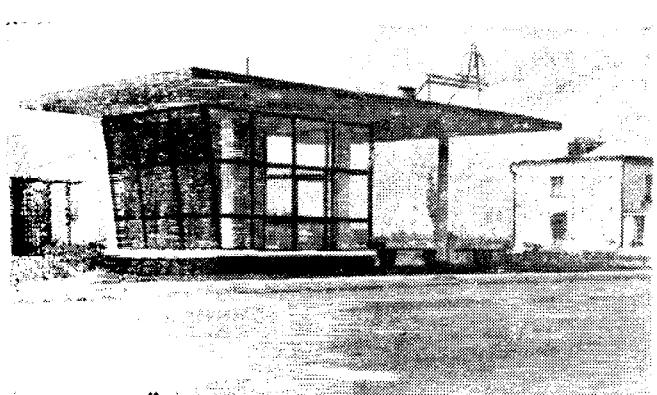
# МАЛЫЕ АРХИТЕКТУРНЫЕ ФОРМЫ НА ДОРОГАХ РОССИИ



Ростов — Банк



Воронеж — Шахты



Новороссийск — Банк

улучшение использования имеющихся машин и механизмов, перевод их на двухсменный режим работы, привлечение машин и механизмов других организаций на работы по очистке дорог от снега;

подъемка насыпей и раскрытие выемок с целью создания незаносимых профилей на дорогах областного и местного значения;

строительство механизированных баз и складов противогололедных материалов на дорогах общегосударственного, республиканского и областного значения;

внедрение с 1971 г. химического способа борьбы с гололедом как более экономичного и прогрессивного; в ближайшие годы намечается полностью перевести на химический способ ликвидации гололеда свыше 37 тыс. км основных наиболее грунтовых дорог;

предупреждение водителей о гололеде путем установки на выезде из городов и населенных пунктов мигающих электрических световых табло. Мытищинский завод приступил к изготовлению таких табло и передал для установки Гушодору первую партию.

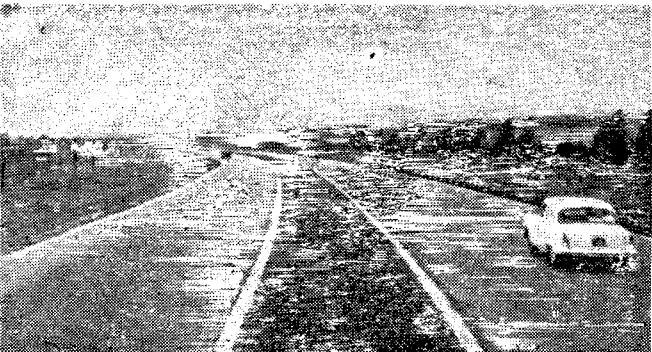
Одновременно с этим намечено приступить к выпуску машин с пониженной нормой рассыпи противогололедных материалов. Намечено осуществить и многие другие мероприятия, которые позволят повысить уровень зимнего содержания автомобильных дорог.

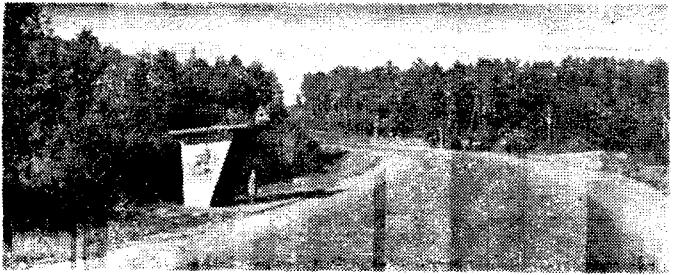
В декабре прошлого года коллегия министерства рассмотрела вопрос «О мерах по обустройству основных автомобильных дорог общегосударственного значения зданиями и сооружениями автотранспортной службы, предприятиями торговли и общественного питания и улучшению содержания этих сооружений».

В подготовке и обсуждении этого вопроса приняли активное участие представители Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС, Министерства автомобильного транспорта РСФСР, Министерства коммунального хозяйства РСФСР, Министерства торговли РСФСР, Управления по иностранному туризму при СМ РСФСР, Главнефтеснаба РСФСР и Роспотребсоюза. Участники заседания коллегии отметили, что имеющееся количество придорожных предприятий для обслуживания водителей и автотуристов недостаточно, многие из них не благоустроены и неудовлетворительно содержатся. В результате обсуждения этого вопроса было принято решение о строительстве автозаправочных станций, мотелей, гостиниц, магазинов, кафе и т. д., площадок отдыха, автопавильонов по индивидуальным проектам в исторических местах, в курортных районах и на подходах к крупным городам; на дорожно-эксплуатационные организации возложен контроль за внешним видом зданий и сооружений, расположенных вблизи автомобильных дорог, а также поручено выполнение по прямым договорам работ по благоустройству территорий и подъездов к предприятиям, обслуживающим проезжающих по дорогам.

Перед дорожниками Российской Федерации стоит еще много задач по дальнейшему подъему уровня содержания и благоустройства дорожной сети РСФСР. Особое внимание надо обратить на улучшение технологии работ по ремонту и содержанию дорог. Необходимо продолжать улучшение организации и механизации работ, совершенствовать структуру дорожно-эксплуатационной службы, укреплять производственную базу дорожных организаций.

Решение поставленных задач, несомненно, будет способствовать существенному улучшению технического состояния автомобильных дорог, что в свою очередь поможет дальнейшему развитию всех отраслей промышленности и сельского хозяйства Российской Федерации.





## Калининский ДУ-370 — участок образцового содержания дорог

Дорожный участок № 370 Калининского облдорупраления обслуживает около 200 км автомобильных дорог республиканского значения — все важнейшие подъезды к областному центру. Это определяет сложность содержания и большую ответственность коллектива участка за безопасное и бесперебойное движение автомобилей по этим дорогам.

Коллектив участка с такими задачами справляется успешно. В этом мы убедились, побывав на всех восьми дистанциях участка, где увидели многое хорошего. Во-первых, все дороги имеют твердое покрытие, из которых 83% — асфальтобетонное. Проезжая часть находится в хорошем состоянии, на 90 км дорог устроена отличная шероховатая поверхность из высокопрочного гранитного щебня, обработанного битумом. Хорошо выглядят и земляное полотно: обочины ровные, плотные, на них и на откосах создан устойчивый зеленый коврик, водоотводные канавы содержатся в порядке. Полоса отвода очищена от сорных трав. Мосты и трубы, а их насчитывается свыше 200, приведены в надлежащий вид, а подходы к ним обставлены тумбами, бордюрами, необходимыми дорожными знаками.

Дороги красиво выглядят в зеленом обрамлении снегозащитных лесопосадок. На протяжении 134 км тянутся они, где сплошной высокой стеной, а где только подрастающим молодняком. Но и те и другие несут свою службу, создавая заслон от снежных заносов.

Немаловажную роль в борьбе со снегом играют здесь и другие средства. Создано большое щитовое хозяйство и построены постоянные заборы, что обеспечивает защиту от метеев и поземок 82 км дорог. Щиты хранятся по-хозяйски: на специальных подмостях штабелями по 50—60 шт., с обшивкой пояском из реек и биркой на них с обозначением номера штабеля, количества щитов, фамилией ремонтера.

Дороги обставлены всеми необходимыми знаками, соответствующими ГОСТу, и в таком количестве, которое определено действительной необходимостью для ориентирования водителей. Все ненужные, имеющие второстепенное значение знаки и указатели, снижающие эффективность воздействия основных знаков, убраны с полосы отвода. Указатели границ области и районов, дорожных участков, направлений дорог, назанный населенных пунктов и рек, маршрутные схемы и дорожные знаки имеют аккуратный вид, площадки около них заботливо оформлены.

Автобусные павильоны выполнены из сборных железобетонных элементов, каждый из них отличается цветом окраски и

рисунком — красиво, оригинально! Подходы и площадки автобусных остановок покрыты асфальтобетоном. Всюду — у посадочных площадок, на съездах и пересечениях дорог, площадках для разворота автобусов, уширениях дорог — выдерживается чистота и порядок. Хорошо сохраняются исторические места, расположенные вдоль дорог, могилы воинов, павших в Великую Отечественную войну.

