

The main thematic direction: publication of scientific papers, reports on road- transport complex and Kazakhstan Road Builders' Union

Негізгі тақырыптық бағыты: ғылыми мақалаларды жариялау, республикадағы жол-көлік кешенінің және Қазақстанның жолшылар Одағының қызметін сүйемелдеу

Основная тематическая направленность: публикация научных трудов, освещение деятельности дорожно-транспортного комплекса и Союза дорожников Казахстана

Журнал зарегистрирован Комитетом информации и архивов Министерства связи и информации Республики Казахстан Свидетельство № 13759-Ж

Журнал имеет разрешение на распространение продукции зарубежных периодических печатных изданий на территории Российской Федерации РП№283 от 30 октября 2013г., выданное Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Издатель - собственник:

ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса»

Шеф-редактор:

Жумабеков Азимхан

Главный редактор:

Садвакасов К.И.

Заместители главного редактора:

Басенов Д.Б.

Киялбаев А.К.

Ответственный секретарь:

Алушева Жанна

Редакционный совет:

Бекбулатов Ш.Х. – доктор транспорта, академик АТМ,

Председатель Правления РОО «Союз Дорожников»;

Асматулаев Б.А. – доктор технических наук, профессор,

генеральный директор КазНИИПИ «Дортранс»;

Киялбаев А.К. – доктор технических наук, профессор, главный научный сотрудник КазАДИ;

Красиков О.А. – доктор технических наук, профессор, зам. ген. директора ФГУП «РОСДОРНИИ», РФ;

Матвеев С.А. – доктор технических наук, профессор, декан СибАДИ, РФ;

Ефименко В.Н. – доктор технических наук, профессор, декан ТГАСУ, РФ;

Мусаев Ж.С. – доктор технических наук, профессор КазАТК

Курманкулов А.Б. – доктор phd, первый зам. директора АГКЭ и ЭТ;

Енкебаев С.Б. – доктор phd, доцент, заведующий кафедрой ЕНУ;

Ахмедьянов А.У. – кандидат технических наук, доцент ЕНУ.

Рецензенты:

Турсумуратов М.Т. – кандидат технических наук, академик АТМ;

Орынбасаров А.С. – кандидат технических наук;

Корешков Е.Н. – инженер, эксперт Союза дорожников.

Адрес редакции:

010000, г. Астана, п. Пригородный, ул. Беласара, 126 б

т/ф: 8(7172) 28-11-55, 28-15-61

сайт: www.ipkdortranscoma.kz

Тираж: 3000 экземпляров

Верстка и печать: ТОО «ProsperPrint», г. Астана, ул. Ақжол, 51.

Периодичность: 1 раз в квартал

Формат: 60x84/8

ISSN 1684-9345

Мнение авторов публикаций не обязательно отражает точку зрения редакции.

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

К 100-летию со дня рождения выдающегося государственного деятеля современности Гончарова Леонида Борисовича

Бекбулатов Ш.Х.

Гончаров Леонид Борисович3

Турсумуратов М.Т.

Развитие и становление дорожной отрасли в Казахстане (1947-1968 гг.)7

Телтаев Б.Б.

Научный коллектив, организованный Л.Б.Гончаровым20

К 100-летию со дня рождения

Бекбулатов Ш.Х.

Кусяпов Ханафия Абдулхаликович24

Жуков Леонид Георгиевич26

НАУКА

Красиков О.А. Могильный К.В.

Требования к ровности дорожных покрытий в период эксплуатации28

Сырлыбаев Р.С.

Зеленая энергетика: нетрадиционные ресурсы и топлива33

Musayev J.S., Adilkhanov Y.G.

Investigation of a wedge shock absorber trucks freight cars using «UNIVERSAL MECHANISM»39

Мусаев Ж.С., Кайназарова Ж., Бакешов А.А.

Улучшение эксплуатационной безопасности грузовых вагонов путем оптимизации конструкции ходовых частей46

ЮБИЛЕЙ

Құрманқұлов А.

Көрнекті ғалым - ұлағатты ұстаз. 75 жыл – Әміржан Шалтықов51

К 100-летию со дня рождения выдающегося деятеля современности ГОНЧАРОВА ЛЕОНИДА БОРИСОВИЧА

ОТ РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА

С именем Леонида Борисовича Гончарова связана самая яркая и выдающаяся страница истории становления и развития дорожного хозяйства в Казахстане. Часто, используя в разговоре известную в народе поговорку: «Хлеб всему голова, а дорога всему – начало», Леонид Борисович Гончаров отождествлял эти два самых важных и насыщенных жизненных понятия, без которых не может существовать человек на земле. Эти понятия органично связаны между собой, как судьба и дороги, строительству которых посвящена плодотворная жизнь Леонида Борисовича Гончарова – этого великого самородка дорожника, оставившего неизгладимый след на земле своим титаническим трудом и мудрым разумом.

Дороги, во все времена были, есть и будут одной из наиболее важных составляющих, которая, как в зеркале, отражает экономическое положение страны и ее возможности. Именно этому важнейшему государственному делу посвятил свою яркую жизнь Леонид Борисович Гончаров – первый министр автомобильных дорог Казахской ССР, чье 100-летие со дня рождения мы отмечаем в этом году.

Это под его руководством многотысячным коллективом дорожников Казахстана за сравнительно короткий срок создана разветвленная благоустроенная сеть автомобильных дорог, мостов, путепроводов, построены десятки промышленных предприятий дорожной отрасли, в которую входили добывающие и перерабатывающие дорожно-строительные материалы предприятия, изготавливающие и ремонтирующие дорожно-строительную технику предприятия. Дорожная отрасль за эти годы стала обладать обширной сетью изыскательских, проектных, конструкторских и научно-исследовательских организаций. Огромная забота о людях и государстве стала главной целью его жизни. Сотни тысяч квадратных метров жилья, объектов соцкультбыта, уникальные здания и сооружения, являющиеся законной гордостью всех казахстанцев, стали памятником его деятельности, целые города и поселки возведены в целях обеспечения непрерывного функционирования дорожной отрасли.

Уважаемый читатель, в представленных Вам материалах изложена лишь малая часть воспоминаний о Л.Б. Гончарове и его деятельности, оставшихся в памяти его современников, учеников, известных ученых, уважаемых «аксакалов» дорожного дела, для которых имя и дела этого Великого Человека бессмертны.

Ш.Х.Бекбулатов, председатель правления Республиканского общественного объединения «Союз дорожников Казахстана», к.т.н., доктор транспорта, академик Международной академии транспорта, академик Инженерной академии РК,

ГОНЧАРОВ ЛЕОНИД БОРИСОВИЧ

Гончаров Леонид Борисович родился 18 июня 1914 г. Шестнадцатилетним юношей началась его трудная биография, которую он совмещал с учебой на рабфаке. В 19 лет он уже руководит отделом Алма-Атинского горкома комсомола Казахстана.

В 1940 году, после окончания Сибирского автомобильно-дорожного института, Л.Б.Гончаров был направлен начальником дорожно-эксплуатационного участка в Молдавию. С первых дней Великой Отечественной войны Леонид Борисович добровольцем уходит на фронт командиром взвода дорожно-эксплуатационного полка. В те суровые военные годы Армия особо нуждалась в опытных специалистах, в том числе и дорожниках.

Там, где должна была пройти тяжелая военная техника, возводились понтонные переправы. Существующие мосты были разрушены и требовали восстановления. Все это и многое другое выполняли дорожно-эксплуатационные полки, на самых передовых рубежах, под огнем противника. За боевые заслуги перед Родиной, Леонид Борисович награжден орденом Красной Звезды, орденом Великой Отечественной войны, медалью «За отвагу» и другими наградами правительства.

В 1944 году Л.Б.Гончаров становится начальником ОШОСДОРа Гродненской области Белорусской ССР. Старание и способности молодого руководителя, фронтовика не остаются незамеченными: в октябре 1947 года Гушосдором МВД СССР Л.Б.Гончаров отзывается с поста начальника Ошосдора УНКВД по Гродненской области и назначается начальником вновь организованного Ушосдора НКВД Казахской ССР. Начинается новый этап его жизни, с этого момента он будет накрепко, навсегда связан с дорожной отраслью Казахстана, которая станет его детищем, главным делом его жизни.

Послевоенное время в Казахстане требовало резкого увеличения грузооборота автомобильного транспорта, осуществление которого было немислимо без дорог.



Техническое состояние существующей дорожной сети Казахстана не удовлетворило этим требованиям. На всей сети дорог Республики (108541 км.) имелось всего 1033 км. дорог с твердым покрытием. Эксплуатационные характеристики этих покрытий были весьма низкими. На дорогах отсутствовала обстановка пути, не было средств снегозащиты, линейные здания дорожной службы нуждались в капитальном ремонте.

С первых же дней своей деятельности в Ушосдоре он создает 13 новых дорожно-эксплуатационных участков в дополнение к пяти ранее имеющимся. Весь 1947 год Л.Б.Гончаров посвятил организационной работе, подбором кадров – подбор специалистов всегда занимал в его работе одно из важных мест. Леонид Борисович всегда отличался новаторством, умением решительно отказываться от «отживающих свое» методам работы и смело братья за внедрение

нового, прогрессивного. Изменялась структура эксплуатационного обслуживания. Старый, ремонтерский способ, в этих условиях уже не оправдывал себя, особенно на дорогах с черным покрытием. В 1950 году был издан приказ по Ушосдору МВД Казахской ССР «О переходе на комплексный бригадный метод ремонта и содержания автодороги Алма-Ата-Сары-Озен».

Именно Гончаров Л.Б. стал инициатором огромных масштабов жилищного строительства, создания широкой сети лечебных и оздоровительных, детских дошкольных учреждений, пионерских лагерей.

Понимая важность новой техники и передовых технологий в строительстве автодорог, Гончаровым Л.Б. в Алматы были открыты: центр дорожной науки Казахстана (КаздорНИИ), мощности по выпуску асфальтобетона и нефтебитума, железобетонных мостовых конструкций, базы по выпуску минерального порошка, естественных битуминозных пород (киров), зол уноса ТЭЦ и шлаков.

Анализируя его практическую деятельность, видишь, как он шаг за шагом, кропотливо, умело, не боясь взять на себя ответственность за решение серьезных и важных проблем, выстраивая систему строительства, ремонта, содержания автомобильных дорог и мостов в Казахстане, который по площади равен нескольким крупным Государствам Европы, а по качеству и обеспеченности коммуникациями был так далек от этих самых стран, приходишь к пониманию, что далось это не за год, не за два, для вы-

полнения намеченного потребовались десятилетия, потребовалась яркая, полная огня и любви к своему народу, к своей Родине жизнь большого патриота и большого человека. В этой связи хочу сказать об одной из безусловно главных его новаций, которая на нашем языке получила название «Стадийный метод строительства автомобильных дорог», предусматривающий устройство дорожной одежды под фактическую интенсивность, а не под расчетную с учетом 20-летней перспективы. Это позволило значительно экономить финансовые и материально-технические ресурсы, которые были с успехом использованы на строительстве опорной сети автодорог Казахстана.

Густой сетью дорог покрылись сельскохозяйственные и промышленные районы целинных земель Казахстана, их протяженность увеличилась в десятки раз по сравнению с 1956 годом. Автомобильные дороги связали большинство колхозов, совхозов, районных и областных центров. Без этих дорог развитие сельского хозяйства было бы невозможным.

Высоким темпам строительства дорог в значительной степени способствовало активное участие организаций Гушосдора в привлечении средств колхозов, совхозов, промышленных предприятий, строительных и других хозяйственных организаций, что составило в 5 раз больше выделенных капвложений.

Именно дополнительное привлечение средств позволили начать строительство крупных мостовых переходов на автомобильных дорогах Казахстана. Крупнейшие мосты из



прогрессивных конструкций построены через р.Или, р.Урал, р.Иртыш, а также через реки Ишим, Нур, Курчум и др.

Под непосредственным руководством Л.Б.Гончарова в рекордно короткий срок в Союзе (за 5,5 месяца) была построена взлетно-посадочная полоса Алма-Атинского аэропорта, положившая начало турбовинтовому авиасообщению Казахстана и РСФСР и другими союзными республиками, увеличение длины полосы в 2 раза и усиление ВПП позволили проводить регулярные рейсы сверхзвукового пассажирского самолета ТУ-144.

Наряду со строительством автодорог, дорожники Казахстана оказывали большую помощь сельскому хозяйству в строительстве асфальтированных зернотоков и хлопкосушильных площадок, орошаемых площадей для выращивания риса и др.

