

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ТРАССЫ

Строить быстро,
эффективно, качественно

Воедино сливается ровный шум мотора и сухое шуршание шин — «Волга» мчится вперед, как стрела. Ветреных и попутных пока нет — реконструкция автодороги Минск — Вильнюс еще не закончена и движение на отдельных участках магистрали пока не разрешено.

Работу на своем участке начали мы в январе 1979 года, — рассказывает по пути главный инженер Ошмянского дорожно-строительного управления № 28 Владимир Сабуров. — И вот подошли, как говорится, к промежуточной финишу. Плановый срок сдачи участка дороги в эксплуатацию — текущий квартал, точнее декабрь. Но коллектив управления решил завершить все работы на этом важнейшем объекте досрочно, к 65-й годовщине Великого Октября.

В голосе Владимира Борисовича искривлена радость. Но не только оттого, что коллектив ДСУ заканчивает работу досрочно, в рапорте трудовой победы будет и его скромная строчка. Сотни километров дорог построил мастер, прораб, главный инженер Владимир Сабуров, за свою еще сравнительно небольшую трудовую биографию.

Он знает: пройдет еще немного времени — и повторно оживет эта просторная магистраль с красивыми автоплатежами, удобными и уютными местами отдыха, со всем своим комплексом простых и сложных инженерных сооружений и никто из едущих не помянет Сабурова плохим словом. Потому что сделана дорога добротно и современно, как требовал проект и как велел сознательный гражданин долг каждого участника строительства.

По территории нашей области проходит около 60 километров автомагистралей Минск — Вильнюс. Ошмянское ДСУ-28 начало реконструкцию трассы от реки Березина, которая является частью границ между Гродненской и Минской областями. Работа на этом участке велась без малого четыре года.

— Для людей, в нашем деле не сведущих, темп не иначе, как черепаший, — шутит Владимир Борисович. — Ведь не секрет: многие еще представляют дорогу упрощенно: навозил песка, щебня или гравия, выровнял, положил, если предусмотрено, асфальт — и все это так с ходу, на глазок, велики, мол, премудрости. На самом же деле строительство современной автомагистрали не уступает по технической сложности строительству важных промышленных и гражданских объектов. Так что срок для выполнения работы на участке Березина—Ошмяны был установлен очень сжатый, трудящиеся люди самоотверженно, в две смены.

Чтобы представить объем и сложность работ, выполняемых на участке Березина—Ошмяны, обратимся к начальнику планово-производственного отдела

ДСУ-28 Николаю Кречетникову.

— Самые трудоемкие операции связаны у нас с выполнением земляных работ, — рассказывает Николай Владимирович. — На этом участке строителям пришлось разработать и переместить около 2 миллионов кубических метров грунта. Сложнейшее дело — устройство дорожной одежды. Термин «дорожная одежда» означает все то, что укладывается на трассу выше земляного полотна. Словом, — подытоживает Николай Владимирович, — выполнен объем работ на сумму около 11 миллионов рублей.

Реконструкция автодороги Минск—Вильнюс является одной из важнейших производственных задач коллектива Гродненского дорожно-строительного треста № 6. Поэтому плечом к плечу с дорожниками Ошмянского строуправления трудились здесь рабочие и специалисты Гродненского ДСУ-18, Лидского ДСУ-24, других производственных подразделений треста № 6. Сооружение путепроводов и мостов на реконструируемой автомагистрали вело мостостроительное управление № 2 г. Минска.

Дружно трудились все эти годы и так же дружно завершают эту большую работу все участники строительства. Но, как и принято, тон в напряженных буднях задает по праву ведущего геоподрядчик — коллектив Ошмянского ДСУ-28. И вот стоим мы на совсем свежем, еще слегка дымящемся асфальте, последние метры которого искусно укладывает машинист асфальтоукладчика инженер-механик Александр Талай. И с той же радостью и гордостью, как в машине, называет главный инженер имена людей, достойных самого высокого благодарного слова за добросовестный, ударный труд.

Среди правофланговых социалистического соревнования за достойную встречу 60-летнего юбилея нашей страны машинисты бульдозеров Чеслав Толочко и Вяслав Вороневич, автогрейдерист Эдуард Тимуль, операторы смесителей асфальта Владимир Науменко и Роман Ивашкевич, машинист моторного катка Талеуш Савицкий, экскаваторщик Эдуард Русевский, асфальтировщики Леонард Шинкевич и Вера Шукелович, водитель большегрузных автосамосвалов Марьян Дерван и Марьян Садовский.

Умело руководит бригадой по устройству твердых покрытий опытный специалист Вяслав Петкович. Взяв на вооружение профессиональную форму организации труда — бригадный подряд, этот коллектив из 22 человек осваивает ежегодно более двух миллионов рублей капиталовложений при отличном качестве всех сдаваемых объектов.

— Кстати, бригада Петковича по праву считается одной

из лучших в нашем тресте, — дополняет своего коллегу главный инженер Гродненского дорожно-строительного треста № 6 Владимир Адамович Тарас. Он непосредственно курирует объект и в случае необходимости всегда оказывает участникам строительства практическую помощь в организации дела.

Многие новшества для автомагистралей достигаются благодаря своему труду, повышению его эффективности, экономии.

Главный механик Николай Леонов сконструировал оригинальное приспособление для планировки откосов насыпей и выемок на тяжелой авторейдер ДЗ-98. Устройство позволяет планировать откос без применения на этой операции ручного труда. Экономический эффект — 10 тысяч рублей.

Механик ремонтных мастерских Станислав Барбашинский разработал внедрил секции к асфальтоукладчику «Титан». В результате машина укладывает покрытие по всей ширине, предусотренной проектом, не оставляя, как прежде, узкой полоски, асфальтируемой затем вручную. Экономический эффект — 6 тысяч рублей.

Этот же рационализатор в соавторстве с машинистом погрузчика Виктором Микшиком путем внедрения на погрузчик Л-34 более надежного и экономичного двигателя добился снижения расхода дизтоплива около 2 тонн в год.

Только в текущем году при выполнении работ на участке автодороги Минск — Вильнюс новаторы ДСУ-28 внедрили 13 рационализаций, которые дают экономический эффект более 20 тысяч рублей. Заинтересованное, хозяйское отношение к делу позволяло сберечь около 8 тонн цемента, 18 — битума, значительное количество других дефицитных материалов и топливно-энергетических ресурсов.

...Мы стоим на том месте, где четыре года назад мощный экскаватор Эдуарда Русевского затерял тяжелую горсть неподатливого грунта. Он бросил ту горсть в кузов МАЗа, затем еше и еще, и когда рессоры машины выпрямились, шофер по привычке выгнул из кабины, улыбнулся и сказал: «Ну что ты, поехал!» Он делал тот первый рейс и — я уверен — видел дорогу сегодняшнюю: широкую, прямую, летящую к горизонту, как стрела.

А инженер Владимир Сабуров уже сегодня видит возмужавшую встречу с литовскими строителями на границе двух братских республик. Конечно, это будет большой праздник и один из лучших дней его жизни.

Между делом будущим в дни именины дедит еще 20 километров трудного пути.

И. ЛАЗУТА,
соб. корр. «Гродненской правды».

Среда, 27 октября 1982 года