Большое внимание уделяется обеспечению безопасности движения на дорогах участка: устраиваются виражи на поворотах, ограждения, укрепляются обочины, особенно в населенных пунктах, шероховатая поверхностная обработка сделана в первую очередь на поворотах, подъемах и спусках, в населенных пунктах, слабых местах покрытия, внедряются дорожные знаки со светоотражающей поверхностью...

Короче говоря, деятельность коллектива ДУ-370 отвечает тем высоким требованиям эксплуатации, когда в результате их выполнения повышаются техническое состояние дорог и дорожного хозяйства, культура производства, обеспечивается постоянное и безопасное движение на дорогах. В соревновании за отличное содержание и благоустройство дорог коллектив ДУ-370 занимает одно из первых мест среди дорожных организаций в системе Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

В чем же секрет успеха в достижении столь высокого уровня содержания дорог в ДУ-370? Ответ на этот вопрос прост: только в правильной, продуманной, экономически и технически обоснованной организации производства. Участок систематически выполняет производственные планы, имеет хорошие экономические показатели. На 108,6%, например, выполнен план 1970 г., отремонтировано 27,5 км дорог (при плане 25 км), получено свыше 15 тыс. руб. экономии, производительность труда превысила плановую на 17,3%, обеспечено необходимое опережение роста заработной платы, значительно повысилась культура производства и качество ремонтных работ.

Как известно, работоспособность автомобильной дороги — важнейший технико-экономический показатель, характеризующий полезную работу за время ее службы. Чтобы поддержать и повысить эту работоспособность обслуживаемых дорог, коллектив ДУ-370 систематически выполняет весьма большой и многообразный комплекс работ по ремонту и содержанию их. Решающим условием правильной организации труда в дорожном участке является установление твердой номенклатуры работ по сезонам года при тщательно продуманном плане и графике их выполнения, предусматривающих рациональное использование средств механизации и материальных ресурсов. При этом учитывается также, что каждый период года является ответственным в отношении безопасности движения по дорогам и решающим с точки зрения своевременного выполнения всех запланированных работ.

Технология дорожно-ремонтных работ, а также планы-графики выполнения их разрабатываются дорожным участком до мельчайших подробностей, а каждое мероприятие, заложенное в эти планы, рассматривается в первую очередь с точки зрения технической полезности и экономической целесообразности. Как, например, участок планирует работы по устройству поверхности обработки?



Старший механик ДЭУ-370 А. И. Огнев (справа) отмечает путевой лист шоферу, ударнику коммунистического труда Г. Т. Щелокову

Лучший машинист автогрейдера Л. С. Котков



При наблюдении за состоянием асфальтобетонного покрытия устанавливают, что на каком-то участке дороги проявляется разрушение в процессе истирания за счет потери строительного материала покрытия. Если такое явление распространено на значительном протяжении и принимает интенсивный характер, здесь намечают сделать поверхностную обработку. Как правило, этот вид работ выполняют в сухое и жаркое время летнего сезона, из высококачественных материалов, технически грамотно.

Другой пример — снегозащитное озеленение. Эксплуатационники знают цену придорожным посадкам. Ведь, кроме защиты дорог от снегозаносов, велика роль лесополос и в эстетическом отношении. Зеленое обрамление радует глаз своей красотой. Немаловажен и экономический эффект. Снегозащитные деревянные щиты не нужны там, где есть лесопосадка. А какая от этого выгода, видно из простого расчета. Щитовая защита обходится свыше 600 руб. на 1 км, а растительная, в частности еловая, — в 4 раза дешевле. Вот почему в ДУ-370 65% снегозащитных дорог имеет зеленые полосы и дорожники с любовью ухаживают за ними.

Все намечаемые в плане и графиках мероприятия основываются главным образом на материалах учета движения, режима и условий снегозаносности, актов весеннего осмотра дорог и сооружений, технических паспортов дорог и других документов. Каждый объект работ по капитальному и среднему ремонту обеспечен проектно-сметной документацией. Проекты и графики производства работ стали в ДУ-370 большой организующей силой. Главная цель их — с наименьшим количеством людей добиться большей выработки.

Непременным условием ремонта и содержания дорог стало комплексное выполнение и поточная организация работ. Механизированные бригады и звенья, в которые включены рабочие и ремонтники дистанций, выполняют все работы от сложного ремонта дорожной одежды до установки дорожных знаков. Это дает возможность значительно сократить сроки окончания работ, улучшить их качество, снизить стоимость.

Особое внимание уделяется расстановке рабочих в бригадах и звеньях с учетом четкости их взаимодействия. Слаженность работы бригад и звеньев, движение машин, доставка строительных материалов — все это предусмотрено в графиках ремонтных работ.

В производственной деятельности дорожного участка все больше внедряются механизация работ и новая технология. Сейчас в его хозяйстве насчитывается более двух десятков различных машин и автомобилей. Следует, однако, сказать, что почти все они устаревших марок и давно отработали свои эксплуатационные сроки. Но благодаря бережному обращению с ними и своевременному ремонту, а также высокой квалификации машинистов эти машины продолжают работать, давая высокие показатели производительности. Расчеты показывают, что если участку добавить пять-шесть основных машин, несколько автомобилей и спецмашин, то это хозяйство станет полностью механизированным предприятием, а к этому и стремится ДУ-370.

Коллектив эксплуатационников небольшой, всего около ста человек, но все здесь трудятся с завидной прилежностью, в атмосфере трудового подъема и слаженности. В социалистическом соревновании за отличное содержание дорог, за высокую культуру труда люди проявляют подлинную самоотверженность и любовь к своему делу. Взять, к примеру, механизаторов. Им под силу любое задание, потому что они и слесари, и шоферы, и машинисты.

Почти все они владеют двумя-тремя профессиями, являются отличниками производства.

Шофер П. И. Широков, ударник коммунистического труда, удостоен юбилейной медали «За доблестный труд», может хорошо работать на автогрейдер, моторном катке, бульдозере. К тому же он в коллективе лучший рационализатор. Свой бортовой автомобиль ЗИЛ-150 он переоборудовал в автомобиль-самосвал. Приспособил к нему прицеп, который тоже переделал на саморазгружающийся, причем на обе стороны. Теперь П. И. Широков перевыполняет нормы в 2—2,5 раза.

Больше 15 лет трудится в дорожном участке шофер ударник коммунистического труда Г. Т. Шелоков. Его заслуженно называют здесь мастером на все руки. Он одинаково хорошо знает и управляет всеми машинами, какие есть на вооружении участка. Г. Т. Шелоков всегда готов помочь товарищам по труду и советом и действием. Подстать ему автогрейдерист Л. С. Катков. Он в совершенстве владеет машиной, отлично выполняет все технологические операции, с предельной точностью и высоким качеством.

Прекрасно трудятся и ремонтник П. А. Люлина, и дорожный мастер В. П. Медведкин — оба награждены юбилейной медалью «За доблестный труд», и рабочий С. М. Круглов, и старший механик участка А. И. Огнев, и многие др. Трудно назвать лучших. Их много. Весь коллектив.

Около 80% состава ДУ работают в участке более пяти, а многие из них и свыше пятнадцати лет. Из ветеранов участка хочется назвать еще одного человека, бесконечно влюбленного в дорожное дело, в свою беспокойную и нелегкую работу. Это мастер дистанции № 1 В. С. Потутаровский. Восемнадцать лет назад он начал здесь свой трудовой путь мостовщиком. Затем окончил курсы мастеров и вот уже в течение полутора десятков лет взглядывает дистанцию на дороге Калинин—Бежецк—Устюжна.