При большой служебной занятости Л.Б.Гончаров всегда находил время для активного участия в общественной работе вверенного ему коллектива. В разные годы руководства отраслью он был членом партбюро, председателем республиканского Правления НТОАТ и ДХ. Леонид Борисович был депутатом Верховного Совета Казахской ССР VI, VII, VIII, IX и X созывов. Его выдающиеся заслуги, в области дорожного строительства в Казахстане, в то время были высоко оценены Казахстанским и Союзным правительствами и в 1966 году Л.Б.Гончаров был удостоен самой высокой награды Родины – Ордена Ленина.

Учитывая огромную значимость автомобильных дорог в развитии экономики республики, ЦК КП Казахстана и Совет Министров, придавая этой важной государственной деятельности особый статус, в 1968 году приняли решение о создании в Казахской ССР первого в СССР Министерства автомобильных дорог, что позволило ускорить темп осуществления программы по борьбе с бездорожьем. Министром автомобильных дорог Казахской ССР назначили Гончарова Леонида Борисовича.

За 12 лет работы, во главе Министерства, Л.Б.Гончаровым, совместно с коллективом единомышленников, было создано одно из лучших в республике министерств, представляющее высокоэффективную отрасль инженерного профиля, способную успешно решать сложные задачи в области дорожного, мостового, промышленного и гражданского строительства.

Создание министерства позволило осуществить большой комплекс крупнейших мероприятий по дальнейшему развитию, техническому совершенствованию производственно-технической базы дорожного хозяйства республики, ускорению создания разветвленной сети благоустроенных дорог и улучшению их содержания.

И сегодня, спустя более 30 лет с того дня, как ушел из жизни Л.Б.Гончаров, мы сохраняем светлую память об этом замечательном человеке, талантливом инженере, крупном государственном и хозяйственном руководителе, чье имя и дела бессмертны. За выдающиеся заслуги в области до-





рожного строительства Л.Б.Гончаров был награжден двумя орденами Ленина и орденом Трудового Красного Знамени, пятью Почетными Грамотами Верховного Совета Казахской ССР, двумя Грамотами Верховного Совета Казахской ССР и многими медалями. Он был Заслуженным строителем Казахской ССР, Почетным дорожником Казахской ССР, Почетным членом НТО СССР, Лауреатом Государственной премии СССР и премии Совета Министров СССР

Вместе с Л.Б.Гончаровым много труда вложили в создание и наращивание мощности крупнейшей дорожно-строительной отрасли республики его заместители, а также руководители дорожных организаций и предприятий: Ахмеров И.А., Кусяпов Х.А., Ипполитов Г.В., Марченко И.К., Берсугуров К.Т., Сербии А.И., Процентов Н.Г., Рахимов М.С., Терварганов М.А., Кузякин Н.И., Мунандаров С.А., Джалаириев Ш.К., Этин М.Н., Катков Р.Г., Лебедихин В.А., Комов Ю.К. и многие другие сподвижники и единомышленники Гончарова.

Вот каким был и остался в нашей памяти Леонид Борисович Гончаров. Его вклад в дорожное строительство республики, в экономику Казахстана невозможно переоценить.

Это была личность сильная и благородная. Это был очень мужественный человек. Не могу забыть жаркое лето 1973 года, когда над Алма-Атой нависла реальная угроза схода селевых ла-

вин. В числе первых, кто оказался на «Медео», где и сейчас стоит, как противоселевой щит города, высокая плотина, был Леонид Борисович Гончаров. Четыре дня и четыре ночи не уходил он отсюда, не обращая внимания на состояние своего здоровья, думая только о том, как защитить сотни тысяч жителей Алматы от угрозы гибели. Я был в это время рядом с ним. Я видел, как он оценил обстановку и задавал тон в действиях республиканского штаба по противодействию селя, умел вдохновлять людей, был полезным и нужным для многих.

Многие задают вопрос, как Гончарову Л.Б. удалось в рекордно короткий срок создать дорожную отрасль, которая по объемам капиталовложений и строительно-монтажным работам превышала объемы других отраслей. Чем объясняются его успехи?

Главное – что Л.Б.Гончаров был профессионалом-дорожником. Окончив Сибирский автодорожный институт, он во время войны строил и наводил мосты и переправы, и после войны от командира взвода батальона прошел все ступени дорожного роста — до Министра.

Он глубоко понимал дорожное дело и твердо знал, что полезно, а что недопустимо для дорожного хозяйства.

В год 100-летнего юбилея со дня рождения Л.Б.Гончарова – могу лишь сказать одно: мы должны быть достойны этой памяти.

РАЗВИТИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В КАЗАХСТАНЕ (1947-1968 гг.)

Организация и деятельность УШОСДОРА МВД КазССР

В 1946 году советский народ приступил к выполнению заданий четвертого пятилетнего плана, в котором предусматривалось за короткое время восстановить разрушенное народное хозяйство страны. Это сотни городов, поселков, заводов и фабрик, железных и автомобильных дорог и мостов, по которым было необходимо беспрепятственно осуществлять перевозку и доставку людей, продукции, материалов, оборудования, техники и т.д.

Техническое состояние существующей дорожной сети Казахстана не удовлетворяло возросшим требованиям. На всей сети дорог протяженностью 108,5 тыс. км имелось всего 1033 км с твердым покрытием. Эксплуатационные характеристики этих покрытий были весьма низкими. Техническая мощь Главдорупра в лице его подрядных организаций (МДС) и эксплуатационных хозяйств (ДЭУ) была не способна обеспечить в соответствии, подведомственных им дорог, всем требованиям мирного созидательного времени.

Советом Министров Союза ССР Казахстану была оказана чрезвычайно важная помощь в увеличении мощности дорожного хозяйства, выразившаяся в том, что Гушосдору МВД СССР было предложено принять на свой баланс наиболее важные хлебозвозные и магистральные дороги республики, и для их строительства и эксплуатационного обслуживания организовать в Алма-Ате Управление шоссейных дорог.

Грунтово-улучшенные дороги обеспечивали относительно беспрепятственный проезд в течение года. С учетом таких дорог в Казахстане круглогодичная проезжаемость имелась лишь на 6% всей сети. На 94% дорог в следствии весенних и осенних распутиц автомобильное движение прекращалось на 2-4 недели. Нередко

останавливалось движение в периоды снежных заносов и глубоких снегов. Таким образом, от 2 до 3 месяцев в году значительная часть дорог оказывалась непроезжаемой.

В 1948 году все дороги союзного значения были изъяты из ведения Главдорупра и переданы вновь организованному Управлению шоссейными дорогами (Ушосдор) МВД КазССР. Главдорупру оставили дороги республиканского и местного значения.

Начальником Ушосдора МВД КазССР был назначен инженер-майор Леонид Борисович Гончаров, работавший после окончания войны в Бессарабии. В октябре 1947 года Леонид Борисович приехал в Алма-Ату. В его распоряжение Гушосдор откомандировал 30 инженерно-технических работников. Штат Ушосдора был утвержден в количестве 75 человек.

В Алма-Ату тогда приехали опытные инженеры и техники среди них были: Л.Д.Шумилов, И.Ф.Аверченко, В.В.Невский, Ф.А.Макешин, И.Г.Заставский и другие. Главдорупром при Совете Министров Казахской ССР Ушосдору были переданы наиболее важные для страны магистральные и хлебозвозные автогужевые дороги: Алма-Ата-Сарыозек-Хоргос (445,1 км), Алма-Ата-Фрунзе (226 км), Мулалы-Сарканд-Лепсинск (195 км), Лепсы-Андреевка-Тахты-гос-граница (319 км), Кокчетав-Рузаевка (187,7 км), Кокчетав-Атбасар (190,5 км) Петропавловск-Явленка-Марьевка (186,6 км), Кустанай-Урицкое (134,4 км), Кустанай-Боровское-Демьяновка (165 км), Аягуз-Бахты (282,5 км), Жангизтобе-Базарка (225 км), Георгиевка-Усть-Каменогорск – пристань Алтайская (242,9 км), Базарка-Зайсан (153 км) и др.

Общая протяженность принятых Ушосдором дорог составила – 3504 км, в том числе 28,7 км щебеночного шоссе, 65,8 км булыжной мостовой, 82,3 км черных и 690 км гравийных покрытий, 1341,6 км грунтово-улучшенных и 1298,6

км грунтово-естественных дорог. Балансовая их стоимость на момент передачи составляла 11-15% от первоначальной их стоимости. На этих дорогах имелось 190 деревянных мостов общей длиной 9495 пог.м, 226 мостов железобетонных и каменных, общей длиной 244 пог.м., 190 деревянных и 226 железобетонных и каменных труб. На дорогах отсутствовала обстановка пути, не имелось средств снегозащиты, линейные здания были в основном построены из саманного кирпича и нуждались в капитальном ремонте. Вот таким было передано дорожное хозяйство в Ушосдор, которое возглавил в 1947 году Леонид Борисович Гончаров. Предстояла многолетняя серьезная конструктивная, организационная и техническая работа по созданию широкой сети ДЭУ, дистанций и ремонтных обходов, с обеспечением их необходимыми дорожными механизмами и машинами. Предстояло укомплектовать все службы Ушосдора опытными инженерами и техниками.

На принятой сети дорог Ушосдор дополнительно организовал на 1 января 1948 года 13 дорожно-эксплуатационных участков к ранее имевшимся пяти ДЭУ. Каждому ДЭУ был присвоен номер по общесоюзной нумерации в системе Ушосдора МВД СССР. На сети дорог 18 ДЭУ были организованы 119 дистанций и 451 ремонтный обход. Значительное количество техники Ушосдор получил из резерва Государственного управления шоссейных дорог СССР. Укомплектованность эксплуатационной службы Ушосдора к 1 июня 1948 года была далеко не полной, как по численности, так и, особенно, по квалификационному составу.

1947 год Леонид Борисович посвятил организационной работе, знакомству с состоянием принятых дорог, наличием дорожной техники, инвентаря и, конечно кадрам. Опытных специалистов дорожников на производстве крайне не хватало, и он занялся привлечением на работу в Ушосдор демобилизуемых из военно-дорожных частей. Так, с октября 1947 года стали работать в Ушосдоре: главным инженером Ф.А.Макешин, техником И.А.Чеха, ремонтным рабочим М.К.Бобенко, начальником ДЭУ №537 был назначен И.В.Городнянский в ДЭУ №541 – М.Б.Курлеутов, дорожным мастером ДЭУ №544 – Г.С.Скуйбеда.

С 1948 года в системе Ушосдора МВД КазССР приступили к работе, впослед-

ствии известные профессионалы дорожного дела: И.Г.Заславский, С.В.Селезнев, Х.А.Кусяпов, И.И.Александров, И.К.Марченко, П.И.Батянов, А.И.Сербин, Г.И.Ипполитов, И.Г.Ким, М.Н.Кантемиров, Н.П.Процентов, Н.А.Гончаровы, А.С.Федорович, И.М.Рябовол, А.К.Коваль, Б.М.Броднянский, П.И.Лысянный и др., образовавшие костяк дорожных организаций Ушосдора. С ними Л.Б.Гончаров проработал не один десяток лет, он им доверял и разделял с ними все свои задумки, планы, достижения и неудачи. Это был коллектив единомышленников, коллег, друзей и соратников. В 1948 году Ушосдор МВД КазССР принял программу и приступил к ее выполнению. Главной задачей, стоявшей перед коллективом, было восстановление проезжаемости по дорогам в ближайшие 2-3 года. На более отдаленную перспективу Л.Б.Гончаров планировал следующую техническую политику: строить твердые и черные покрытия дорог, капитального типа искусственные сооружения, создать необходимые вспомогательные и сопутствующие производства, такие как: гравийные карьеры, щебеночные цеха, базы по приготовлению черных вяжущих материалов, асфальтобетона и железобетонных изделий. Л.Б.Гончаров чувствовал и прекрасно понимал, что без создания собственных баз по выпуску указанных материалов невозможно опережающими темпами осуществить модернизацию дорожного развития в Республике Казахстан. Эта политика легла в основу дальнейшего преобразования полукустарной организации производства строительных работ к промышленным методам строительства на основе созданной за два десятилетия Л.Б.Гончаровым мощной производственной базы. В те годы по инициативе Л.Б.Гончарова было принято весьма важное решение – средства, получаемые на производство капитальных ремонтов, можно было использовать на строительство как отдельных конструктивных элементов дорог (земполотно, дорожная одежда, искусственные сооружения), так и крупных объектов в целом. Таким образом, забегая вперед, подобная концентрация средств, выделенных на капитальный ремонт, позволила в дальнейшем в 50-60-е годы прошлого столетия построить такие дороги, как Алма-Ата-Ленингорск, Алма-Ата-Чимкент-Кызыл-Орда и пр.

