



ЮНЫЙ АВТОДОРВЕЦ

ЗА РУЛЕМ 15

АКТИВКА



## РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОРОГ ТАК ЖЕ ВАЖНЫ, КАК И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ

Первая пятилетка характеризуется небывалыми сдвигами в развитии дорожного и автомобильного хозяйства Союза. За эти годы было построено огромное по протяжению количество дорог. Дороги стелились по всему Союзу. Даже в таких отдаленных районах нашего Союза, как горный Таджикистан, где была неизвестна колесная повозка, появились дороги и советский автомобиль, начинающий постепенно вытеснять вьючный транспорт.

Несмотря, однако, на все успехи в области дорожного строительства, мы не можем еще сказать, что дорожная проблема в целом разрешена. Сейчас, когда удельный вес автоперевозок увеличивается, с полной очевидностью выясняется, что состояние автогужевых дорог является одним из существеннейших препятствий к развитию автоперевозок.

Наши автогужевые дороги, и не только низовая сеть, но даже большинство магистральных дорог, являются тем узким местом, которое не позволяет полностью использовать автомобиль. Из-за плохого состояния дорог снижается нагрузка автомобиля, коэффициент его использования, автомобиль преждевременно выходит из строя и срок его жизни резко сокращается. Это положение не нуждается в доказательствах.

Как на лучшую характеристику состояния дорог можно указать на цифровые данные о количестве дорог, нуждающихся в капитальном ремонте и перестройках. Так, по Украине при общем протяжении дорог с каменной одеждой в 4247 км нуждаются в перестройках 8,7 проц. и в капитальном ремонте — 41 проц., т. е. в общей сложности почти половина всех дорог. В РСФСР 22,7 проц. общего протяжения шоссе и гравийных дорог требуют перестройки и 37 проц. — капитального ремонта, что в общей сложности дает уже 60 проц. явно неудовлетворительных дорог. В ЗСФСР положение еще более тяжелое: там только 9 проц., т. е. менее чем одна десятая, дорог находится в удовлетворительном состоянии. Остальные 91 проц. дорог, покрытых каменной одеждой, нуждаются в перестройке.

Если дороги с каменной одеждой в таком тяжелом состоянии, то о грунтовых дорогах и говорить не приходится. Как правило, они проезжи только в сухое время года. Весной и осенью, когда по дорогам идут посевные и уборочные грузы, т. е. тогда, когда дороги наиболее нужны, когда на них падает максимум работы, они оказываются в непрезентабельном состоянии не только для авто, но и для гужа.

Объяснить теперешнее плохое состояние дорог только низким качеством строительства новых дорог и разрушенностью дорог, оставшихся нам в наследство от дореволюционного времени, нельзя.

Главная причина неудовлетворительного состояния дорог заключается в том, что мы не умеем еще как следует ремонтировать наши дороги и содержать их в чистоте и порядке, что мы недооцениваем этого вопроса. Ни дорожные органы, ни общественность не боролась по-большевистски за такие же большевистские темпы ремонтных работ, как были достигнуты при строительстве новых дорог. Мы зачастую забываем, что текущий ремонт и содержание дороги начинаются с первого же

**СОДЕРЖАНИЕ**

Ремонт и содержание существующих дорог так же важны, как и строительство новых . . . . .	1
Л. БРЮХАНОВ — Всесоюзный конкурс на лучший коллектив . . . . .	3
М. БЕЛЯЕВА — Некоторые итоги дорожного месяца . . . . .	4
М. ГЕННИН — Ремонт дорог — помощь урожаю . . . . .	6
Ф. КАЛИНИДИ — Подготовку автокадров на высшую ступень . . . . .	8
Машины Ка — а curious case of progress успешно преодолевают тяжелый путь . . . . .	11
Г. ДЕМИН — Как ремонтировать тракторы . . . . .	12

АЛЕКСАНДР ТАХ — Опыт работы первый в СССР дилеровской акт ремонтной станции . . . . .	16
А. ЗИЛОВ — Новые желтые грузовые конструкции НАТИ . . . . .	18
Обмениваемся опытом гаражей . . . . .	22
Новости мир вой автодорожной техники . . . . .	24
Инж. КОРОСТЕЛИН — Коробка сцеплений с бесконечным числом передач . . . . .	26
Работы молодых автодорожников пишут на обложку — ста т родного наго похода юных автодорожников на стадион Автодора в Москве (фото Союзфото) . . . . .	30

5 августа 1933

15