Владимир Семенович — человек мысли и дела. Если чего-то не хватает на дистанции, он спокойно сидеть и ждать со стороны помощи не будет, сам ищет выход и обязательно найдет его. Забот у него постоянно много, ведь дистанция находится «на бойком месте» — подъезд к областному центру. «Владения» Потутаровского раскинулись на 24 км. Здесь семь населенных пунктов, 23 искусственных сооружения, 12 км защитного озеленения, 3 тыс. планочных щитов, 216 дорожных знаков, павильоны, съезды пересечения дорог, площадки и т. д. И все это хозяйство содержится в отличном, более того, в образцово-показательном порядке. Все это дело рук В. С. Потутаровского и его безотказных помощников — шофера Петра Широкова, автогрейдера Леонида Каткова, бульдозериста Евгения Огородникова, ремонтника Петра Коршунова и др.

Среди многих забот и дел дорожного мастера, как всегда, остается улучшение технического состояния, работоспособности дороги. Несколько лет назад опытный мастер заметил, что асфальтобетонное покрытие начало интенсивно изнашиваться, появилась сеть мелких трещин. Надо было спасать покрытие, а как? Перекрывать дополнительным слоем асфальтобетоном — дорого и практически почти невозможно; дорожный участок своего АБЗ не имеет, а рассчитывать на другие организации не всегда возможно. И тогда Владимир Сергеевич поднимает вопрос о создании «своей» битумной базы. Руководители участка поддержали его предложение. И он принял энергично за дело. Прошло некоторое время и в 1966 г. на его дистанции начали работать дробильные установки СМ-739 и СМ-740, битумохранилище емкостью 180—200 т с электрооборудованием для приготовления битума. С тех пор ДУ-370, пожалуй, единственный в области участок, который полностью снабжает себя каменным материалом и битумом для поверхностной обработки, да еще соседям выделяет, например дорожным участкам № 372, 373, 374. А дистанция В. С. Потутаровского полностью покрыта новым шероховатым слоем поверхности обработки из карельского высокопрочного гранита.

Пожалуй, можно с уверенностью сказать, что ДУ-370 становится средоточием хорошего опыта ремонта и содержания автомобильных дорог, на котором можно было бы учить другие дорожные хозяйства, как нужно содержать и беречь дороги.

Так трудятся эксплуатационники из Калининского дорожного участка № 370.

Ст. инж. Технической инспекции Минавтодора РСФСР

И. Гаврилов

Фото И. И. Зорина

УДК 625.711.1(470.311)



Снегозащитные лесонасаждения на дороге Кушалино — Горицы — Калязин

# Механизация дорожных работ в Российской Федерации

Е. И. ЗАВАДСКИЙ, В. В. МАЛЬЦЕВ

Для повышения темпов строительства и обеспечения своевременного ремонта и содержания автомобильных дорог необходимо резкое сокращение, а в отдельных технологических процессах и ликвидация ручного труда. Дорожники Российской Федерации в 1970 г. достигли уровня комплексной механизации по земляным работам 98%, добыче и переработке камня и щебня в карьерах 97, добыче песка и гравия в карьерах 98%. По сравнению с 1965 г. выработка по экскаваторам выросла на 24—54%, на один бульдозер на 59%, т. е. предусмотренный Директивами XXIII съезда КПСС рост выработки дорожных машин Министерством строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР был перевыполнен.

Годовые установленные нормы выработки выросли благодаря организации труда с широким применением на отдельных технологических процессах комплексных бригад с аккордной и прогрессивно-премиальной оплатой труда (таких бригад на строительстве было создано около тысячи, что обеспечило повышение часовой выработки по скреперам на 8%, по бульдозерам на 14,4%).

Основные дорожно-строительные машины были переведены на двухсменный режим работы, в результате чего за последние три года рабочее время по экскаваторам увеличилось на 3,7—12,9%, по скреперам на 7,5 и бульдозерам на 4,3%.

Нормы выработки перевыполнялись и благодаря подготовке и повышению квалификации кадров механизаторов (так, только в 1970 г. на постоянно действующих курсах было подготовлено 3 000 специалистов-механизаторов).

В последние годы была улучшена организация ремонта и технического обслуживания дорожных машин. Уже к началу 1970 г. на заводах министерства был освоен капитальный ремонт ведущих дорожных машин пятнадцати наименований, было наложено изготовление запасных частей к восемнадцати видам дорожных машин.

Широкое применение нашел агрегатно-обменный метод ремонта автогрейдеров и асфальтоукладчиков, качество ремонта дорожных машин было значительно повышено.

Только за 1969—1970 гг. министерством было построено 220 ремонтных мастерских, 400 гаражей, 96 крытых стоянок для машин.

В порядке эксперимента, направленного на организацию лучшего использования основных дорожно-строительных машин на объемных земляных работах, созданы хозрасчетные управления механизации в Новосибирском и Мордовском дорстройрестах.

За последнее время предприятиями министерства проводится большая работа по повышению технического уровня оснащенности битумных баз и асфальтобетонных заводов. В настоящее время запрещено строительство открытых битумохранилищ, максимально ограничено строительство несовершенных полубункерных и бункерных складов минерального порошка, которые заменяются силосными складами с разгрузкой и транспортировкой порошка (или цемента на ЦБЗ) с помощью пневмо-вакуумных монжуcных установок.

С целью повышения качества асфальтобетонной смеси большое внимание обращено на улучшение технологии приготовления битума. Для этого внедряются комплексные установки с электрическими и электромасляными термоэлементами, позволяющими обеспечить автоматический контроль за тепловым режимом приготовления битума. В 1970 г. 35% установок по приготовлению битума работали с такими термоэлементами. Каменные материалы начинают дозировать весовым методом, все шире применяется дистанционное и автоматическое управление работой заводов. В настоящее время 40% АБЗ работает на дистанционном и автоматическом управлении.

Несмотря на высокую механизацию дорожных работ, доля ручного труда остается до сих пор высокой. Причиной этого является недостаточный выпуск промышленностью машин (ино-