При выполнении намеченного плана работ на 1948 год (103,4%) Л.Б.Гончаров поставил пе-

ред коллективом Ушосдора МВД КазССР следующие задачи:

1. В ближайшие два года отремонтировать, перестроить и построить новые искусственные сооружения.

2. Капитально отремонтировать существующие и построить новые линейные здания, восстановить на дорогах обстановку пути.

3. Эксплуатационным службам обеспечить бесперебойное круглогодичное движение автомобилей на всей сети дорог.

4. Создать усовершенствованные типы покрытий на всех наиболее грузонапряженных участках дорог. Преобразовать грунтовые дороги в улучшенные, с максимальным использованием местных строительных материалов.

Комплектование Ушосдора техникой производилось за счет шефской помощи хозяйств Гушосдора МВД СССР. Механизмы часто поступали не исправными, как правило, их необходимо было восстанавливать. Износ техники был почти предельным. Коэффициент использования такой техники не превышал 0,45. К концу строительного сезона, из имеющихся 67 автомобилей, пригодными к дальнейшей эксплуатации было 32. Такое положение было и по дорожной технике - грейдерам, каткам, тракторам. Новую технику Ушосдор стал получать позднее, когда отечественное машиностроение полностью перешло на выпуск продукции мирного времени.

Следует особо отметить, что по Постановлению Совета Министров КазССР №435 от 2 июня 1949 года Ушосдору отводилось несколько лесосек для заготовки строительного леса, в котором дорожники ежегодно испытывали нужду. Кроме этого, по этому Постановлению Министерства автомобильного транспорта КазССР, Сахсвеклотрест, Совхозтранс и Союззаготтранс обязаны были выделять ежегодно дорожным организациям на 40 рабочих дней автомобили в количестве 10% от ходового парка и, кроме того, использовать порожние пробеги автомобилей для подвозки строительных материалов к месту строительства и ремонта дорог. Принятие данного Постановления воодушевило коллектив Ушосдора и его начальника Л.Б.Гончарова, который поручил соответствующим службам взять его на контроль и организовать исполнение. Хорошим подспорьем в работе коллектива Ушосдора было решение Алма-Атинского Горисполкома о выделении ему помещений и

квартир для размещения аппарата управления специалистов дорожников и их семей, прибывших на работу в Алма-Ату. Я уже отмечал, что Ушосдор МВД КазССР, с приходом в него Л.Б.Гончарова, начал активно строить черные покрытия. При этом использовались различные методы: горячая пропитка битумом или дегтем гравийных и щебеночных покрытий, двойная поверхностная обработка и смешение на месте.

Ушосдор МВД КазССР также занимался устройством черных покрытий методом одиночной и двойной поверхностной обработки на существующих гравийных покрытиях дорог Алма-Атинской и Южно-Казахстанской областей. В процессе устройства было установлено, что слой поверхностной обработки плохо связывался с гравийным покрытием из-за наличия пыли, как на поверхности покрытия, так и в самом гравийном материале. Не достигалось требуемого сцепления даже после многократного удаления пыли метлами и предварительного розлива (пропитки) вяжущего материала – дегтя. Деготь, из-за пыли не обволакивал пленкой гравийный материал покрытия. С учетом этой особенности дорог Южного Казахстана, главным инженером Ушосдора В.И.Негодаевым, была разработана и осуществлена, с участием инженера Л.Д.Шумилова, следующая технология работ при устройстве поверхностной обработки гравийных покрытий.

1. Гравийная одежда вскирковывалась на глубину до 5 см. Это делалось с целью, чтобы все пылеватые частицы оказывались в низу, а крупные фракции гравийного материала при этом находились сверху покрытия. Кирковка осуществлялась прицепным кирковщиком. В сцепе с ним были две бороны так называемый «зигзак». Эти бороны размельчали крупные комки вскиркованного слоя.

2. Вскиркования поверхность старого покрытия профилировалась грейдером и исправлялась вручную граблями под шаблон с частичной добавкой гравия фракцией 20-30 мм. в местах, где требовалось исправление профиля или где было недостаточно крупных гравийных частиц.

3. Далее производилась укатка (в сухую) вальцовым катком, после чего разливали горячий деготь марки Д-5 в количестве 1,5-2 л. на 1 м² поверхности. На обработанную дегтем поверхность рассыпали песчаный материал фракцией 2-2,5 мм.

4. После уплотнения этой россыпи вторично разливали деготь в количестве 1-1,5 л. на 1 м². Затем вновь рассыпали песчано-гравийный материал фракцией 2-10 мм. Работа завершалась 3-4 проходами гладковальцевого катка.

Опыт показал, что для второй россыпи можно применять только крупнозернистый песок, а для первой – гравий размером 5-25 мм. Эта технология устройства поверхностной обработки очень напоминала довоенную технологию устройства черных покрытий способом «глубокой пропитки».

Инженер Л.Д.Шумилов описал и другие способы устройства поверхностных обработок с использованием песка на существующих или новых гравийных покрытиях. Применение песка для поверхностной обработки дало хорошие результаты. При этом, поверхностная обработка, тем более двойная, рассматривалась не только как защитный слой, но и как несущий. Устройство двойной поверхностной обработки с использованием песка по Казахстанскому методу складывалась из следующих операций.

На разлитый битум или деготь рассыпалась гравийная мелочь размером 5-25 мм слоем до 2,5 см и производилась укатка. По прикатанной шероховатой поверхности проводился второй разлив вяжущего, затем рассыпали песок в количестве 35-40% от общего объема потребного каменного материала в двух россыпях. По слою песка производили укатку и затем открывалось движение. Так создавался черный коврик покрытия толщиной до 4 см. Формировалось гладкое черное покрытие. Следует отметить, что до 1957 года среди дорожников бытовало мнение, что качественное покрытие должно иметь гладкую, чуть ли не зеркальную поверхность. Шероховатая поверхность не допускалась, так как считалось, что она способствует быстрому износу покрышек автомобилей, а вырванные из поверхности покрытия отдельные щебенки разбивают лобовые стекла, следом идущих автомобилей и могут быть причиной несчастных случаев. В 1957 году произошел перелом во мнении о поверхности покрытия. Стали создавать шероховатые поверхности для обеспечения лучшего сцепления автомобиля с дорогой, что обеспечивает его устойчивость и более короткий тормозной путь.

По описанию инженера Л.Д.Шумилова, казахстанский опыт по созданию гладких повер-

хностей черного покрытия был исключен из практики строительства и содержания дорог, так как началась пора увлечения шероховатыми поверхностными обработками. В 1948 году Ушодор впервые в Казахстане осуществил строительство асфальтобетонных покрытий из горячих смесей. На дороге Алма-Ата-Талгар, в 8 км от столицы, была смонтирована смесительная установка Г-1 с битумоварочной базой и хранилищем щебня.

Четвертую послевоенную пятилетку хозяйство Ушодора завершило с хорошими показателями. За три года деятельности Ушодора заметно увеличилась протяженность дорог с твердым покрытием. За эти годы построено и отремонтировано было 290 км черных и отремонтировано 448 км твердых покрытий, улучшено каменными добавками 176 км грунтовых дорог; построено и перестроено 5763 пог.метров мостов и 1379 пог.метров труб, отремонтировано значительное количество линейных зданий. Особое значение Л.Б.Гончаров уделял озеленению дорог. Зеленые насаждения, считал он, является не только логическим завершение и архитектурно-ландшафтного вида автомобильной дороги, но и предохраняют дороги от снежных заносов, ветров, пыльных бурь, украшают их, создают тень и являются легкими природы. До 1948 года имелось всего 71 км зеленых насаждений. Посадкой зеленых насаждений занимались ДЭУ №536, 537, 543 и Управление дороги Сарыозек-Хоргос. В штатах ДЭУ были мастера по озеленению. За 3 года его работы в Ушодоре было озеленено 128 км дорог, в том числе в 1948 году – 38 км, в 1949 году – 45 км и в 1950 году – 46 км. С появлением на дорогах твердого, а тем более черного покрытия, привело к тому, что существующий старый ремонтерский метод эксплуатационного обслуживания не оправдывал себя. Ремонтеры не могли выполнять текущие ремонты на таких покрытиях. Это мысль беспокоила Л.Б.Гончарова, и им, в январе 1950 года, был издан и подписан приказ, весьма знаменательный для того времени «О переходе на комплексный бригадный метод ремонта и содержания дороги Алма-Ата-Сарыозек, обслуживаемой ДЭУ №536».

В приказе говорилось, что «В целях улучшения ремонта и содержания дороги Алма-Ата-Сарыозек, усиление производства работ механизированным способом, повышение качества

работ и эффективного использования средств, отпускаемых на работы по текущему ремонту и содержанию». Начальнику ДЭУ №536 Е.Н.Савинкову предлагалось «изменить существующую систему ремонта и содержания,....организовать вместо ремонтерского способа комплексные бригады со сдельной оплатой труда по нарядам» и создать на базе существующих пяти дистанций дорожно-ремонтные пункты (ДРП) в селах Дмитриевка, Николаевка и на 125 км. ДРП возглавляет начальник, в его подчинении находятся 2-3 мастера. За ДРП закрепляются определенные участки дороги, автомобиль и трактор с грейдером. В распоряжение всех ДРП передается дегтеварочная база, расположенная в пос. Илийск. Так было положено начало созданию бригадно-механизированного способа ремонта и содержания дорог, жизненно необходимого для того времени, инновационного по форме и содержанию, способствующего закреплению, как участков дорог за конкретным мастером так и дорожных рабочих. Повысилось качество работ и оплата дорожных рабочих. В эти первые 3 года на посту начальника Гушосдора Л.Б.Гончаров практически занимался работой круглые сутки. Его характер и чувство беспредельной ответственности за работу не давали ни минуты покоя. Во все вопросы он вникал, разбираясь в тонкостях, и ища правильное решение, будь то строительство дорог и искусственных сооружений, ремонт или эксплуатация дорог. Много времени он уделял прогрессивным методам труда, передовым технологиям, новым дорожно-строительным материалам, дорожно-строительной технике. Но во главу угла всех его дел и достижений был поставлен человек – специалист дорожник, которого он уважал и высоко ценил. «Кадры решают все» эта крылатая цитата была для него путеводной звездой. Постоянно выезжая в командировки, он подолгу беседовал с рабочими, механиками, интересовался их жизнью, делами в семье. Он понимал, что, успех дела зависит именно от таких людей. Отлично трудились в дорожных организациях механики: Маматов, Воронюк, Кривоносенко, Рубахин, шоферы - стотысячники Катасонов, Степанов, Карпов, Ткаченко, Курчатова, Гончарук, трактористы Дутова, Лукьянов, Казанцев, чей самоотверженный труд был удостоен Правительственных и ведомственных наград. В хозяйствах Ушосдора на конец 1952 года тру-

дилось 3312 человек. Квалифицированных рабочих строительных специальностей и рабочих основного и подсобно-вспомогательного производства – 1460 человек. Инженерно-технических работников – 270 человек, из них 63 человека руководящий состав. Остро ощущалась нехватка рабочих специальностей: трактористов, грейдеристов, бульдозеристов, бетонщиков, каменщиков, асфальтоукладчиков, слесарей, плотников, шоферов. Л.Б.Гончаров возродил доброе довоенное начинание Ушосдора – подготовка рабочих по разным специальностям, открыв собственные курсы. Курсы действовали в Алма-Ате, как правило зимой. Преподавателями на них были Л.Б.Гончаров, Н.Р.Ахмеров, Л.Б.Шумилов, В.В.Невский, П.И.Батянов, П.А.Котельников и др.

На курсах из числа передовиков производства, имеющих образование не менее 7-ми классов, готовились дорожные мастера и ремонтёры. Организовывались также курсы повышения квалификации шоферов 2 класса, дорожных мастеров, техников – нормировщиков, инженеров и начальников дорожно-эксплуатационных участков. Имея плодотворные надежные связи с ведущими дорожными вузами страны МАДИ и СибАДИ, Л.Б.Гончаров посылал руководителей хозяйств и инженерно-технических работников на постоянно действующие курсы повышения квалификации. Так в 1952 году такие курсы прошли Кузякин, Осаякин, Курлеутов, Крянев, Повортнева, Солодовников, Бедриков, Тупиков и др.

