

# Дороги длиною в жизнь

Из шестидесяти лет своей трудовой деятельности Николай Измоленов отдал пятьдесят дорожному делу. И нисколько не жалеет об этом. В канун своего 80-летнего юбилея Николай Иванович признался: «Если бы была возможность повернуть время вспять, пошел бы по тому же пути — в ногу с дорожным строительством»

## Первая встреча

Николай родился 15 июля 1932 года в Свердловской области. В роду Измоленовых никогда не было строителей, а дорожников и подавно. Все трудились на колхозных полях и фермах. Тихую семейную жизнь многодетной семьи нарушила Великая Отечественная война: настало время страданий и лишений. Десятилетнему мальчишке пришлось повзрослеть в одночасье — после проводов отца на фронт Коля занял место старшего. «Помню, как мама, уложив спать четырех голодных малышей, советовалась со мной, на что израсходовать скудные военные трудодни», — поделился с журналистом нашего еженедельника Измоленов. Прошло уже несколько десятков лет, но материнские слезы и долгожданную победу Николай Иванович никогда не забывал и вряд ли забудет, как и тысячи россиян. Однако в отличие от многих Измоленовым повезло — отец вернулся с войны живым и невредимым.

Окончив школу, Николай уехал в Свердловск, правда, не решив для себя, чем хочет заниматься в жизни. «В дорожно-механический техникум я зашел совершенно случайно. Так первый раз мы и встретились с дорожным делом», — шутит он. Встретились и больше не расставались.

От сессии до сессии живут студенты весело — эта поговорка относится не только к нынешним студентам. Группа, в которую попал Измоленов, подобралась дружная. У каждого за спиной военное детство. Помочь некому, рассчитывали только на себя. Стипендия не велика. Приходилось работать грузчиками. Но находили время и на личную жизнь. «Сейчас это может показаться смешным, но на свидания мы ходили по очереди — на всех были одни ботинки и костюм», — с улыбкой вспоминает Николай Иванович.

Когда пришло время распределения, выпускник Измоленов обратился с просьбой к комиссии направить его на Дальний Во-



сток — отличнику был предоставлен выбор. И в 1951 году он уехал в Благовещенск, а точнее, в Тамбовку — село на Амуре. В распоряжении молодого дорожного мастера оказались 28 расконвоированных заключенных, 30 якутских лошадей, 10 телег и 40 километров дорог...

Военная закалка, отцовские заповеди — жить по совести — очень пригодились Николаю Ивановичу в начале трудового пути. Потом были другие дороги, другие должности, другая техника, но кредо оставалось прежним.

Измоленов помнит все места своих дорожных «кочеваний», чуть ли не с точностью до километра: 15 лет он жил и работал на Дальнем Востоке, в Сибири, Якутии. Строил дороги в Амурской области. Был главным инженером Башкирского управления дорог, заместителем начальника дороги Горький — Казань, управляющим Владимирского областного дорожно-строительного треста.

## Москва — Санкт-Петербург

Но главной дорогой своей жизни Николай Иванович считает трассу Москва — Санкт-Петербург, которой посвятил почти четверть века. Он был назначен ее начальником в 1972 году.

— Это назначение я принял тогда с большим волнением, — признался Николай Иванович. — Пожалуй, это стало для меня вторым по значимости со-

бытием после рождения дочери.

Еще бы! Главная дорога страны — всегда под надзором и пристальным вниманием руководства государства.

Что тогда из себя представляла первая трасса Советского Союза, построенная еще 250 лет назад по указу Петра Первого? Двухполоска, по которой неспешно ездил большие грузовики, старенькие «По-

беды», «Волги» и «Москвичи». Поначалу после дальневосточных дорог содержание этой трассы показалось пустяком, но со временем начала расти интенсивность движения, набирали обороты Волжский, Ульяновский, Горьковский автомобильные заводы. Увеличилось число местных, транзитных и зарубежных перевозок. В общем, двухполоска могла превратиться в одну большую пробку.

Стало ясно: нужна реконструкция. И прежде всего расширение дороги. Непривычные для того времени преобразования Николай Иванович начал с объединения ДЭУ и ДСР в ДРСУ.

Смысл прост: существовавшие до этого подразделения не могли осилить больших объемов работ. Люди и дорожная техника в итоге стали одной мощной производственной структурой. Всего таких организаций в подчинении у Измоленова стало десять. Но это полдела. Вся эта перетасовка ничто, если нет главного — финансирования и мотивации на труд.

«Но с людьми, с которыми мне посчастливилось работать, можно было свернуть горы, — говорит Измоленов, — поэтому не пугали никакие трудности». За три года объемы работ выросли в три раза. Параллельно активно перестраивались асфальтобетонные заводы. Далее последовала замена смесителей, технологии ведения и графика дорожных работ. Совершили поистине революционный прорыв — создали 100-тонные термос-бункеры, благодаря которым процесс загрузки автотранспорта асфальтобетонной смесью стал практически непрерывным. В итоге 10-метровая по ширине дорога Москва — Санкт-Петербург «выросла» до 22 метров. Так что современная четырехполоска многим обязана Николаю Ивановичу. Своим детищем сегодня он может гордиться по праву.

По словам Измоленова, он всегда работал с удовольствием и никогда не останавливался на достигнутом, стараясь всегда применять к делу научный подход. Например, впервые на дороге Москва — Ленинград стали использовать резиновую крошку. Это позволило не только увеличить коэффициент сцепления колес автомобиля с полотном, но и повысить пластичность полотна, устойчивость к образованию сдвигов. Примеров таких научных находок Измоленова можно приводить массу.

По мнению его коллег, он поднял большой пласт важных вопросов, который создал целое направление в дорожной науке. Можно с уверенностью сказать, что на его профессиональном опыте воспитано не одно поколение дорожников.

К нему, как и прежде, нередко обращаются за помощью.

Говорят, дорожник, как вечный странник, — постоянно в пути. Но на личном фронте, как и на профессиональном, у Николая Ивановича тоже все хорошо. Он счастливый муж, отец и дедушка. «А большего счастья в жизни и не нужно», — уверен он.

Несмотря на свой почтенный возраст, Николай Иванович по-прежнему в строю. «Наступила вторая молодость», — шутит Измоленов. Сейчас он руководит Тверским филиалом страховой компании «Регионгарант», которая обслуживает дорожные организации области. На сегодня их уже более 50. А клиентами стали более 4 тыс. человек. Впрочем, это и неудивительно, ведь жизненной энергии и энтузиазма у Николая Ивановича не занимать.

Юлия ПАУТОВА

## Визитка А

### Николай Иванович ИЗМОДЕНОВ

Работает в дорожной отрасли с 1951 года.

С 1972 по 1999 гг. — начальник Управления федеральной дороги Москва — Санкт-Петербург. Председатель Тверского областного научно-технического общества работников автотранспортных и шоссейных дорог.

С 1999 г. — заместитель гендиректора ООО «Страховая компания «Дорожник-Р», директор тверского филиала.

С 2005 г. — директор Тверского филиала ОАО «СК «Регионгарант».

Заслуженный строитель РСФСР, почетный дорожник, почетный работник транспорта России.