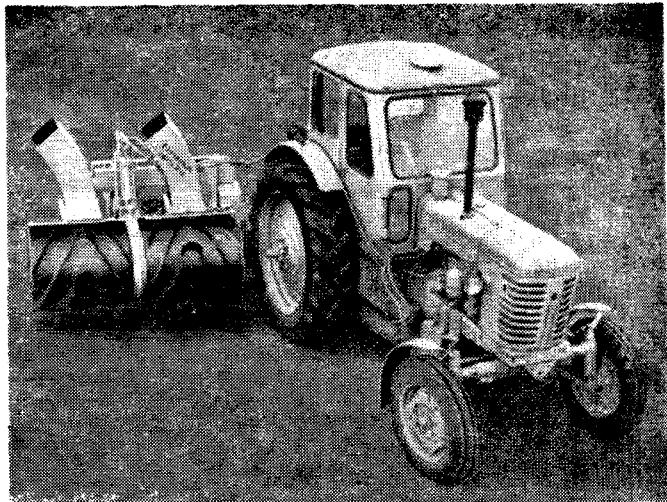


Рис. 1. Фрезерно-роторный снегоочиститель Т-109

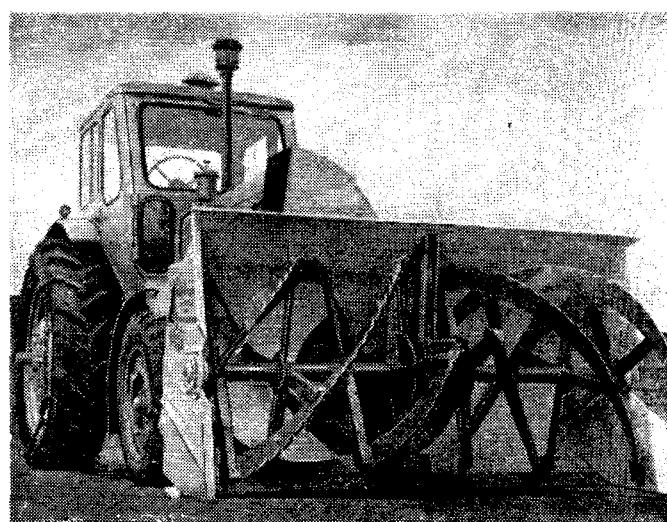


Рис. 2. Универсальный валоразбрасыватель Т-110

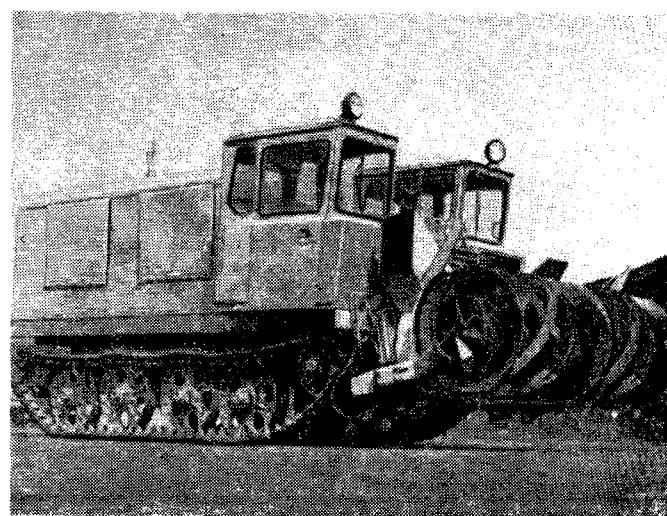


Рис. 3. Фрезерно-роторный снегоочиститель Д-904С

гда недостаточно высокого технического уровня), а также отсутствие машин для целого ряда работ.

Рассмотрев вопросы обеспечения дорожных хозяйств машинами и оборудованием, министерство приняло решение увеличить выпуск дорожных машин и оборудования на собственных заводах, обратив особое внимание на выпуск машин для ремонта и содержания дорог.

Уже в 1970 г. ремонтно-механические заводы министерства выпустили машины и оборудование 60 наименований. Для нужд строительства были выпущены бульдозеры Д-271, 10-т моторные катки, прицепные виброкатки Д-480, асфальтосмесители Д-597А, автогудронаторы, сменное оборудование к бульдозеру Д-271 для планировки откосов насыпей и выемок и другие машины. Эксплуатационники получают комбинированную машину КДМ-130, предназначенную для поливки и мойки дорог, удаления грязи, мусора и мелких камней в летнее время, удаления снега и борьбы с гололедом в зимнее время.

На заводах министерства был освоен выпуск комплекта оборудования на шасси трактора «Беларусь». Оборудование включает фрезерно-роторный снегоочиститель Т-109 производительностью 330 т/ч при дальности отброса снега 10—20 м (рис. 1); приспособление для вдавливания и выдергивания колес и транспортировки снегозащитных щитов (модель Т-215-228) производительностью 1800—1900 колес в смену; косилку Т-216 производительностью 0,56—1,42 га/ч; каток для мелкого ремонта Т-219 весом 6,5 т и щебнераспределитель Т-224 производительностью 5 км/смену при ширине покрытия 7 м (ширина полосы распределения 3,5 м).

В 1970 г. министерство стало выпускать комплект оборудования на шасси Т-16, который включает силовой агрегат с генератором 7,2 квт с набором инструментов и приспособлений (модель 9232); косилку для окашивания канав и обочин Т-211 производительностью 0,47—1,46 га/ч; оборудование для очистки швов цементобетонных покрытий производительностью до 5600 м/смену (модель 9217); подъемник грузоподъемностью 0,5 т с высотой подъема 4,1 м (модель Т-213); заливщик трещин асфальтобетонных покрытий производительностью 330 м/ч (модель Т-225).

Для патрульной службы заводы выпускают набор плужных одноотвальных и двухотвальных снегоочистителей, смонтированных на автомобилях ЗИЛ-157, ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131, производительностью 75—90 тыс. м<sup>2</sup>/ч.

Для очистки дорог от снега и отброса его в сторону служит универсальный валоразбрасыватель Т-110 (рис. 2) производительностью 250—300 т/ч и дальностью отброса 7—10 м.

Предназначенный для послойной разработки снежных отложений большой высоты при любой плотности снега фрезерно-роторный снегоочиститель Д-904 С (рис. 3) имеет производительность 750 т/ч и дальность отброса снега 16—20 м.

Выпущены асфальтоукладчики на базе погрузчика Львовского завода, предназначенные для укладки асфальтобетонной смеси при ремонте проезжей части, производительностью 150 м<sup>2</sup>/ч.

Для увеличения производительности транспортных машин заводы министерства стали выпускать автомобильные самоходные прицепы грузоподъемностью 3 т, тракторные самоходные грузоподъемностью 4,5 т, а также автомобильные прицепы-тяжеловозы В-340 грузоподъемностью 40 т.

Строители получили в 1970 г. набор вагончиков, включающий жилые вагоны, вагоны-бани, вагоны-столовые.

В настоящее время заводами осваивается изготовление новых дорожных машин и оборудования 45 наименований. В их числе плужные снегоочистители на тракторе «Беларусь» с боковым ротором производительностью 600 т/ч и дальностью отброса 3—5 м; приспособление к трактору «Беларусь» для уборки снега между тумбами производительностью 400 м<sup>3</sup>/ч; распределитель жидких вязущих подогреваемых материалов на шасси автомобиля ЗИЛ-130 с рабочей скоростью 3—10 км/ч; бульдозерный отвал совкового типа к трактору Т-100М, позволяющий увеличить производительность при разработке и перемещении грунта на 30—40%; шпунтовыйдергиватель вибродуарного действия для извлечения металлического шпунта с глубиной забивки 6 м; навесное копровое оборудование к автокрану К-161; автогудронатор Д-61 и др.

При создании новых машин и оборудования в ближайшие годы будет обращено особое внимание на средства малой механизации. Будет расширена номенклатура наавесного и прицепного оборудования к серийным базовым машинам, нашедшим широкое распространение в дорожных организациях министерства.

УДК 625.7.08.002.5

# ПРОЕКТИРОВАНИЕ

## Висячие мосты и их аэродинамическая устойчивость

Инж. В. Г. КУРЛЯНД

В отечественной практике висячие мосты пока не нашли широкого применения, хотя в последние годы и уделяется большое внимание разработке новых конструкций и методов расчета висячих мостов и намечено строительство ряда крупных сооружений этого типа.

Висячие системы весьма экономичны при больших пролетах. По зарубежным данным расход стали в них при пролете 150—300 м составляет 250—400 кг на 1 м<sup>2</sup> проезжей части, в то время как для балочных и арочных мостов — 500—750 кг/м<sup>2</sup>.

По несущим элементам применяемые системы висячих мостов можно разделить на кабельные и комбинированные балочно-вантовые (рис. 1).

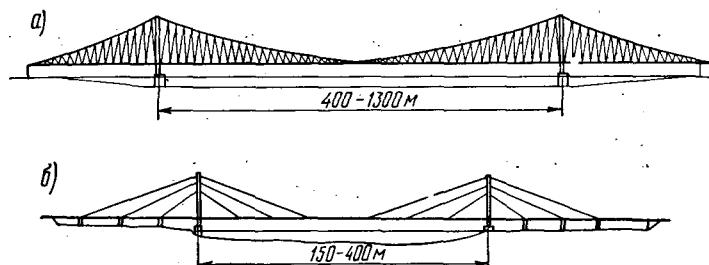


Рис. 1. Системы висячих мостов:  
а — кабельная; б — комбинированная балочно-вантовая

При проектировании висячих мостов всех систем большое внимание уделяется вопросам их аэродинамической устойчивости. Многие висячие мосты в прошлом были разрушены ветром. Всестороннее изучение проблемы аэродинамической устойчивости началось после катастрофы Такомского висячего моста в США в 1940 г.

Исследования показали, что поведение моста под действием ветра зависит от его гибкости, формы балки, жесткости и характера ветрового потока. Если мост имеет неблагоприятное сочетание динамических и аэродинамических параметров, то могут возникнуть опасные колебания. Различают три основных вида колебаний: вибрация конструкции, обусловленная образованием вихрей, флаттер и колебания под действием порывов ветра.