Правильный подбор кадров и постоянная работы над повышением их квалификации, а также поддержка всех новых начинаний и соответствующие структурные преобразования не смогли не сказаться на положительных результатах деятельности хозяйств Ушосдора за 1952 год. В отчетном докладе Л.Б.Гончарова отмечалась хорошая работа Восточно-Казахстанского Ушосдора (начальник С.Н.Белоуов, гл.инженер С.В.Селезнев), Управления дороги Сарыозек-Хоргос (начальник Н.П.Процентов, гл.инженер Ф.И.Бирюков), ДЭУ №535, 536, 538, 539, 543, 544, 549 (начальники Волосников, Шакиров, Бедреков, Берсугуров, Городнянский, Курлеутов, Лисин, Арьянов). Хорошо закончили строительный сезон Управление дороги Аягуз-Бахты (начальник Серов, гл.инженер Лозовский), ДСР (начальник А.И.Сербин, гл.инженер

Х.А.Кусяпов) и мостостроительный район (начальник Е.Е.Гончаров, гл.инженер Наумов).

Новые участки дорог с черным покрытием появились в 1952 году на дорогах Алма-Ата-Чилик, Усть-Каменогорск-Георгиевка, Жангизтобе-Кокпекты. В 1953 году Ушосдор МВД КазССР передается в ведение Гушосдора при министерстве путей сообщения СССР, а затем реорганизуется в Управление среднеазиатских автомобильных дорог, которому передаются все дороги союзного значения Казахстана и Киргизии. В Управлении среднеазиатских автомобильных дорог имелось на 1955 год – 17 ДЭУ, 4 ДСР, 2 Управления дорог и Центральная ремонтно-механическая мастерская (ЦРММ). Объем выполненных работ за 1955 год составил 65,17 млн.руб. В результате освоения этих средств было построено 1101 пог.метров мостов, из них 474 пог.метра из железобетона. Построена 267 км черных покрытий, отремонтировано средним и капитальным ремонтом 1462 км, в том числе с твердым покрытием 877 км. Создано зеленых насаждений вдоль автомобильных дорог 132 км. На приусадебных участках ДЭУ было посажено 16500 фруктовых деревьев.

Следует отметить, что начиная с 1951 года все капитальные ремонты техники, всех дорожных организаций, начали осуществляться в ЦРММ. Осуществилась на практике долголетняя мечта Л.Б.Гончарова. К этому времени технически выросли в профессиональных высококвалифицированных ремонтных специалистов рабочие: Мирошниченко, Зотов, Широков, Новиков, Боденко, Гончаров, Ткач, Лоза, Синдюков, Лобачев, Черкашин, Иванов, Швед, Жуков, Молдыбаев. Главным инженером ЦРММ работал П.И.Виноградов. В ЦРММ направлялись молодые специалисты, такие как: Шехватов, Ольков, Дехтяров, Чурсина, Доня, Шатный. ЦРММ обеспечила строившийся Илийский мост в 1952-1953 г. необходимыми металлическими изделиями. В короткий период времени на ЦРММ было освоено изготовление запасных частей к дорожным машинам: бульдозерам Д-271, лебедкам Д-269, Д-148, виброформам и асфальтосмесителям Г-1А. Техническая политика, проводимая Л.Б.Гончаровым в период после военных лет, была направлена на строительство искусственных сооружений капитального типа – бетонных и железобетонных. В составе дорожных организаций некоторых ДЭУ Главдорупра, а затем

и Ушосдора МВД КазССР с 1948-1949 гг. стали создаваться небольшие полигоны по изготовлению бетонных и железобетонных изделий. Полигоны ДСР №1, ДСР №9, ДСР №10, ДСР №3, ДСР №11, ДСР №13 и ДСР №15. К концу 1956 года полигонов уже имелось 17. На появившихся полигонах ЖБИ изготавливались переемы оконных и дверных проемов, железобетонные мостовые балки длиной до 6-8 метров, плиты, бордюрные камни, оградительные столбики, километровые столбы, кольца диаметром до 1,5 метров и блоки оголовков труб. В 1956 году в Петропавловске был построен УС-1 Главдорстроя и первый в Казахстане цементобетонный завод (ЦБЗ). Завод поставлял свою продукцию главным образом строителям дороги Петропавловск-Марьевка и по возможности не отказывал строителям других дорог. Однако эти полигоны не удовлетворяли потребностям дорожных хозяйств, даже в кольцах железобетонных труб, не говоря, уже о мостовых конструкциях. Анализируя итоги деятельности дорожных организаций и в первую очередь коллектива Ушосдора МВД КазССР, руководимого Л.Б.Гончаровым за послевоенное десятилетие, следует особо отметить его огромный личный вклад в развитие и становление дорожного хозяйства Казахстана. В послевоенное десятилетие появились черные покрытия на дорогах Алма-Ата-Фрунзе, Алма-Ата-Илийск, Сарыозек-Хоргос, Уральск-Жанбейты, Аягуз-Бахты, Кустанай-Урицкое и на ряде других дорог в Северо-Казахстанской, Кустанайской, Кокчетавской, Акмолинской, Южно-Казахстанской, Восточно-Казахстанской, Павлодарской и Джамбулской областях. Преобразился внешний вид дорог. Они стали обустроиваться дорожными знаками и озеленяться. Значительно увеличилось количество дорожных организаций, в несколько раз повысилась их техническая оснащенность. Была создана собственная ремонтная база и полигоны по производству железобетонных изделий. Заработал Щучинский щебеночный завод. С 1952 по 1956 год был осуществлен переход от монолитного бетонирования к сборному строительству мостов и труб.

За годы пятой пятилетки (1951-1955 гг.), Ушосдором и Управлением Среднеазиатских автомобильных дорог, было построено порядка 500 км черных покрытий.

В связи с предстоящим началом освоения целинных и залежных земель в Казахстане,

была намечена грандиозная программа по строительству автомобильных дорог. Обеспечить ее выполнение только силами Ушосдора МВД КазССР и Главдорупра при Совете Министров Казахской ССР было явно невозможно. Правительство СССР обязало Главдорстрой Минтрансстроя СССР заниматься строительством дорог на территории Казахстана. В Петропавловск передислоцировалось Управление строительства №1 (УС) Главдорстроя с четырьмя дорожно-строительными районами (ДСР). По генеральному договору с Ушосдором УС-1 приступил к строительству дорог: Петропавловск-Марьевка и Кустанай-Демьяновка. УС-1 был хорошо обеспечен дорожной техникой и приступил к созданию собственной промышленной базы, состоящей из трех АБЗ, двух ЦБЗ и ремонтных мастерских. Обе дороги были закончены УС-1 в 1958 году. В последующее десятилетие УС-1 осуществило строительство таких дорог, как Кокчетав-Атбасар-Петропавловск-Кокчетав. По решению правительства СССР в Казахстан был также передислоцирован ряд машинно-дорожных станций из Белоруссии, Латвии и других республик, направлены несколько тысяч рабочих и специалистов из числа уволенных из армии в запас, было разрешено производить организованный набор рабочих в центральных областях РСФСР и создавать новые дорожно-эксплуатационные участки.

В результате принятия таких мер, возникла крайняя необходимость в централизованном управлении растущим дорожным хозяйством в Казахстане. Без основательной реорганизации дорожного хозяйства в сложившейся ситуации было невозможно. В связи с чем 3 октября 1956 года были ликвидированы Управление среднеазиатских автомобильных дорог и Главдорупр при Совете Министров Казахской ССР, а на их базе создано единое Главное управление шоссейными дорогами при Совете Министров Казахской ССР. Оно наделялось правами республиканского Министерства и обязано было осуществлять руководство деятельностью всех первичных дорожных организаций Казахстана. Начальником Гушосдора был назначен Виктор Кузьмич Шведенко. Его заместителем был назначен Леонид Борисович Гончаров. Возвращаясь в то далекое время, думаю, что проведенные Москвой перестановки в значительной мере не соответствовали объективной картине практических дел в



Коллектив Гушосдора

дорожной отрасли Казахстана. Л.Б.Гончаров своим титаническим трудом, умом, дальновидностью и неутомимой творческой энергией создал свое детище – новую динамично развивающуюся сбалансированную систему дорожных организаций в Казахстане, о чем наглядно свидетельствовали результаты ее деятельности. И естественно, ему, как лидеру дорожной отрасли Казахстана было, по крайней мере, как я думаю, обидно и непонятно, почему было принято такое решение. Правда Виктор Кузьмич Шведенко долго не задержался в Казахстане и в 1958 году он его покинул.

Организация и деятельность ГУШОСДОРА КазССР

Главным управлением шоссейных дорог при Совете Министров КазССР была объединена вся материально-техническая база дорожных хозяйств республики, что позволяло при необходимости сконцентрировать на первоочередных и особоважных объектах, как технику, так и специалистов, оперативно руководя всеми звеньями управленческих и производственных аппаратов дорожных организаций. Осуществилась, наконец, задуманная много лет назад мечта Л.Б.Гончарова, позволяющая направить его творческую неуемную энергию для решения задач, определяющих единую техническую политику в строительстве и эксплуатации дорог. Гушосдор продолжал выполнение постановлений Совета Министров за 1954-1956 годы по строительству дорог, руководствуясь генеральными установками «...автомобильные дороги в районах освоения целинных и залежных земель должны строиться по отдельным стадиям, с введением в первую очередь земляного полотна

и искусственных сооружений, с последующим устройством проезжей части при максимальном использовании местных дорожно-строительных материалов и вводом ежегодно в эксплуатацию дорог».

Перед дорожниками Казахстана стояли большие и сложные задачи, решение которых требовало разработки и осуществления новых подходов в деятельности дорожных организаций, среди них:

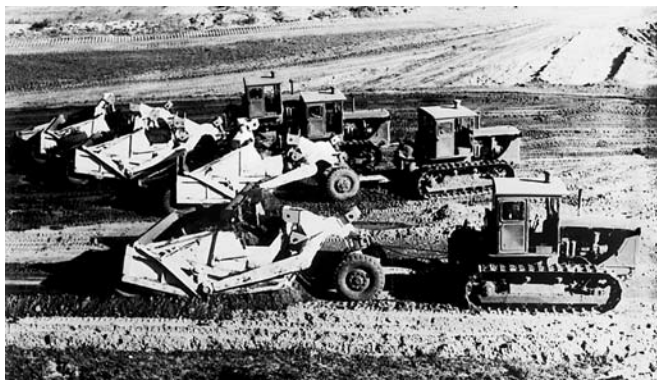
1. Необходимо было, в первую очередь, сосредоточить деятельность на важнейших магистральных дорогах, по которым осуществлялся максимальный грузооборот и которые связывали между собой грузооборазующие центры с железнодорожными станциями.

2. Проектирование и строительство земполотна осуществлять с учетом современных

средств механизации земляных работ. Высоту земполотна в целях незаносимости снегом дорог принимать не менее 1 м. Параметры плана поперечного и продольного профилей будущих автодорог проектировать и строить по нормативам III технической категории.

3. Покрытие дорог на участках подходов к крупным населенным пунктам с интенсивным автомобильным движением устраивать из горячих смесей, приготовленных в стационарных установках. На остальных участках дорог строить покрытие переходного типа. В районах, где отсутствуют местные каменные материалы, основания дорожных одежд устраивать из грунтов, обработанных вяжущими материалами.

