

*За рулем*  
3  
МАРТ 1959





В этом номере вы прочтете:

НЕБЫВАЛЫЙ РАЗМАХ  
ДОРОЖНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА

БОРИСОГЛЕБСКИЕ  
ТРУЖЕНИЦЫ

ГОТОВЬТЕСЬ  
К БОЛЬШОМУ СТАРТУ

ПРОПАГАНДИСТЫ  
ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

ИХ УСПЕХ — НЕ  
СЛУЧАЙНОСТЬ

СЕРЬЕЗНЫЙ РАЗГОВОР  
О МЕТОДИКЕ

ВАС ЖДЕТ  
ГОЛУБОЙ ПРОСТОР

СОВЕТСКАЯ  
МИКРОЛИТРАЖКА  
СКОРО СОЙДЕТ  
С КОНВЕЙЕРА

ОТ МАГАДАНА  
ДО УСТЬ-НЕРА

«СПАСИБО, ДРУЗЬЯ!»

С ЧЕГО НАЧИНАТЬ  
АВТОМОДЕЛИРОВАНИЕ

На первой странице обложки: Молодые досвафенцы — работницы предпринятий Киева, обучающиеся на курсах шоферов в городском автомобильном клубе.

Фото Ник. Николаева.

На четвертой странице обложки: Мастер спорта Ю. Сидоров с колясочником спортсменом первого разряда Ю. Герасимовым на трассе кросса имени В. П. Чкалова.

Фото мастера спорта  
В. Хлютова  
(Из снимков, присланных  
на конкурс).

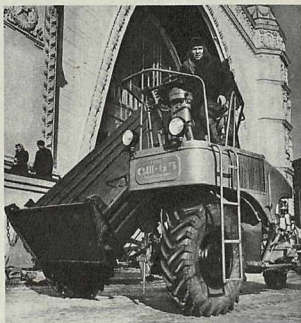


Большая спортивная арена в Лужниках этой зимой явилась местом ряда соревнований мотоциклистов. На снимке: финальный заезд в классе мотоциклов до 350 см<sup>3</sup> на приз Центрального стадиона имени В. И. Ленина.

Фото Б. Кузнецова.

Выставка достижений народного хозяйства СССР. На снимке: самодельное шасси Таганрогского комбайнового завода.

Фото Е. Тиханова.



На снимке: учащиеся десятого класса 475-й школы г. Москвы Марина Горбцова, Татьяна Блинова-Манохина на практике на заводе малолитражных автомобилей знакомятся с основами производства.

Фото В. Довгялло.





Н. ЛИТИВИН,  
начальник «Главдорстрой»  
Министерства транспортного  
строительства СССР

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ В СЕМИЛЕТКЕ

«Важнейшей задачей в семилетии является усиление строительства автомобильных дорог. В 1959—1965 годы намечается построить автомобильных дорог общегосударственного значения в 2,8 раза больше, чем за прошлое семилетие. При этом на важнейших направлениях дороги будут строиться преимущественно с це-

ментно-бетонным покрытием. Значительно расширится сеть дорог с твердым покрытием республиканского, областного и местного значения, особенно в районах освоения целинных земель».

(«Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы»).

Величественную программу создания наметил внеочередной XXI съезд Коммунистической партии. Семилетний план развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы знаменует новый важный этап в жизни нашей страны, вступившей в период развернутого строительства коммунистического общества.

В предстоящем семилетии все отрасли промышленности и сельского хозяйства сделают крупный шаг вперед по пути прогресса. Большие изменения произойдут и в автомобилестроении. Резко увеличится производство грузовых автомобилей. При этом наряду с обычными машинами тяжелые грузы будут транспортировать специальные полуприцепы грузоподъемностью от 20 до 60 тонн. Новые марки легковых автомобилей смогут развивать скорость до 170 км/час. На трассах междугородных сообщений появятся еще больше комфортабельных автобусов.

В предстоящем семилетии грузооборот возрастет примерно в 1,9 раза, а перевозка пассажиров автобусами — более чем в 3 раза. Общая грузоподъемность автомобилей увеличится более чем на 40 процентов.

Успешное решение задач, поставленных XXI съездом КПСС перед работниками автомобильного транспорта, немалым без дальнейшего повсеместного расширения строительства дорог и улучшения эксплуатации уже имеющейся дорожной сети.