Первый из перечисленных видов колебаний возникает в том случае, когда балка жесткости моста имеет нерациональную, плохо обтекаемую форму и в ветровом потоке непосредственно за балкой образуется вихревой след — «дорожка Кармана» (рис. 2). Вследствие периодического образования вихрей на балку жесткости действуют пульсирующие аэродинамические силы. При некоторой скорости ветра, называемой критической,

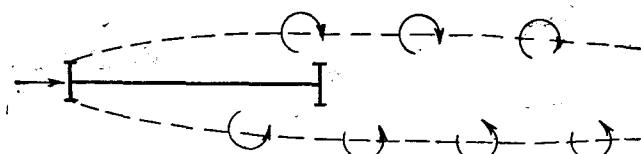


Рис. 2. Вихревой след за балкой жесткости плохо обтекаемой фермы

Частота аэродинамических сил равна частоте собственных изгибных или крутильных колебаний и вследствие этого возникает «вихревой резонанс».

Для предупреждения образования вихрей необходимо применять балки жесткости в виде сквозных ферм или коробчатые балки с хорошо обтекаемой формой (рис. 3).



Рис. 3. Балка жесткости висячего моста с хорошо обтекаемой формой поперечного сечения

Второй тип колебаний, называемый флаттером, является наиболее опасным видом аэродинамической неустойчивости висячих мостов.

Основным способом борьбы с флаттером является увеличение жесткости пролетного строения моста на кручение. Это достигается устройством в фермах жесткости горизонтальных ветровых связей в уровнях верхних и нижних поясов и применением коробчатых балок жесткости. Рационально также использование наклонных подвесок в виде треугольной решетки (см. рис. 1, а).

Колебания висячих мостов могут возникать также вследствие действия порывов ветра. Поэтому при расчетах конструкции моста на прочность ветровую нагрузку необходимо рассматривать как динамическую.

Вибрации мостовых конструкций от действия ветра иногда наблюдаются в процессе строительства. Например, возникают значительные колебания пylonов во время их монтажа, которые прекращаются после прикрепления кабеля.

Из всего изложенного следует, что при проектировании висячих мостов необходимо проводить специальные аэродинамические исследования. Они должны включать определение динамических параметров сооружения, метеорологические измерения на месте мостового перехода, а также исследования моделей в аэродинамической трубе. Для экспериментов в аэродинамической трубе можно применять модели в виде отрезков балки жесткости конечной длины в масштабе 1 : 25 — 1 : 100.

Указанные исследования позволяют спроектировать конструкцию висячего моста, аэродинамически устойчивую на всех стадиях строительства и эксплуатации.

Большие успехи, достигнутые в последнее время за рубежом в строительстве висячих мостов, показывают, что и в нашей стране мосты этой системы заслуживают более широкого применения. Использование висячих систем при больших пролетах значительно ускорит процесс возведения автомобильных дорожных мостов при сравнительно небольшом расходе металла.

УДК 624.5:533.6

## Критика и библиография

### Интересная книга по мостовым переходам

В 1970 г. изд-во «Транспорт» выпустило книгу Л. Г. Бегмы, Л. Л. Лиштвана и В. С. Муромова «Деформации подмостовых русел», посвященную одному из наиболее важных вопросов проектирования мостовых переходов — определению величин возможных размывов речных русел у мостов. В ней нашли отражение результаты исследований, проведившихся в Советском Союзе в последние годы.

В первой, вводной, главе приводится классификация деформаций подмостовых русел. Она хорошо иллюстрирована примерами деформаций, наблюдавшихся у существующих мостов. В гл. I затрагиваются также общие вопросы проектирования мостовых переходов, критически рассматриваются действующие нормы проектирования (§2) и указывается на необходимые изменения в них. Однако не со всеми выводами автора можно согласиться. В частности, по нашему мнению, подпор надо рассчитывать с учетом истинного размыва подмостового русла, а не в предположении его размыва на 50%.

Гл. II, в которой излагаются методы прогноза естественных деформаций речных русел у мостов в зависимости от типа руслового процесса, представляет большой интерес. В этой главе, базируясь на современной теории руслового процесса, авторы впервые предлагают методику расчетов естественных деформаций речных русел применительно к

разнообразным задачам, возникающим при проектировании мостовых переходов, начиная с изысканий переходов и кончая определением величин деформаций русел у мостов.

Очень своевременна постановка вопроса о нормировании коэффициента общего размыва в зависимости от типа руслового процесса. Одним из достоинств этой главы является также то, что в ней приведены интересные данные из практики проектирования и эксплуатации мостовых переходов.

К недостаткам гл. II можно отнести отсутствие четких рекомендаций по пересечению дорогой пойменных проток и староречий, где условия резко изменяются при перекрытии их насыпью подходов; неполную разработку вопроса о применении метода аналогии для определения скорости смещения излучин русла — § 9 (пользоваться при расчете рекомендуемыми таблицами в приложении 2 затруднительно, так как в них отсутствует важнейшая характеристика рек-аналогов — крупность аллювия, слагающего русла); применение в некоторых расчетах формул с коэффициентами, полученными главным образом при лабораторных экспериментах, результаты которых переносить на натуре не всегда допустимо.

В гл. III изложен расчет общего размыва.

Вначале рассматриваются известные способы расчета по максимальному расходу на пике паводка. Очень наглядно показана принципиальная общность и условность таких расчетов.

Рекомендуется расчет общего размыва по гидографу паводка, как более верно отражающий истинный процесс размыва, который развивается во времени, а не в предельном состоянии.

Рекомендуемая методика доведена до стадии инженерного расчета, так что ею могут пользоваться проектировщики. Ценным являются материалы о коэффициенте формы живого сечения под мостом (§ 16).

Принципиальное значение имеет вопрос о действии серии паводков на раз-

мыв. По нашему мнению, освещение его в гл. III недостаточно полное. Не показано влияние чередования размыва и заноса русла на формирование окончательной расчетной глубины размыва. Приведенные в главе (§ 17) экспериментальные данные и расчеты действия на размыв нескольких паводков показывают, что даже при отсутствии заноса русла под мостом повторное действие высоких паводков не приводит к значительному возрастанию глубины размыва по сравнению с размывом от первого паводка. Следовательно, при периодическом восстановлении русла (заносе размыва) нет необходимости вести расчет по серии паводков. Этот вопрос, к сожалению, не получил в книге освещения.

В гл. IV рассматривается местный размыв у опор мостов и голов струенаправляющих дамб.

Изложенные в главе новые рекомендации по расчету местных размывов у опор мостов более универсальны и лучше обоснованы, чем предыдущие разработки. Они более полно учитывают разнообразные геологические и гидравлические условия, встречающиеся на мостовых переходах, в частности размывы в неоднородных и связанных грунтах (§ 27, 28).

Рекомендуемые для определения глубины местного размыва формулы — эмпирические. Они основываются на большом количестве опытов в гидротехнических лотках и отчасти на опытах, специально поставленных в полнатурных условиях.

Поправочный коэффициент, вводимый в расчетные формулы для применения их на реках в натурных условиях, принят равным 0,79 (табл. 28, стр. 155). Величина этого коэффициента найдена сопоставлением опытных данных с наблюдениями у опор лишь трех существующих мостов. Необходимо в дальнейшем продолжить сравнение с натурой и уточнить поправочный коэффициент. Он должен иметь различную величину на разных реках, причем есть все основа-

ваний полагать, что на крупных равнинных реках он будет гораздо меньше 0,79.

В гл. IV приведена также методика расчета размыва у голов верховых струенаправляющих дамб на мостовых переходах через равнинные реки (§ 31). Предлагаемая методика основана на некоторых теоретических предпосылках и на экспериментальных исследованиях, впервые специально поставленных в ЦНИИСе в большом объеме. Предлагаемый расчет следует рассматривать как первую серьезную попытку решения вопроса. В дальнейшем необходима проверка и уточнение расчетной схемы и исходных положений, принимаемых для определения местной скорости течения.

Вызывает сожаление, что при большем числе примеров расчетов в каждой из глав авторы книги не привели хотя бы один пример расчета всех видов размывов для какого-нибудь определенного мостового перехода.