4. При строительстве мостов и труб применять индустриальные методы за счет применения сборного железобетона и высокой степени механизации. Создать собственные специализированные организации способные строить средние и большие мосты, не прибегая к услугам мостостроительных организаций Главдотроя. Этими подходами и положениями дорожники руководствовались повсеместно во всей Республике. Еще одна сложная дилемма стояла перед инженерами-дорожниками Казахстана в пятидесятые годы – быстрое строительство с некоторым нарушением технологии возведения земполотна (последующее уплотнение с увлажнением) или строгое соблюдение технологических требований неизбежно замедляло или удорожало строительство. Для компенсации отрицательных последствий таких нарушений технологии, было принято решение – дорожную одежду не устраивать сразу после возведения земполотна, а оставлять земполотно на 2-3 года под самоуплотнение от движения проходящего транспорта, периодически выравнивая поверхность проходками автогрейдера. В дальнейшем такой принцип стадийности вошел в практику строительства дорог в Казахстане. Инициатором стадийного метода строительства дорог в Казахстане был Л.Б.Гончаров, перед которым руководством Республики были поставлены весьма сложные задачи: создать опорную сеть благоустроенных дорог III-IV технических категорий в максимально короткие сроки. Научное обоснование и поддержку данного метода строительства дорог он получил от ученых СИБАДИ и, в первую очередь от Владимира Ефимовича Кагановича, который много раз приезжал в Казахстан, изу-



Строительство автомобильных дорог
в 50-60- годы в Казахстане

чал природно-климатические условия и грунты, их поведение в различные сезоны года, а также используемые дорожниками технологии возведения земляного полотна в регионах. Технологический процесс строительства автомобильных дорог в период деятельности Гушосдора при Совете Министров КазССР, совпавший с годами активного освоения целинных и залежных земель, состоял в следующем: земполотно возводилось из грунтов, взятых из односторонних или двухсторонних придорожных резервов. Грунт разрабатывался и перемещался из резерва в насыпь грейдер-элеваторами, бульдозерами или скреперами. Отсыпка насыпи проводилась на полную проектную высоту с 10-15% запасом, для того, чтобы после осадки уплотнившегося грунта, высота земляного полотна соответствовала проектной отметке. В таком виде, в незаконченном состоянии, земполотно стояло до будущей весны. После того, как верхние слои грунта подсыхали, прицепными или самоходными грейдерами выполняли окончательную планировку верхней площадки и откосов. Устанавливали минимальное количество дорожных знаков и открывались движение транспорта по земполотну. На второй год строители приступали к сооружению искусственных сооружений, если они не были построены перед возведением земполотна. Через 2-4 года, когда земполотно от воздействия транспорта и природно-климатических факторов получало естественную осадку, а верхний полуметровый слой оказывался уплотненным до значений, близких к нормативной плотности, на земполотно завозился каменный материал в виде фракционного щебня или гравийно-песчаной смеси. С помощью прицепного или самоходного грейдера, этот материал разравнивался с приданием его слою серповидного профиля (по оси дороги – максимальная толщина слоя, а к бровке земполотна – минимальная). С таким покрытием дорога эксплуатировалась несколько лет, пока из-за возросшей интенсивности движения не возникало необходимость в усилении дорожной одежды. В тех случаях, когда на строящейся дороге достаточно возрастала интенсивность движения, каменный материал для основания завозился в корыто, которое устраивалось путем отсыпки обочин с помощью скреперов или грейдер-элеваторов. Реже прибегали к устройству корыта с полуприсыпными обочинами. Каменный материал завозился на

земляное полотно, как правило, в осенне-зимний период года, обеспечивая круглогодичную занятость дорожных рабочих и использование освободившегося в зимний сезон автомобильного транспорта общего пользования.

В дальнейшем, при устройстве новой, более усиленной конструкции дорожной одежды, гравийное или щебеночное покрытие использовалось в качестве нижнего слоя основания. С обочин каменный материал срезался и перемещался к оси. Но чаще он накрывался грунтом присыпных обочин. Оставленное под присыпной обочиной прослойка гравийного материала выполняла как бы функцию дренирующего слоя для отвода воды. Однако, в последствии более чем тридцатилетний опыт наблюдения за практикой строительства, эксплуатации и содержания дорог доказал бесполезность создания таких прослоек. Дождевая и талая вода в корыте не накапливается, она мгновенно фильтруется вглубь земляного полотна, возведенного из песчаных, супесчаных и лессовидных грунтов. Благодаря такой упрощенной технологии стадийного строительства, дорожникам Казахстана удалось всего за два десятилетия создать в Республике сеть благоустроенных дорог III-IV технических категорий, а затем планомерно перейти к реконструкции существующих дорог, доводя их до нормативов более высоких технических категорий.

Деятельность Гушосдора совпала с первым десятилетием освоения целинных и залежных земель и созданием новых сельскохозяйственных организаций и различных учреждений, обслуживающих сельское хозяйство. Освоение пустующих земель осуществлялось почти на всей территории Казахстана. В 1956 году в Республике имелось 108,3 тыс. км дорог, из них с твердым покрытием 3524 км, или 3,25%, в том числе с черным покрытием 891 км, или 0,82%. Эти показатели свидетельствовали скорее об отсутствии дорог с бесперебойным движением. Перед Гушосдором была поставлена задача – ликвидировать бездорожье, создать дороги с твердым и черным покрытием на наиболее важных направлениях народно-хозяйственных перевозок. За первое пятилетие своего существования Гушосдором было построено 7565 км твердых покрытий, в том числе 3036 км черных. Протяженность твердых покрытий возросла до 7,6%, черных – до 2,8%. Особенно быстрыми

темпами проводились работы по строительству черных покрытий. Ежегодный прирост таких покрытий составлял 600 км, а в целом с твердым более 1000 км. Наиболее заметный прирост твердых покрытий был на дорогах местного значения. В результате, в 1961 году автомобильных дорог с твердым покрытием в Казахстане возросло до 9500 км. Были введены в эксплуатацию такие дороги как: Алма-Ата-Фрунзе-Ташкент, Кустанай-Демьяновка, Кустанай-Урицкое, Петропавловск-Мавлюдка, Пресновка-Демьяновка, Петропавловск-Марьевка, Кокчетав-Рузаевка, Астраханка-Макенск, Секисовка-Лениногорск, Семипалатинск-Бородулиха, Усть-Каменогорск-Георгиевка, Актюбинск-Донское, Уральск-Джамбейты, Алма-Ата-Чилик, Алма-Ата-Сарыозек-Хоргос, Жангызтобе-Кокпекты, Сарыозек-Талды-Курган, Семипалатинск-Знаменка, Сарканд-Антоновка, Саратовка-ст.Лепцы, Тобол-Денисовка, Кустанай-Боровое, Еленовка-Тахтаброд, Астраханка-Акмолинск и др. На этих дорогах было устроено черное покрытие облегченного типа из обработанных битумом грунтов, дресвы, гравийно-песчаных и щебеночных смесей, в основном, способом смешения на дороге. К 1961 году в Республике стало 7,7% дорог с твердым покрытием против 3,25% в момент создания Гушосдора. Ежегодно строилось до 1500 пог.метров железобетонных мостов, до 1400 железобетонных труб. Осваивалась технология устройства шероховатых поверхностных обработок существующих черных покрытий. Поверхностных обработок ежегодно устраивалось до 700 км. Большое внимание Л.Б.Гончаров уделял зимнему содержанию дорог, которым было охвачено 35 тыс.км. Оно осуществлялось двумя путями: активным путем с использованием снегоочистительной техники и пассивным – созданием вдоль дорог различных снегозащит (щиты и многорядные полосы зеленых насаждений). На сильно заносимых участках дорог организовывалась патрульная служба и обогревательные пункты. Для борьбы со снежными заносами эксплуатационное хозяйство Гушосдора через местные органы власти привлекали на снегоочистку стороннюю технику, главным образом из совхозов и колхозов. Текущий ремонт и содержание дорог осуществлялись двумя методами – бригадным и ремонтерским. В северных и западных областях республики, с редкими насе-

ленными пунктами, в основном действовал бригадный метод ремонта, а в восточных и южных областях – ремонтерский. Особое внимание Л.Б.Гончаров с первого года его руководства Гушосдром обращал архитектурно-художественному оформлению дорог и обстановки пути. Он создал в Алма-Ате специальную скульптурную мастерскую, в которой работал известный казахстанский скульптор-монументалист П.Усачов. Изделия этой мастерской устанавливались на соответствующих участках дорог или на подходах к населенным пунктам, радуя глаз проезжающих по ним казахстанцев и гостей из ближнего и дальнего зарубежья. Дороги, как люди, каждая из них имеет свое неповторимое лицо, характер, душу и Л.Б.Гончаров делал все, чтобы они украшали нашу жизнь, делали ее добрей и светлей. Дороги страны это ее национальное богатство, неоднократно подчеркивал Л.Б.Гончаров. Дороги одушевляют землю, делают ее единой, тем самым способствуя единению народов, их дружбе и интеграции. Они создают единственный в своем роде ландшафт планеты, ландшафт жизни. Дороги – духовное богатство человечества, гордость каждой страны, по которой они проходят. И Л.Б.Гончаров заслуженно гордился, построенными коллективом дорожников Казахстана, прекрасными благоустроенными магистралями, мостами, зданиями и сооружениями, несущими счастье и радость людям. Часто из уст Л.Б.Гончарова можно было услышать сакраментальную фразу: «Дороги – всему начало, а хлеб всему голова». Когда думаешь о дорогах, думаешь о стране. Они – кровеносные сосуды страны. Без них нельзя. Как и нельзя не замечать людей особого труда, которые их создают. Все начинается с дороги, хотя этого люди или нет, не задумываясь, проезжая или шагая по дорогам, они осуществляют свои цели и мечты. Но вернемся в те далекие пятидесятые годы прошлого столетия. Именно в 1958 году ТСР №13 было начато и закончено строительство автомобильной дороги пос. Иссык – оз.Иссык, протяженностью 15,6 км. Трасса дороги проходила в основном по полкам крутых откосов гор. Грунты – скальные монолитные и разборные. Работа началась в феврале, а пионерный проезд для технологического транспорта был дан к маю. Строителями на этой дороге было выполнено 600 тысяч кубометров земляных работ, в том числе взрывным способом 300

тысяч кубометров, построено 241 пог.метров железобетонных труб, 1455 пог.метров подпорных стенок и 15,6 км черного покрытия. Об этом свидетельствуют исторические архивные документы. Экскурсии на высокогорное озеро Иссык начались в 1959 году. Этой прекрасной живописной горной дороге не суждена была долгая счастливая жизнь. Летом 1963 года с гор обрушился сель, который практически уничтожил дорогу полностью. Особой гордостью дорожников Казахстана и лично Л.Б.Гончарова была построенная автомобильная дорога Алма-Ата-Ташкент, протяженностью 806 км. Участок дороги Алма-Ата-Фрунзе (225 км) был построен 1952-1954 годах. До начала строительства на этом участке имелось 94 км гравийного и 26,8 км булыжного покрытия. На остальном протяжении была грунтово-естественная дорога. Проезжаемость по участку зависела от погодных условий. Во время осенне-весенней распутицы и сильных дождей проезд от Курдайского перевала до Фрунзе был невозможен. Твердое покрытие на перегоне от Алма-Аты до Курдая находилось в неудовлетворительном состоянии. На участке Алма-Ата-Фрунзе имелось 304 малых искусственных сооружений, из которых до 20% были в неудовлетворительном состоянии. Обстановка пути почти отсутствовала. Имелось всего 60% км знаков в виде небольших каменных столбиков. Интенсивность движения в 1956 году достигало 3500 автомобилей в сутки. Черное покрытие, устроенное способом смешения на дороге, не выдерживало таких нагрузок. Была необходимость в устройстве асфальтобетонного покрытия на участке Алма-Ата-Узунагач. На отдельных участках дороги было проведено спрямление трассы, увеличены радиусы горизонтальных кривых, улучшен продольный профиль, уширено земполотно. На Курдайском перевале также было осуществлено спрямление трассы, уширено земполотно, перестроены искусственные сооружения, заменена обстановка пути и установлены скульптуры. На всей трассе Алма-Ата-Фрунзе были заменены ветхие мосты железобетонными. Всего было построено и перестроено 110 мостов и труб общей длиной 950 пог.метров. Для дорожных мастеров и ремонтников было построено 24 жилых комплекса. На протяжении всей дороги были устроены питьевые источники с артезианской водой, которые впоследствии были архитектурно оформлены и

служат и сегодня местом кратковременного отдыха для шоферов, пассажиров и туристов. Было озеленено 124 км трассы Алма-Ата-Фрунзе, из которых 114 км декоративными и 10 км снегозащитными полосами. Установлены останочные павильоны, беседки, туалеты, устроены цветочные клумбы. Следует назвать и дорогу Алма-Ата-Ташкент, строительству которой, также, как и трассе Алма-Ата-Фрунзе, особое значение уделял Л.Б.Гончаров. На строительстве этой дороги, связывающей столицы трех республик, а также развитые зерноводческие, животноводческие и промышленные районы Казахстана, первый опыт самостоятельной работы получили молодые специалисты Н.П.Вишняков, В.А.Лебедихин, Р.Ф.Конкс (Уварова), И.И.Раб. Немалый вклад в дело организации работ внесли опытные инженеры: П.И.Ботянов, Н.И.Кузякин, Х.А.Кусяпов, К.Т.Берсугуров, Н.Г.Акчурин, Ф.И.Будылин, А.И.Сербин, К.Н.Чернов и многие др. Штаб по строительству этой дороги возглавлял Л.Б.Гончаров, который практически не менее 2-3 раза в месяц выезжал на объект, встречаясь с рабочими, инженерно-техническими работниками и руководителями. К осени 1960 года был открыт сквозной проезд автомобильного транспорта от Алма-Аты до Ташкента. На всем протяжении было устроено черное покрытие из холодных и горячих асфальтобетонных смесей. Асфальтобетонные смеси поставлялись с двух АБЗ, расположенных в Джамбуле и Чимкенте. Горячий асфальтобетон использовался в основном на подходах к городам на загородных участках дороги, покрытие устраивалось способом смешения на месте гравийно-песчаных смесей с битумом жидких марок. Чтобы оценить масштабы этой стройки следует сказать, что было построено 223 железобетонных моста общей длиной 1523 пог.метров, в том числе 5 больших через реки Талас, Асса, Терс, Бадам и Арысь, 703 железобетонные трубы и 138 гражданских зданий, в том числе 92 жилых. На протяжении 300 км были посажены деревья, на ст.Луговое, в г.Чимкенте и с.Бурное заложены фруктовые сады.