Техническое состояние автомобильных дорог в настоящее время во многом не отвечает новым, возросшим требованиям. В прошлые годы дорожное строительство велось довольно медленно, во многих районах отсутствовали дороги с твердым покрытием, что приводило к высокой себестоимости перевозок, производимых автомобильным транспортом.

Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы

предусматривают небывалое развитие дорожного строительства, причем дорог с твердым покрытием республиканского и областного значения будет построено примерно в 2,2 раза больше, чем за прошедшие семь лет, а дорог общегосударственного значения, главным образом магистральных, в 2,8 раза.

Для реализации этой программы требуются огромные капитальные вложения. В связи с этим, помимо обычных источников финансирования — из государственного бюджета, впервые будут привлечены дополнительные средства за счет отчисления двух процентов от прибыли автомобильного транспорта.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 ноября 1958 года в строительстве и ремонте автомобильных дорог примут участие предприятия, совхозы, колхозы и другие организации. Формы привлечения к строительству и ремонту дорог заинтересованных хозяйственных организаций, подкаленные жизнью, уже сейчас успешно реализуются на практике. Так, методом народной стройки была сооружена дорога Горный — Шахунья, строится Большая Вязанское кольцо, дороги в Дагестанской АССР, в Калужской и других областях. Дальнейшее распространение этого метода строительства позволит в течение семилетия значительно ускорить сроки сдачи дорог в эксплуатацию.

Новые магистрали свяжут центральные районы Российской Федерации с Поволжьем, Уралом, Украиной и Прибалтикой, а районы Урала — с Западной Сибирью. Большое дорожное строительство запланировано в союзных республиках Средней Азии, в Казахстане, районах Восточной Сибири и Севера.

Новые выстроены автомобильные дороги общегосударственного значения будут преимущественно с цементно- и асфальтобетонным покрытием, что позволит автомобилям двигаться со скоростью более 100 км/час. Упор на строительство дорог с цементным по-

крытием не является случайным. Такие дороги требуют меньших затрат на свое содержание и в силу большего сцепления колеса с покрытием более безопасны для движения. А по стоимости они примерно равны дорогам с асфальто-бетонным покрытием.

Дороги высшей категории с бетонным покрытием, как правило, будут строиться четырехполосными и иметь разделительную озелененную полосу. Пересечение автомобильных дорог общегосударственного значения с другими автомобильными и железными дорогами будет осуществляться чаще всего в разных уровнях: одна дорога будет проходить над или под другой в зависимости от рельефа местности. На пересечениях с большой интенсивностью движения предусматриваются транспортные развязки, исключающие опасные для движения левые повороты.

Технические нормативы для строительства и реконструкции имеющихся автомобильных дорог определяют их грузонапряженность [интенсивность движения], а также их народнохозяйственное значение. В связи с этим на дорогах с малой интенсивностью движения будут использоваться гравийные или щебеночные, обработанные битумом или дегтем, покрытия.

Характерной особенностью предстоящего семилетия для дорожников является повышение капиталности дорог и сооружений. Это будет достигнуто за счет повышения устойчивости земляного полотна (насыпей), устройства более прочной дорожной одежды, рассчитанных на большую пропускную способность и предназначенных для движения тяжелых грузовых автомобилей.

При проектировании и строительстве новых дорог большое внимание уделяется безопасности движения. С этой целью предполагается ушить проезжую часть на виражах, подъемах и спусках.

Повышение технического уровня автомобильных дорог невозможно без соответствующего пересмотра и значительного улучшения техники и технологии дорожного производства, совершенствования дорожных конструкций. За последние годы проделана некоторая работа в этом направлении. Положительным является то, что из года в год тяжелой ручной труд дорожных рабочих заменяется высокопроизводительными машинами. Если в 1950 году на один миллион средств, затраченных на строительные монтажные работы, в организациях Министерства транспортного строительства приходилось в среднем 60 постоянных рабочих, то уже в 1958 году эта цифра уменьшилась в три раза, а производительность труда возросла в 2,6 раза.

В результате оснащения дорожных хозяйств большим количеством высокопроизводительных и разнообразных машин резко возрос уровень комплексной

Один из участков дороги Москва — Горький. Так будет выглядеть автомагистраль, построенная в предстоящем семилетии.