В заключение считаем необходимым отметить, что рецензируемая книга очень нужна, отличается новизной и, безусловно, найдет применение в практике проектирования мостовых переходов.

Отдельные недостатки книги могут быть в значительной мере устранены при повторном ее издании, которое, вероятно, вскоре понадобится, так как тираж 3500 экз. для такой книги явно недостаточен.

Проф. д-р техн. наук А. Д. Дмитриев,  
доценты, кандидаты техн. наук  
И. С. Ротенбург, М. П. Поляков

## Несколько замечаний по ВСН 4-69

Вышедшие Указания по защите и очистке автомобильных дорог от снега (ВСН 4-69), изданные Министерством строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР (М., «Транспорт», 1970), по сравнению с соответствующими рекомендациями в Технических правилах содержания и ремонта автомобильных дорог (ВСН 22-63 Минавтошосдора РСФСР), являются безусловно более прогрессивным документом.

С удовлетворением можно отметить, что в новых указаниях учтены и многие из замечаний, сделанных в статье «Незаносимость дорог снегом — важнейший показатель ее работоспособности» («Автомобильные дороги», 1969, № 12).

В ВСН 4-69 сказано, что «насаждения должны быть основным видом защиты дорог от заносов» (§ 13). Указанная в СНиПе II-Д.5-6 величина возвышения насыпи  $\Delta h$  признана недостаточной и увеличена с 0,4—0,6 до 0,5—0,8 м (§ 7). В качестве основного вида защиты приняты снежные траншеи и валы, поставленные на первое место в табл. 2 и в § 14—25. Переносные щиты рекомендованы только «для защиты сильнозаносимых мест» и «на участках, где рельеф местности не позволяет проложить снежные траншеи», при этом отмечено, что они требуют больших затрат труда,

а работы по устройству траншей и валов «полностью механизированы».

Следует, однако, сделать ряд замечаний, вызванных неясностями и некоторой недоработкой Указаний. Вызывают сомнение формулы 2 и 3. Если учесть указание § 45 о том, что заборы не должны быть выше 5 м, то по формуле 3 однорядный забор задержит 200 м<sup>3</sup> снега, а при двухрядных заборах второй забор может задержать до 600 м<sup>3</sup>; по формуле же 2 один забор не может задержать больше 215 м<sup>3</sup>.

В § 56 заборы снегопредупреждающего действия предложены с панелью, имеющей угол наклона к горизонту 90°, на рис. 9 — 45°. Исследования же доктора техн. наук А. А. Комарова показали, что наклон панели значения не имеет. Было бы целесообразно включить рекомендацию инж. Т. Г. Тагиева об установке постоянных железобетонных столбов с креплением на них щитов, легких поднимаемых по мере необходимости.

Назначение возвышения насыпи  $\Delta h$  волевым порядком неубедительно, поэтому в упомянутой статье в 1969 г. была приведена формула, в которой учтены влияющие факторы: ширина земляного полотна, способ очистки и др. При расчете по этой формуле ниже бровки должна быть запасная высота примерно на толщину дорожной одежды для сбрасывания снега (толщина морозоустойчивого слоя). Основанием для этого являлись рекомендации в § 141 и § 142 ВСН 22-63, не учтенные в Указаниях, гласящие, что зимой и весной на участках с возможным пучинообразованием откосы должны быть очищены от снега. Вообще Указания в недостаточной мере рассматривают вопросы очистки дорог, имеющих ограждения, на которых даже при высоких насыпях создаются валы снега, препятствующие дальнейшей очистке и способствующие снегозадержанию. Указание в § 79 о том, что их надо очищать вручную, нельзя считать серьезным. По СНиПу II-Д.5-62 и по § 896 Технических правил «на насыпях высотой более 2 м на обеих обочинах устраивают ограждения». Протяжение таких участков может быть значительным, тем более, что по формуле 1 насыпи должны быть не ниже 1,0—1,5 м. Кроме того, ограждения ставят на участках с насыпью высотой менее 2 м: на кривых, косогорах, на дорогах, идущих вдоль обрывов, и т. п. Нельзя же рекомендовать очистку этих дорог вручную.

В § 102 следовало указать, что снегоочистительные машины должны быть окрашены в яркие цвета (красный, желтый) и иметь указатели габаритов, а ночью освещаться.

Не останавливаясь на других мелких недостатках, следует отметить некоторую небрежность редакторской работы. Так, в § 2 даются цифровые ссылки на буквенные перечисления, иногда используются неправильные термины.

Таким образом, хотя и следует Указания ВСН 4-69 Минавтодора РСФСР считать более прогрессивными по сравнению с ранее вышедшими правилами, они все-таки содержат ошибки и неясности. Также нам кажется неправильным, что ответственный за выпуск издания является составитель, а не ответственный работник Минавтодора РСФСР.

Профессор В. К. Некрасов

# Информация

## Кавалер ордена Ленина

Строитель автомобильных дорог Курманов Иван Тихонович — лучший механизатор дорожно-строительного управления треста Тамбовдорстрой Минавтодора РСФСР. Семнадцатый год он трудится здесь и более половины этого времени управляет мощным грейдер-элеватором, перерабатывающим сотни тысяч кубических метров грунта в каждом строительном сезоне. Норму выработки он выполняет систематически на 145—150%.

За отличное выполнение заданий, добросовестное отношение к труду тов. Курманов занесен в Книгу почета предприятия, его портрет помещен на Доску почета треста.

Труд ударника коммунистического труда, депутата Советского райисполкома г. Тамбова Ивана Тихоновича Курманова отмечен значком «Отличник социалистического соревнования», почетными грамотами Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР, Тамбовского обкома КПСС и облисполкома.

Указом Президиума Верховного Совета СССР за достигнутые успехи И. Т. Курманов награжден орденом Ленина.

## Всесоюзное совещание-семинар

В конце прошлого года в Красноярске состоялось VI Всесоюзное совещание-семинар по обмену опытом строительства в условиях сурового климата. В нем приняли участие ведущие специалисты научно-исследовательских, проектных и строительных организаций.

На пленарном заседании были заслушаны доклады о перспективах развития строительства на Севере, об основных направлениях технического прогресса в строительстве, об актуальных направлениях научно-исследовательских работ по проблемам строительства в северных районах страны.

В течение трех дней на секции транспортного строительства, работа которой проходила под председательством канд. техн. наук А. А. Малышева, было обсуждено 39 докладов и сообщений. В работе секции приняли участие 72 представителя от 43 строительных, проектных, научно-исследовательских организаций и учебных заведений из 17 городов страны.

Представленные материалы обсуждали по следующим направлениям: рациональное проектирование автомобильных дорог и аэродромов в районах сурового климата и зоны вечной мерзлоты (обзорный доклад канд. техн. наук Н. Ф. Савко);

земляное полотно железных и автомобильных дорог в суровых климатических условиях (обзорный доклад канд. техн. наук А. А. Малышева);

дорожные покрытия и основания для районов с суровыми климатическими условиями (обзорный доклад канд. техн. наук Н. В. Матлакова);

особенности проектирования и строительства искусственных сооружений в условиях вечной мерзлоты и сурового климата (обзорный доклад канд. техн. наук Б. Е. Славина, д-ра техн. наук Д. В. Ращупкина).

В ходе развернувшейся дискуссии была единодушно отмечена практическая и теоретическая ценность представленных докладов и сообщений.

Наибольший интерес вызвали вопросы, касающиеся проектирования, расчета прочности и устойчивости земляного полотна в зоне вечной мерзлоты; проектирования и строительства автомобильных дорог на проморожденных основаниях в сильно заболоченных районах Западной Сибири; механизации дорожно-строительных работ при строительстве автомобильных дорог в суровых климатических условиях. Им были посвящены выступления, доклады и сообщения А. А. Малышева, Н. Ф. Савко, Б. И. Попова, В. А. Давыдова, Н. А. Голенко (Омский филиал Союздорнии), Н. А. Пузакова (МАДИ), И. С. Вайнсберга и В. А. Костина (Красноярский филиал ВНИИСтройдормаш), Г. И. Шейниса (Союздорпроект), Г. И. Шелопаева (Сибирский технологический институт), А. И. Шеслера (Томский инженерно-строительный институт) и др.