За 1959 год Гушосдором было построено дорог с твердым покрытием 1323 км, в том числе асфальтобетонных – 200 км, гравийно-щебеночных – 543 км, черных – 580 км. Сооружено 1830 пог.метров мостов через реки Илек у г. Актю-

бинска, Талас, Арысь, с.Темирлановка, Хоргос, Убаган и др.

За 1960 год протяженность дорог увеличилась на 2569 км. На сети дорог общегосударственного и республиканского значения было отремонтировано 3973 км, в том числе твердого покрытия 2405 км. При этом, 383 км переведены в черные.

Огромное значение для развития дорожного строительства, в последующие годы, оказали постановление Совета Министров КазССР №80 от 30 января 1959 года «О плане строительства автомобильных дорог КазССР на 1959-1965 годы» и Указ Президиума Верховного Совета КазССР от 8 апреля 1959 года «О порядке, сроках и формах привлечения на дорожные работы колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других предприятий и хозяйственных организаций и об ответственности за уклонение от участия в дорожных работах».

Министерствам и ведомствам, государственным и кооперативным организациям и предприятиям (кроме колхозов), имеющим автомобильные хозяйства на самостоятельном балансе, вменялось в обязанность с 1 января 1957 года производить целевые отчисления на строительство дорог в размере 2%. Гушосдор мог, за счет выделяемых ему централизованных капитальных вложений, осуществлять строительство предприятий строительной индустрии.

На период 1959-1965 годов Гушосдору разрешалось за счет средств капитального ремонта реконструировать отдельные участки автомобильных дорог до присвоения дороге технической категории.

Указом Президиума Верховного Совета КазССР от 8 апреля 1959 года был установлен объем участия в строительстве и ремонте автомобильных дорог: для колхозов – 6 дневных норм в год на каждого трудоспособного члена колхоза и 4 дневные нормы в год на каждый списочной автомобиль, трактор, строительную и дорожную машину, кран – погрузчик и на каждую единицу живой тягловой силы колхоза; для совхозов, РТС, МТС, леспромхозов, промышленных, транспортных, строительных и др. предприятий и хозяйственных организаций – 4 дневных нормы в год на каждый списочный грузовой автомобиль, трактор, экскаватор, кран – погрузчик.

Для выполнения дорожных работ все механизмы, оборудование и транспортные сред-

ства должны были выделяться предприятиями и хозяйственными организациями вместе с водителями и обслуживающим персоналом и обеспечиваться горючим и смазочным материалом из фонда этих организаций. В подготовке, проработке и обоснования идей, заложенных в Указе Президиума Верховного Совета КазССР от 8 апреля 1959 года, самое непосредственное участие принимал Л.Б.Гончаров со своими единомышленниками, соратниками и коллегами. Его идеи, мысли и мечты, наконец, воплотились в реальность. В результате принятия указа появился дополнительный источник финансирования для осуществления новой технической политики в области строительства промышленных предприятий, обеспечивающих дорожное строительство, расширения объемов ремонта, эксплуатации и содержания дорог, соединение центральных усадеб колхозов и совхозов с областными и районными центрами. С 1961 года дорожники Казахстана стали широко применять в дорожном строительстве черный щебень и холодный асфальтобетон, приготавливаемые в стационарных установках зимой и летом.

Значительное внимание Л.Б.Гончаров уделял мостостроению. Я уже отмечал выше, что его мечтой было создать собственную строительную индустрию и прекратить завоз мостовых железобетонных изделий и конструкций из РСФСР. Для этой цели он создал Алматинский завод мостовых конструкций, мощность которого выросла в 1962 году с 5 тыс.м³ до 33 тыс. м³ сборных мостовых конструкций. На заводе выпускались балки пролетных строений мостов длиной 12,5 и 22 м.

В целом, план за 1962 год Ушосдором был выполнен по всем показателям: построено дорожных оснований 832 км, покрытий 1198 км, в том числе черных – 524 км и асфальтобетонных – 287 км, 134 моста и 1062 трубы. Эксплуатационными организациями на дорогах общегосударственного и республиканского значения было отремонтировано дорог с твердым покрытием 930,5 км. Перестроено и отремонтировано мостов 1157 пог.м. На сети дорог местного значения отремонтировано дорог с твердым покрытием 104 км. В результате напряженного труда эксплуатационных и строительных организаций техническое состояние дорожной сети за 1962 год значительно улучшилось. Заметно вырос километраж дорог с черным покрытием. Дорог с твердым покрытием стало

16896 км, или 15,8% всей сети дорог республики. Это было большим достижением дорожников Казахстана, во главе которых стоял руководитель, обладающий гигантским трудолюбием, неиссякаемой энергией, огромным организаторским опытом, дальновидностью и профессиональным чутьем. А главное, безграничной любовью к своему делу всей жизни – строительству благоустроенных автодорог, мостов, инженерных сооружений, жилья, объектов соцкультбыта. Л.Б.Гончаров особую радость находил в своей работе, для него это был смысл и цель его жизни. К окружающим его людям он был снисходителен, многое им прощал. Но никогда и ничего он не прощал себе. В этом человеке уживалось общечеловеческое и неповторимое, присущее только ему. Человек – это бездна. Что творится в этой бездне неведомо даже ему самому. Как говорил М.Горький: «Я не знаю ничего лучше, сложнее, интереснее человека». Он относился к себе очень самокритично, глубоко анализируя даже маленькие неудачи и учился на них. Мало встречается в жизни таких самокритичных и глубоких людей. Скука, пустота, отсутствие интересов никогда не посещали его. Каждая его минута была наполнена глубоким смыслом и содержанием до предела. Работа была для него источником неиссякаемой энергии. Когда смотришь на его улыбку, то понимаешь, что это открытый, добропорядочный человек. Он уважал личность в каждом, с кем связывала его судьба.

За годы деятельности Гушосдора почти в 10 раз вырос удельный вес дорог с твердым покрытием. Это незамедлительно сказалось на деятельности целинных совхозов и колхозов, промышленных предприятий, увеличились грузовые и пассажирские перевозки. Например, грузооборот вырос более чем в 2 раза, международные перевозки – более чем в 50 раз. Все это стало возможным благодаря вводу в эксплуатацию новых дорог, а также созданию на ранее существующих дорогах твердых и черных покрытий. Быстрый рост протяженности усовершенствованных дорог был предопределен постоянно возрастающим финансированием на капитальное строительство, а также на ремонт и содержание сданных в эксплуатацию. Дорожники Казахстана стали уделять большое внимание обустройству дорог. Создавались автопавильоны, остановочные площадки, места кратковременного отдыха пассажиров и водителей. Устанавливались дорожные знаки, указатели, оградительные столбики и сплошные парапеты. Вдоль дорог высажи-

вались лесные насаждения, устраивались газоны, клумбы, разбивались сады.

К завершению деятельности Гушосдора Казахстан из Республики бездорожья уверенно входил в число республик наиболее обеспеченных усовершенствованными дорогами. Вся двенадцатилетняя деятельность Ушосдора характеризуется постоянным ростом всех хозяйственно-производственных показателей. Гушосдор выполнил поставленные перед ним задачи – 55% дорог Казахстана стали проезжаемыми в любое время года.

Капитальные вложения, затраченные на строительство и эксплуатацию дорог в годы деятельности Гушосдора, к 1969 году полностью окупились и обеспечили дополнительную экономии более 1 млрд. руб. В результате строительства 24 тыс. км дорог с твердым покрытием скорость движения автомобилей повысилось в среднем на 18%, а себестоимость перевозок сократилась с 9 до 4,4 коп. за 1 ткм на гравийных дорогах. Это было достигнуто только за счет снижения себестоимости перевозок, без учета эффектов от сохранности грузов, своевременности их доставки.

В ближайшие 10 лет дорожникам Казахстана предстояло выполнить еще большие задания – на дорогах общегосударственного и республиканского значения повсеместно создать твердые покрытия и не менее 50% черных. Для осуществления этой грандиозной задачи требовалось дальнейшее расширение производственной базы по приготовлению щебня, асфальтобетона, железобетонных изделий. В расширении нуждалась также ремонтная база, поскольку ожидался значительный рост парка дорожно-строительных машин. Предусматривалось увеличение количества инженерно-технического персонала и рабочих различных специальностей. Дорожное хозяйство стало многоотраслевым, оно включало в себя науку, проектирование, строительство, ремонт и содержание дорог, предприятия по выпуску строительных материалов и по производству ремонтно-механических работ. В рамках Гушосдора стало сложно управлять таким хозяйством, остро назревала необходимость в его реорганизации в более солидную структуру со статусом Министерства, которое могло бы продолжить совершенствование деятельности дорожного хозяйства Казахстана в более широких государственных масштабах.

Б.Б.Телтаев, президент АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт», доктор технических наук, профессор, академик Национальной инженерной академии Республики Казахстан и Международной академии транспорта

НАУЧНЫЙ КОЛЛЕКТИВ, ОРГАНИЗОВАННЫЙ Л.Б. ГОНЧАРОВЫМ

В 1959 году по инициативе Начальника Главного управления шоссейных дорог при Совете Министров Казахской ССР (в последующем Первого министра автомобильных дорог республики) Л.Б. Гончарова Постановлением Совета Министров СССР была организована первая в республике дорожная научная организация – Казахский филиал Всесоюзного дорожного научно-исследовательского института (СоюздорНИИ).

В 1992 году в связи с приобретением независимости нашей страны филиал был преобразован в самостоятельную организацию – АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт».

В течение всего времени своего существования институт занимается разработкой и внедрением в дорожную отрасль страны новых технологий и инновационных решений, совершенствованием методов проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в региональных климатических условиях республики.

Сегодня институт аккредитован Министерством науки и образования на право заниматься научной и научно-технической деятельностью. Испытательная лаборатория аккредитована Национальным центром аккредитации на техническую компетентность. Институт имеет сертификат соответствия менеджмента качества. На базе института создан и функционирует Технический Комитет по стандартизации ТК-42 «Автомобильные дороги».

Ведущие специалисты института являются членами Научно-Экспертного совета и рабочих групп Межправительственного совета дорожников СНГ.

В 2006 году институт стал членом Всемирной дорожной ассоциации (PIARC).

По итогам 2007 и 2010 гг. Ассоциацией автодорожников Казахстана институту присвоены

призовые места за лучшую научно-техническую работу в области проектирования и строительства автомобильных дорог.

В 2008 г. АО «КаздорНИИ» вручены первая транспортная премия «Алтын Тулпар» в номинации «Лидер транспортной науки» и премия Европейской бизнес ассамблеи «Лидер Европейского качества».

Одно из приоритетных направлений деятельности института – выполнение работ по совершенствованию нормативно-технической базы автодорожной отрасли

С 2002 года специалистами АО «КаздорНИИ» разработаны более 100 национальных стандартов, гармонизированных с международными требованиями, 4 национальных технических регламента. По инициативе института создана полнотекстовая электронная база нормативно-технических документов, анализ и актуализация которой постоянно осуществляется специалистами института.

В 2011 году специалисты института совместно с государственными институтами Беларуси и России приняли участие в разработке Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», принятый в настоящее время. Определен перечень стандартов, в результате применения которых обеспечивается соблюдение требований Технического регламента, и определены разработчики: государственные институты Республики Беларусь,

России и Казахстана, 11 межгосударственных стандартов разрабатывают специалисты АО «КаздорНИИ».

Благодаря квалифицированному кадровому составу, наличию современной материально-технической базы, направленности исследований на учет технических решений в разных климатических и экономических условиях Казахстана, в разработанных АО «КаздорНИИ» стандартах проводятся научно обоснованные требования к автомобильным дорогам, сооружениям на них и материалам.

Институт в 2011-2013 гг. в результате конкурса получил ответственную и важную работу по диагностике автомобильных дорог и мостовых сооружений, для выполнения которой располагает полным комплектом оборудования.

В 2009-2013 гг. проведена диагностика 4839 км автомобильных дорог и 737 мостовых сооружений с целью создания банка данных и формирования системы управления дорогами и мостовыми сооружениями, а также мониторинга новых материалов, технологий и конструкций, что позволит научно обосновано планировать виды и объемы ремонтных работ и обеспечить рациональное расходование бюджетных средств, выделяемых на дороги.

По заданию Министерства транспорта и коммуникаций РК впервые в Казахстане институтом разработаны проекты и велся авторский надзор по устройству системы взимания платы за проезд на участке «Астана-Щучинск» автомобильной дороги «Астана-Петропавловск» и системе мониторинга весовых параметров транспортных средств на сети автомобильных дорог республики.

Благодаря высокой квалификации специалистов и наличию комплекта оборудования для испытания материалов по национальным (СТ РК), международным (ISO, EN) и зарубежным стандартам (AASHTO, ASTM, BS и др.) осуществлены:

- внедрение новых составов асфальтобетона на участках автомобильных дорог «Астана – Щучинск» и «Западная Европа–Западный Китай»;
- оказания консультационных услуг по управлению проектом «Западная Европа–Западный Китай»;

– независимая экспертиза материалов и работ проекта «Западная Европа–Западный Китай» по заданию Комитета автомобильных дорог и заявкам подрядчиков;

– разработка нормативно-правовой базы и проектно-сметной документации платной дороги «Астана–Щучинск»;

– научно-техническое сопровождение реконструкции скоростной автомагистрали «Астана–Щучинск»;

– экспертиза качества опытных образцов битумов и полимербитумов, приготовленных из Каражанбасской нефти в лаборатории Фушуньского института (КНР) (для битумного завода в г. Актау);

– мониторинг качества применяемых дорожных битумов и цементов;

– сопровождение проектов по внедрению инновационных технологий ремонта (применение тонкослойных слоев износа и ремонт деформационных швов цементобетонных покрытий горячими мастиками).

Имея квалифицированный кадровый состав, приборы и оборудование, позволяющие оценить качество материалов и конструкций не только по отечественным и зарубежным стандартам, но и более глубоко изучить их, институт проводит работы по независимой экспертизе.

С целью разработки рекомендаций по ремонту дефектов с привязкой к конкретному местоположению и разработки технологии выполнения ремонтных работ, с 2009-2011 гг. на автомобильной дороге «Астана–Щучинск» институтом проводился мониторинг цементобетонного покрытия, что позволило установить дефекты и причины их образования.

С 2010 г. с целью недопущения некачественной продукции систематически ведется мониторинг качества применяемых битумов и цементов. Информация об их качестве доводится до производителей выпускаемой продукции и компаний, применяемых эти материалы при производстве работ в дорожной отрасли.

Проектные, строительные и ремонтные организации республики при применении новых решений в сложных ситуациях, требующих изу-

чения, исследования и обоснования, постоянно обращаются в институт за консультационной поддержкой.

В последние годы совместно с республиканским государственным предприятием РГП «Каззахавтодор» ведутся работы по разработке сметных норм и расценок для работ на текущий ремонт и содержание автомобильных дорог, выполняемые новой техникой с применением инновационных решений, разработаны нормативы финансирования на содержание автомобильных дорог, создан электронный программный модуль и методика расчета ассигнований на текущий ремонт и содержание республиканских автомобильных дорог.

Для переподготовки и повышения квалификации специалистов автодорожной отрасли в 2006 г. при АО «КаздорНИИ» создан Центр повышения квалификации. Центр поддерживает контакты с подрядными организациями, Областными филиалами Национальной компании «КазАвтоЖол», Государственными Учреждениями «Облжоллаборатория», Областными Филиалами РГП «Каззахавтодор», другими учебными и высшими учебными заведениями.

За период 2006-2013 гг. в Центре прошли повышение квалификации свыше 800 работников автодорожной отрасли. Обучение включает в себя лекционный курс и практические занятия в лаборатории института и на дороге. Сотрудниками института систематически проводятся выездные обучающие семинары.

Библиотека «КаздорНИИ» насчитывает более 12 тыс. книг, учебных пособий, стандартов и другой научно-технической литературы.

На сегодняшний день архивный фонд насчитывает более 5000 научно-исследовательских работ по различным направлениям дорожной отрасли, разработанных институтом с 1959 года.

В институте имеется минитипография, в которой ежегодно тиражируются разработанные нормативно-технические документы, необходимые для внедрения в ремонтно-строительные организации дорожной отрасли.

С 2004 года институтом издается научно-практический журнал «Вестник КаздорНИИ». В журнале публикуются статьи и аналитические

обзоры, освещающие отечественный и зарубежный опыт в области дорожного строительства, научно-технические сообщения, а также результаты проводимых исследований, которые направлены на решение задач дорожной отрасли.

АО «КаздорНИИ» – участник крупнейших международных и республиканских конгрессов, семинаров, симпозиумов и конференций;

– XXIV Всемирного Дорожного Конгресса «Совершенствование требований к битумам и асфальтобетонам в климатических условиях РК», Мексика, г. Мехико;

– IV Центральнo-Азиатского Геотехнического Симпозиума «Инженерная геология для строительства и сохранения исторического наследия и памятников, проблемы и решения», г. Самарканд;

– VII Международной конференции по разрушению дорожных покрытий в Голландии, г. Дельфт;

– Международной конференции по механике грунтов и геотехническому строительству, Франция, г. Париж.

По всем видам деятельности институт работает в тесном контакте с Комитетом автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, областными филиалами Национальной компании «КазАвтоЖол» и областными дорожными лабораториями. Специалисты института привлекаются в рабочие и государственные комиссии по приемке дорог в эксплуатацию.

В связи с проводимым институтом мониторингом качества битумов и цементов специалисты института поддерживают деловые контакты с казахстанскими производителями битума – Павлодарский НХЗ, Алматинский ТОО «Асфальтобетон 1», Кызылординский «УАД», Актауский битумный завод и др.

Выпуск опытных партий асфальтобетонных смесей новых составов производится на асфальтобетонных заводах ТОО «Асфальтобетон 1» г. Алматы, ТОО «Астана-Дорстрой НС», ТОО «ДС Нойбург» г. Астана и др. под совместным контролем специалистов института и завода. Построены опытные участки в сотрудничестве с инженерно-техническими работниками и механизаторами ТОО «Гордорремстрой», ТОО

ПСФ «Алонс» и иностранными компаниями «Mitsubishi Corporation» и «Shell Canada Limited» и др.

На производственной базе ТОО «КазБитумСервис» г. Павлодар при научно-техническом сопровождении со стороны специалистов института запущена в эксплуатацию установка по приготовлению полимерно-битумного вяжущего с применением полимера Элвалой, в г. Караганда ТОО «ПО «Карстройиндустрия» запущена установка для приготовления резинобитумного вяжущего (РБВ).

Специалисты института систематически проводят консультации, обучающие семинары на производственных базах г. Алматы, г. Щучинск, г. Жанаозен, г. Кулан, г. Шымкент по системе управления мостовыми сооружениями на автомобильных дорогах, по обмену передовым опытом и новыми технологиями в строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и дорог с цементобетонными покрытиями.

Специалисты института выезжают по обмену опытом в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Сегодня в «КаздорНИИ» сосредоточен основной потенциал высококвалифицированных кадров, позволяющий решать на высоком уровне широкий спектр инженерных задач отрасли. В институте постоянно работают около 150 человек, из них;

– 2 доктора технических наук (в т. ч. академик Национальной инженерной академии РК, Международной академии транспорта);

– 1 доктор транспорта (академик Международной академии транспорта);

– 6 кандидатов технических наук.

Институтом уделяется большое внимание на повышение уровня профессиональной подготовки сотрудников.

Специалисты института систематически повышают свой профессиональный уровень на курсах повышения квалификации, проводимые РГП «КазИнСт», ТОО «Казахстанская организация качества», ТОО «Национальный центр аккредитации», РГП «КазНИИСА», посещают обучающие семинары по вопросам проектирования, строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Квалифицированный персонал – основная ценность кадровой политики. Специалисты компании удостоены высоких правительских и ведомственных (Министерство транспорта и коммуникаций РК) наград – Медаль «Ерен еңбегі үшін» (За доблестный труд), Почетное звание «Құрметті жолшы», почетные грамоты и благодарности.

Средний возраст сотрудников института – 38 лет.

Сегодня «КаздорНИИ» – единственный в республике институт дорожного профиля, полностью оснащенный оборудованием, необходимым для проведения научно-исследовательских работ, диагностики автомобильных дорог и мостовых сооружений, оценки качества дорожно-строительных материалов и транспортно-эксплуатационных показателей дорог.

Для углубленного исследования свойств дорожно-строительных материалов в институте имеются:

– испытательное оборудование «Суперпейв» (США), (реометр для испытания балочек на изгиб BBR, реометр динамического сдвига DSR, прибор для старения под давлением PAV).

– современный хроматограф «Градиент М» для определения группового состава битумов;

– установка для испытания устойчивости асфальтобетона к колееобразованию;

– машина для испытания асфальтобетона на усталость (Великобритания);

– установка для исследования реологических свойств асфальтобетона (Германия);

– установка для рентгенографического анализа химического состава цементов (Голландия);

– экспрессные приборы для оценки прочности цементобетона, плотности асфальтобетона и грунтов.

В последнее время существенно улучшается оснащение лабораторий института, приобретаются современные модели технических средств для выполнения углубленных научных исследований. Так, приобретены специальная многофункциональная передвижная лаборатория для диагностического обследования эксплуатационного состояния и передвижной комплекс для проведения паспортизации автомобильных дорог.

*Говорят же люди «Бог любит троицу».
Так получилось и у нас, дорожников Казахстана.
Все три известных и легендарных человека, а это Л.Б.Гончаров, Л.Г.Жуков,
Х.А.Кусяпов, родились в один год, и в этом 2014 году мы все отмечаем их 100-
летний юбилей со дня рождения.*

Бекбулатов Ш.Х.

КУСЯПОВ ХАНАФИЯ АБДУЛХАЛИКОВИЧ

Х.А.Кусяпов закончил Сибирский автодорожный институт по специальности инженер-строитель путей сообщения. Он один из ветеранов дорожного строительства, начал работать в далеком 1932 году, восемнадцатилетним паренком. На руководящих же должностях начал работать, имея уже семнадцатилетний стаж. Был главным инженером ДЭУ №838 в г.Волковске (Белоруссия) и дорожно-строительного района №1, базировавшегося в Алма-Ате, возглавлял Алма-Атинское областное управление шоссейных дорог, а с января 1960 года по сентябрь 1962 года работал заместителем начальника Главного управления шоссейных дорог при Совете Министров Казахской ССР. Под его руководством осуществлено строительство ряда больших автомагистралей, мостов, аэропортов, жилых и административных зданий. Будучи начальником Алма-Атинского облшосдора Х.А.Кусяпов, организовал широкое строительство дорог областного и местного значения с черным покрытием. Если учесть, что все это происходило в конце пятидесятых и в начале шестидесятых годов, когда процент дорог с черным покрытием был невысок и среди дорог союзного и республиканского значения, то работа Х.А.Кусяпова приобретает особую значимость и особый смысл.