А. А. Малышев доложил секции основные положения проекта Технических указаний по изысканию, проектированию и строительству автомобильных дорог в районах вечной мерзлоты. При обсуждении отдельных разделов этого документа (И. А. Золоторь, Н. А. Пузаков, А. П. Шейн и др.) подчеркивалась необходимость решения в дальнейшем таких вопросов, как дорожно-климатическое районирование зоны вечной мерзлоты, теплотехнические расчеты многослойных дорожных одежд, методы расчета дорожных конструкций на вечной мерзлоте из условий морозного пучения.

Опытом строительства усовершенствованных и бетонных покрытий в условиях сурового климата и вечномерзлых грунтов и результатами новых научных исследований по этим вопросам поделились Н. В. Матлаков, Б. Б. Саймленко, А. С. Баранковский (Омский филиал Союздорнии) и В. Н. Шестаков (СибАДИ).

Новые способы устройства автомобильных дорог на болотах нашли отражение в сообщениях Г. Г. Тришина (Омский филиал Союздорнии) и В. К. Дударева (Уральский политехнический институт).

Н. В. Шульман (Ленгипротрансмост) обратил внимание секции на необходимость разработки нормативных документов по проектированию и строительству опор малых и средних мостов в зоне вечной мерзлоты.

Работа секции показала, что за время, прошедшее после V совещания-семинара 1968 г. по обмену опытом строительства в суровых климатических условиях, получили значительное развитие и

решены многие вопросы в области проектирования и строительства автомобильных и железных дорог и аэродромов в районах сурового климата и в зоне вечной мерзлоты.

В целях дальнейшего совершенствования теории и практики строительства транспортных магистралей на севере нашей страны секция рекомендовала направить усилия научно-исследовательских, учебных и проектных институтов и производственных организаций на разработку методов технико-экономического обоснования строительства транспортных коммуникаций в северных районах страны в первую очередь в крупных нефтегазоносных районах Западной Сибири; прогнозирование условий работы транспортных сооружений в сложных природно-климатических условиях; совершенствование конструкций и методов возведения земляного полотна автомобильных и железных дорог с максимальным использованием местных строительных материалов, а также на разработку способов сооружения земляного полотна в зимнее время; обратить внимание на разработку требований к материалам дорожных покрытий и оснований и совершенствование технологических приемов строительства дорожных одежд в суровых климатических условиях; совершенствование методов проектирования, расчета и технологии строительства искусственных сооружений с учетом влияния особенностей сурового климата.

Кандидаты техн. наук Н. Ф. Савко, Б. И. Попов

## Смотр изобретательской и рационализаторской работы

Развернувшаяся соревнование за успешное выполнение плана 1971 г. и ознаменование XXIV съезда КПСС новыми трудовыми успехами, Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР совместно с Центральным комитетом профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог и Центральным советом Всесоюзного общества изобретателей и рационализаторов с 1 января по 31 декабря 1971 г. проводят смотр на лучшую постановку изобретательской, рационализаторской и патентно-лицензионной работы в дорожных хозяйствах, промышленных предприятиях и организациях министерства.

Задачей смотра является дальнейшее развитие творческой инициативы рабочих и служащих, инженерно-технических и научных работников отрасли в изобретательской и рационализаторской деятельности, способствующей успешному выполнению государственного задания по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и мостов, выпуску промышленной продукции, а также ускорению внедрения в производство научно-технических достижений и разработке эффективных решений отраслевого и межотраслевого значения.

В ходе смотра дорожные и промышленные предприятия, научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации министерства обращают основное внимание на:

снижение трудоемкости и сокращение ручного труда при дорожно-строительных работах;

совершенствование технологии и организации строительства и ремонт автомобильных дорог и мостов;

повышение уровня комплексной механизации и автоматизации производственных процессов, экономию материалов, сырья, топлива, электроэнергии (в рублях, тоннах, метрах и т. п.);

улучшение использования дорожно-строительных машин, механизмов и автомобильного транспорта;

улучшение качества технического обслуживания и ремонта дорожной техники и автомобильного транспорта; выпускемой промышленной продукции;

повышение уровня и эффективности научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ с конечным результатом создание отраслевых изображений.

Отчетные материалы дорожных хозяйств, промышленных предприятий и организаций министерства по итогам смотра рассматриваются комиссиями соответствующих предприятий, трестов, главных управлений, республиканских объединений, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций в соответствии с установленными техническими требованиями и представляются в Центральную комиссию Министерства.

За лучшую постановку изобретательской, рационализаторской и патентно-лицензионной работы и выполнение условий смотра установлены премии:

а) для дорожных хозяйств и промышленных предприятий:

три первых премии по 800 руб.,  
шесть вторых премий по 600 руб.,  
восемь третьих премий по 400 руб.;

б) для управлений, трестов и филиалов научно-исследовательских институтов:

одна первая премия 600 руб.;  
три вторых премии по 400 руб.,  
четыре третьих премии по 200 руб.;

в) для главных управлений, республиканских объединений и республиканских трестов, Гипрдорнии:

одна первая премия в 500 руб.,

одна вторая премия в 300 руб.,

одна третья премия в 200 руб.

Присужденные Центральной комиссией министерства премии организациям и предприятиям, занявшим соответствующие классные места, распределяются совместным решением руководителей, профсоюзного комитета и совета ВОИР организации (предприятия).

Премии предназначаются в размере 80% для премирования рабочих и служащих, принявших непосредственное участие в разработке, оформлении и содействии внедрению предложений в период смотра и в размере 20% для премирования руководителей, активистов ВОИР, работников БРИЗа и профсоюза, способствовавших успешному проведению смотра и быстрой реализации принятых к внедрению в производство предложений.

Инж. А. Царьков

# Рационализаторы предлагают

## Радиоуправляемые дорожные катки

Д-р техн. наук Н. А. УЛЬЯНОВ, канд. техн. наук  
М. С. ЛАЗАРЕВ, инж. В. Б. ГОЕВ

В Воронежском лесотехническом институте разработана система управления группой дорожных катков по радио, позволяющая значительно улучшить и облегчить условия труда моториста и при меньших трудовых затратах выполнять уплотнение дорожных покрытий и оснований (см. рисунок). Были сконструированы и испытаны системы управления с одного пульта тремя вибрационными катками Д-317БМ и тремя катками Д-211В.

В качестве приводных механизмов применяли электромеханизмы типа МП-100М, имеющие напряжение источника питания 24 в. Системы исполнительных механизмов могут выполнять следующие необходимые при работе катков операции: движение катка вперед-назад, повороты катка и остановка катка, регулировка топлива, подача воды для смачивания вальцов.

На радиоуправляемых катках были установлены серийные радиостанции 24-Р1, каждая из которых настроена на одну из частот передатчика.

Выбор механизма управления осуществлялся на каждом катке с помощью дешифратора. Дешифратор катка имеет 12—14 линеек, каждая из которых настроена на одну из частот шифратора. При нажатии одного из тумблеров на пульте управления включается с помощью реле соответствующий исполнительный электромеханизм на катке.

Применение электромеханизмов (по сравнению с гидромеханизмами) упрощает эксплуатацию катков и повышает надежность работы машины.

Испытания группы дорожных самоходных катков, управляемых по радио, показали принципиальную возможность и техническую целесообразность применения дистанционного управления при строительстве автомобильных дорог.

В производственных условиях на строительстве дороги Липецк—Елец испытывали схемы синхронного, последовательного и независимого движения машин.