Большой вклад внес Х.А.Кусяпов и в строительство Каратальской ирригационной системы, благодаря чему были увеличены посевные площади риса на территории Талды-Курганской области. Много сил, времени и организаторского таланта вложено им в выполнение Постановления ЦК Компартии Казахстана и Совета Министров Казахской ССР по строительству дорог в районах полупустынных земель и орошаемого земледелия. За заслуги в дорожном строительстве Х.А.Кусяпов был награжден орденами Ленина и Трудового Красного знамени, многими медалями,



Почётными грамотами и Грамотами Президиума Верховного Совета Казахской ССР. Президиум Верховного Совета Казахской ССР присвоил ему звание «Заслуженный дорожник Казахской ССР» и «Заслуженный строитель Казахской ССР». За боевые заслуги он награжден орденом Отечественной Войны II степени. Возглавляемый им Главк Каздорстрой Минавтодорог КазССР только в восьмой пятилетке построил 8167 км. автомобильных дорог с твердым покрытием, в том числе 6917 км. – с черным покрытием. Кроме того за это время построено 366 мостов, 5100 водопропускных труб, произведена реконструкция Алма-Атинского аэропорта, построено уникальное здание Дворца им. В.И.Ленина и ряда других сооружений украшающих Алма-Ату. И все это связано с именем Х.А.Кусяпова, это его след на земле, оставленный

им на благо многих поколений, память о себе, и о людях, которые работали под его талантливим и глубоко человеческим руководством.

Но Кусяпов был не только производственником, он принимал самое активное участие в общественной жизни, неоднократно избирался членом партбюро, депутатом районного, городского Советов депутатов трудящихся г.Алма-Аты. Он участвовал на заседаниях партбюро, на сессиях районного и городского Советов. С присущей ему энергией, активностью и неравнодушием он старался помочь каждому, кто нуждался в этой поддержке. Таким был у человека характер, таким было его мироощущение, таким, если хотите, было его воспитание. Он всегда проявлял исключительную заботу о подчиненных ему людях и коллективах, обладал высокими организаторскими способностями, за что его любили как человека, ценили как руководителя. Как инженер-дорожник он всегда умело, грамотно, по-инженерному обоснованно подходил к решению, как простых, так и сложных вопросов.

В работе Кусяпов был всегда требовательным к себе и подчиненным, отличался неиссякаемой энергией, был очень подвижным, добрым, веселым, жизнерадостным человеком. Он всегда мог мобилизовать коллектив на решение новых задач, достижение высоких рубежей. Его исключительная деловитость, принципиальность и требовательность позволяли ему находить общий язык практически с любым коллективом и способствовали решению самых сложных задач. Можно только себе представить, каковы были масштабы этих задач у первого заместителя министра, который должен был убеждать людей не только своими властными полномочиями, но и личным авторитетом, знаниями, человеческими качествами – всего этого было у Кусяпова более чем достаточно.

Ханафия Абдулхаликович Кусяпов занимался в министерстве автомобильных дорог Казахстана вопросами строительства, т.е. подрядной деятельностью, как первый заместитель министра. Его благородство, корректность в общении с людьми, высокий профессионализм, доскональные знания своего дела сразу же бросались в глаза при разговорах с ним. Благодаря этим качествам, среди сослуживцев и подчиненных он пользовался непререкаемым авторитетом. Ханафия Абдулхаликович щедро делился с моло-

дыми богатым производственным опытом, его уверенность и внутреннее душевное спокойствие, какими-то невидимыми токами передавалось нам. Это помогало, вдохновляло, вселяло в нас надежду и веру в то, что каждый из нас сумеет должным образом справиться с грузом ответственности за порученное дело. Он оказывал нам молодым неоценимую доброжелательность мудрого наставника, который подмечает твои скромные достижения, подбодрит, видя твою мимолетную растерянность, подскажет самый короткий путь решения сложной проблемы. Такие ощущения наполняют меня при воспоминании этого замечательного человека.

Как любой по-настоящему талантливый человек, Ханафия Абдулхаликович был щедрым по натуре. Он не только делился своими знаниями, опытом, но учил и сам постоянно учился вместе со всеми сотрудниками совершенствованию инженерного дела – строительству дорог и мостов. Он прекрасно понимал, что один человек не может всё уметь и знать, если даже от природы отмечен божественным даром. Он внимательно выслушивал мнение каждого, всегда советовался с людьми. Замечая ошибки и просчеты сотрудников, старался, не ущемляя их самолюбия, указать на недостатки, что, в конечном итоге, приводило к признанию этими людьми допущенных ошибок, собственной неправоты, критическому взгляду на себя. Он был прирожденным педагогом и психологом, использовал эти свои качества на благо окружающих.

Несмотря на высокую должность и большие заслуги Х.А.Кусяпов был очень скромным человеком. Характерной для него была простота общения со всеми людьми вне зависимости от их социального положения – такое, согласитесь, дается не каждому. К нему всегда можно было прийти с тем или иным вопросом производственного или личного характера. Он всегда внимательно выслушивал собеседника, давал очень ценные советы, а если было необходимо, оказывал помощь. Все, кому посчастливилось с ним работать, вспоминают его с душевным теплом и с сердечной благодарностью. Люди его любили и ценили, как отзывчивого и душевного человека, специалиста, крупного руководителя отрасли. Память об этом светлом человеке, трудолюбивом и грамотным специалисте навсегда останется в нашей памяти.

ЖУКОВ ЛЕОНИД ГЕОРГИЕВИЧ

Отвечая на вопрос: «Цель и результат Вашей трудовой деятельности?», Леонид Георгиевич Жуков, когда вышел на пенсию, кратко ответил: «...более 50 лет трудовой деятельности были трудными, почти постоянно очень напряженными, требовавшими полной отдачи себя делу, но вместе с тем и вызывающим удовлетворение тем, что я был нужен и полезен республике, активно участвовал в ее жизни, и мой труд был высоко оценен».

И это подтверждает весь его жизненный путь, на протяжении которого он много лет проработал на ответственных постах. В 1942 году в возрасте 28 лет был направлен на работу в ЦК Компартии Казахстана, где работал заместителем заведующего и заведующим транспортным отделом ЦК, затем первым министром транспорта и шоссейных дорог, а с 1956 по 1961 г. министром автомобильного транспорта Казахской ССР. В 1961 году вновь был направлен на работу в ЦК КП Казахстана, где работал заведующим отдела транспорта и связи до 1982 года, до выхода на пенсию.

Началом трудового пути Л.Г.Жукова, после окончания техникума в возрасте 19 лет, было его направление по распределению НКПС на Туркестано-Сибирскую железную дорогу, где первые три года работал на седьмой дистанции пути высшим техником, потом инженером и затем заместителем начальника этой дистанции. Контора дистанции находилась на станции Или, но уже в 23 года его назначили начальником Алма-Атинской дистанции пути. Руководить дистанцией пути в 30-е годы было очень трудно. Ежедневно, включая выходные дни, в шесть часов утра принимал по местной служебной телефонной линии, краткие доклады всех дорожных мастеров о положении дел на их участках.

Годы работы на Илийской дистанции пути стали для Леонида Георгиевича большой производственной школой познания многого того, что не дает учебное заведение.

Опыт работы, приобретенный на производстве, помог и помогал впоследствии 28-летнему заведующему транспортным отделом ЦК.

Именно в период работы Жукова Л.Г. в 1958 году была создана единая Казахская железная дорога, в состав которой вошли бывшие Туркестано-Сибирская и Карагандинская железные дороги и расположенные на территории рес-



публики участки бывших Ташкентской, Оренбургской, Приволжской, Южно-Казахстанской, Омской и Томской дорог. Ко второй половине семидесятых годов протяженность железной дороги возросла с 11,3 тыс. км. до 14 тысяч километров, а ее грузооборот увеличился более чем в четыре раза.

Работая министром автомобильного транспорта, а затем и заведующим отделом транспорта ЦК Компартии Казахстана, Л.Г.Жуков прилагал усилия по интенсивному развитию автотранспорта общего пользования республики, возрастанию его перевозочной мощности, улучшению качественного состава подвижного состава по грузоподъемности, вместимости, специализации и по технической оснащенности. Дальнейшее развитие получила ремонтно-профилактическая база Минтранса Казахской ССР.

Много было сделано для улучшения обслуживания населения пассажирским автотранспортом и расширения оказываемых городским и сельским жителям услуг.

Особое внимание Л.Г.Жуков уделял вопросам подбора и расстановки руководящих кадров. Он создал команду единомышленников, преданных делу развития и совершенствования

работы автомобильного транспорта. Казахстанский опыт подготовки кадров массовых профессий был повсеместно распространен в СССР.

Л.Г.Жуков очень серьезно относился к развитию материально-технической базы гражданской авиации – именно строительство и развитие аэропортов требовало в течении многих лет постоянного внимания Казахского управления гражданской авиации и Отдела транспорта и связи ЦК Компартии Казахстана и требовало много времени на решение вопросов по ускорению сооружения комплексов.

Отдел транспорта и связи ЦК Компартии Казахстана уделял пристальное внимание коренному улучшению качественного состава флота, содержания водных путей, ускоренному росту перевозок и повышению роли речного флота в транспортном обслуживании прилегающих к водным путям областей и районов.

Благодаря Л.Г.Жукову, в его тесном контакте с руководителями отрасли связи, была также решена проблема развития и обеспечения стабильной работы средств связи и телевидения, находившихся по степени оснащенности в шестидесятых годах на последнем месте в СССР.

Огромное внимание уделял Л.Г.Жуков и вопросам обеспечения бесперебойных поставок в республику нефтепродуктов в необходимых количествах и ассортименте для снабжения ими народного хозяйства и населения, практически ежедневно контролируя поставки.

Однако самой главной отраслью республики для Л.Г.Жукова стало дорожное хозяйство, строительство и содержание дорог, где произошли коренные изменения в развитии, особенно со второй половины шестидесятых годов. В 1954 г. было создано Главное управление шоссейных дорог при Совете Министров Казахской ССР.

Крупным событием стало создание в 1968 году первого в СССР республиканского Министерства автомобильных дорог Казахской ССР. Министром был назначен Леонид Борисович Гончаров.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием с 1965 по 1985 год увеличилась с 20,9 тыс.км. до 76,5 тыс.км., в т.ч. с черным покрытием с 7,6 до 43 тыс. км.

Большой вклад, в создании разветвленной сети благоустроенных автомобильных дорог республики и мощной производственно-технической базы отрасли внесли: заслуженный строитель Казахской ССР, лауреат Государственной премии СССР и премии Совета Министров СССР Л.Б.Гончаров;

заместители Ахмеров И.А., Кусяпов Х.А., Кузякин Н.И., Терварганов М.А., Лебедихин В.А., Джалаиров Ш.К., Мунандаров С.А. и другие, все они в период своей работы всегда получали необходимую помощь от Л.Г.Жукова.

Жуков Л.Г. внес большой вклад в развитие города Алматы в период с 1953 по 1982 год, принимал активное участие в строительстве таких объектов города, как высокогорный каток «Медео», Дворец Республики, железнодорожный вокзал, телевизионная башня на горе Кок-Тобе, международный аэропорт и автовокзалы, кинотеатры «Целинный» и «Арман», русский драматический театр им.Лермонтова, библиотека им.Ленина, Дворец спорта и многих других объектов, которые создали неповторимый облик г.Алматы.

За большие заслуги перед государством Жукову Л.Г. был удостоен Государственной премии СССР (1975 г.), премии Совета Министров СССР (1972 г.). Он награжден четырьмя орденами «Трудового красного знамени», орденом «Октябрьской революции», орденом «Дружбы народов», орденом Отечественной войны II степени, восемью почетными грамотами Верховного Совета Казахской ССР и медалями. В 1974 году ему присвоено звание Заслуженного работника транспорта Казахской ССР. Жуков Л.Г. вел большую общественную деятельность, избирался членом ЦК Компартии Казахстана с 1952 по 1982 год, был депутатом Верховного Совета Казахской ССР семи созывов. С 1961 г. по 1982 г. был председателем постоянной комиссии Верховного Совета Казахской ССР по транспорту, дорожному качеству и связи.

Это сейчас, глядя назад, все представляется простым и само собой разумеющимся. На самом деле было очень сложно, т.к. требовало от руководителя твердого характера и настойчивости. Леониду Георгиевичу приходилось искать нестандартные подходы к каждому человеку, и, при всей своей требовательности, оставаться справедливым.

В народе говорят, чтобы оставить после себя память, нужно при жизни посадить дерево, построить дом и родить сына, однако и достойно прожитая жизнь, принесшая огромную пользу другим людям и обществу, тоже оставляет после себя долгую светлую память.

5 июня Леонида Георгиевичу Жукову исполняется 100 лет со дня рождения, но дела его будут помнить преемники и ученики, наши современники.