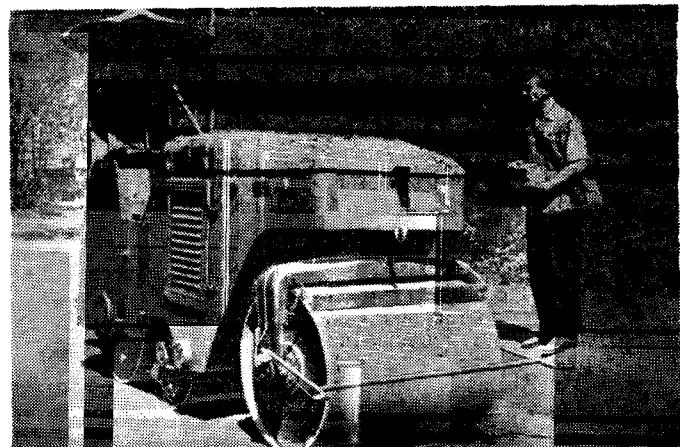
При синхронной схеме оператор управляет одновременно одноименными механизмами всех катков, корректируя изменение подачи топлива, скорость движения машин и т. д. При последовательной схеме оператор передает команду только на один из движущихся катков, остальные при этом выполняют ранее переданные команды.

При синхронном и последовательном режиме катки движутся друг за другом с перекрытием 0,3 полосы уплотнения.

В случае независимой схемы движения катки могут выполнять укатку на различных участках дороги. Оператор в этом случае передает команды раздельно на каждый каток.

Испытания показали, что лучшие результаты получаются при работе всех радиоуправляемых машин на одном участке укатки. В этом случае оператор может гибко и без напряжения управлять группой машин и с высокой точностью руководить технологическим процессом.

Болгогодская областная универсальная научная библиотека



Оператор с переносным пультом управляет работой вибрационного катка Д-317БМ по радио.

При малой длине укатываемого участка рационально применять синхронную схему движения катков, так как в этом случае оператор имеет наименьшую загрузку и может более точно соблюдать технологический процесс укатки. При большой длине укатываемого участка (например, при уплотнении основания) целесообразно применять последовательную схему. Однако загрузка оператора здесь несколько увеличивается, особенно при реверсировании машин.

Во время производственных испытаний было изучено использование группы радиоуправляемых катков в общем технологическом процессе строительства и возможность их работы в комплексе с другими машинами.

В результате испытаний выяснена принципиальная возможность работы радиоуправляемых катков в комплексе с автогрейдерами и другими катками, а также вместе с асфальтоукладчиком и другими катками.

Была изучена также и работа группы радиоуправляемых катков при различном рельефе местности. Для этого были выбраны участки: прямолинейный, с уклоном, с открытым и закрытым поворотом, с уклоном на повороте. На этих участках выполняли как укатку основания, так и асфальтобетонного покрытия. По сравнению с прямолинейным горизонтальным участком нагрузка на оператора на всех других участках несколько возрастает. Так, на участке на кривой приходится больше управлять поворотом катков.

Сравнение результатов хронометража работ на различных участках показало, что оператор выполняет и контролирует хорошо технологический процесс во всех случаях за исключением участка с закрытым поворотом.

На закрытом повороте нарушается визуальная обратная связь при нахождении оператора в начале или конце участка. В некоторых случаях оператору целесообразно следовать за катками.

В заключение надо отметить, что радиоуправляемые катки хорошо зарекомендовали себя при длительных производственных испытаниях. Срок окупаемости дополнительных затрат составляет два-три года.

Особенно целесообразным является применение дистанционного управления на вибрационных катках, поскольку исключается вредное влияние вибрации на машиниста.

УДК 625.7.084 : 62-519

Поправка. В нашем журнале № 2 за 1971 г. на стр. 18 в первой колонке, в восьмой строке сверху следует читать «весом до 15 т».



# В ЦЕЛЯХ ПОПУЛЯРИЗАЦИИ НОВОЙ ТЕХНИКИ И ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА

Тематическая выставка «Технический прогресс в строительстве автомобильных дорог», открытая на ВДНХ СССР к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, работала до 30 июля 1970 г., после чего по решению Главвыставкома она была продлена до 31 декабря 1970 г. В данной корреспонденции кратко сообщается об итогах этой выставки.

Как известно, выставка по своему содержанию отражала следующие основные направления: проектирование и строительство автомобильных дорог для интенсивного скоростного движения; обеспечение безопасности движения на автомобильных дорогах; развитие сети местных дорог и повышение их технического уровня; повышение долговечности и устойчивости земляного полотна в различных природных условиях; повышение долговечности и улучшение транспортно-эксплуатационных качеств дорожных одежд с черными покрытиями; повышение уровня ремонта и содержания автомобильных дорог, обслуживания пассажиров и автомобилей; применение электронно-вычислительной техники при проектировании и строительстве автомобильных дорог; повышение уровня экономической работы в дорожном строительстве и др. Всего демонстрировалось 190 экспонатов. В создании их участвовало 26 министерств, ведомств и институтов.

Общее количество организаций — экспонентов выставки — 168.

Удостоверения участников ВДНХ СССР получили 50 организаций и 1 259 чел. Дипломов и медалей ВДНХ СССР были удостоены 34 экспоната.

Наиболее важные и интересные работы были отмечены золотыми медалями. Среди них стенд для ускоренных испытаний различных конструкций дорожных одежд и автомобильных шин на прочность, надежность и работоспособность (см. наш журнал № 8 за 1969 г.). Общий годовой экономический эффект от применения этого стенда 4 млн. 60 тыс. руб. За эту работу выдано три авторских свидетельства сотрудникам института Госавтодории и Киевского политехнического института.

Золотыми медалями награждены дорожники Волновахского района Донецкой обл., где полностью ликвидировано бездорожье (см. наш журнал № 1 за 1968 г.). В этом районе стоимость 1 км дороги с твердым покрытием снижена до 19,1 тыс. руб. вместо 30—35 тыс. руб.

Золотой медалью награжден инженер экспериментального предприятия:

треста Латвавтдормост Я. Х. Бренте за разработку технологии изготовления знаков со светоотражающей поверхностью из стеклянных микрошариков, получаемых из стекла сверхтяжелого «флинта», и внедрение в производство установки для производства микрошариков.

На базе тематической выставки было проведено пять семинаров: пути повышения технического уровня проектирования автомобильных дорог; повышение технического уровня ремонта и содержания автомобильных дорог; обеспечение ровности и шероховатости покрытий автомобильных дорог; повышение транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог местного значения; научная организация труда в мостостроении. Всего учебными мероприятиями было охвачено 1 005 чел.

За девять месяцев тематическую выставку посетило 13 400 чел.

Кроме того, на базе выставки была организована выставка-передвижка «Опыт применения новых конструкций городских дорожных покрытий» в г. Ижевске.

В популяризации тематической выставки и отдельных ее экспонатов участвовали многие центральные, республиканские и местные газеты, а также технические журналы и бюллетень ВДНХ СССР. Особенно хочется отметить работу редакций «Строительная газета» и журнала «Автомобильные дороги».

Летом 1970 г. курсом на Мурманск от самой южной точки нашей страны Кушки отправилась через все климатические зоны выездная редакция «Строительной газеты», которая систематически освещала в газете материалы рейда по дорогам страны.

В журнале «Автомобильные дороги» за 1969—1970 гг. было опубликовано 77 статей по различным темам, отраженным на выставке, 40 статей о строительстве местных автомобильных дорог в РСФСР, Украине, Белоруссии, Казахстане и т. д.

Все это способствовало популяризации новой техники и передового опыта, демонстрируемых на выставке, дало возможность специалистам ознакомиться с последними достижениями в области дорожного строительства и обменяться опытом.

Директор объединенных павильонов «Строительство» ВДНХ СССР М. Снесарев

Методист павильона «Транспортное строительство» Н. Крамник

Технический редактор Т. А. Гусева  
Сдано в набор 22/1—71 г. Подписано к печати 25/11—71 г.  
Печат. л. 4,0 Учетно-изд. л. 6,73 Заказ 297.

Корректоры А. И. Новикова, С. М. Лобова.  
Бумага 60×99 $\frac{1}{4}$ . Цена 50 коп. Тираж. 19905. Т-03345.

Издательство «Транспорт», Москва, Б-174, Басманный тупик, ба

Гипография изд-ва «Московская правда» — Москва, Потаповский пер., д. 3

www.booksite.ru