

рог, а за последние четыре года сдано в эксплуатацию только 40 км, несмотря на то, что земляное полотно со щебеночным основанием было построено значительно раньше. Более 150 км дорог в течение трех лет находится в стадии строительства и нет оснований утверждать, что они будут окончены в этом году.

Создавшееся положение серьезно тормозит развитие нефтяной промышленности республики. Отсутствие подъездов к новым месторождениям не дает возможности пользоваться автомобильным транспортом весной, осенью и зимой, и грузы на расстояние до 200 км доставляются тракторами. Нетрудно подсчитать, во что это обходится государству.

И. Д. Тарасов считает, что в работе дорожно-строительных организаций еще много косности и консерватизма, в проектировании дорог преобладают дедовские методы, не учитываются новейшие достижения науки и техники.

Взамен асфальтобетонных покрытий автор письма предлагает строить сборные цементобетонные покрытия, которые, по его мнению, имеют несомненные преимущества перед первыми. Это позволит использовать цементобетонные плиты, изготовленные индустриальным способом, повысить производительность труда и коэффициент использования машин и механизмов и ликвидировать сезонность в строительстве. Для изготовления цементобетонных плит предлагается в пойме р. Камы, богатой песком и гравием, построить цементобетонный завод, откуда готовые изделия вывозить железнодорожным, водным и автомобильным транспортом к месту укладки. Подчеркивается, что ремонт цементобетонных покрытий бо-

лее прост, так как, по существу, сводится лишь к замене отдельных плит.

Для отдельных районов нефтяных разработок, где интенсивность движения невелика, рекомендуется внедрять сборные колеиные покрытия системы инж. Яковлева.

Далее автор останавливается на содержании автомобильных дорог. Он пишет, что высота земляного полотна построенных дорог не превышает 60 см, и во многих местах дороги проходят в нулевых отметках. В этих условиях дороги зимой обильно заносятся снегом, а весной и осенью затопляются водой. Защита дорог от снежных заносов с помощью зеленых насаждений очень дорого стоит, да и выращивание их в нефтяных районах представляет большие трудности. Более экономичной является щитовая снегозащита, но плохо то, что у щитов скапливается большое количество снега, который весной превращается в воду, затопляющую земляное полотно.

Выход из положения автор видит в строительстве дорог с высокими насыпями — до 1,5 м. Тогда будут обеспечены хороший водоотвод и хорошая продуваемость насыпи. Возведение земляного полотна до такой высоты при наличии высокопроизводительных землеройных машин незначительно увеличит стоимость автомобильной дороги (1 км земляного полотна высотой 1,5 м обходится в 65 тыс. руб.), но в дальнейшем, при эксплуатации, эти расходы очень быстро окупятся — в течение трех лет.

Автор полагает, что такие радикальные меры будут способствовать коренному улучшению дорог Татарской АССР — одного из основных нефтяных районов Союза ССР.

## ИЗМЕНИТЬ МАРКИРОВКУ ДОРОЖНЫХ МАШИН

Как известно, дорожно-строительные машины выпускаются под марками, обозначенными буквой Д со следующей за ней цифрой — номером модели. Такая маркировка была удобна, когда количество типов и моделей машин было небольшим. В настоящее же время, когда выпуск машин с каждым годом увеличивается, а у отдельных типов машин количество моделей достигает 10 и более, существующая маркировка становится неудобной.

В самом деле, дорожнику приходится держать в памяти большое количество марок дорожных машин, имеющих однообразное обозначение для бульдозеров, грейдеров, скреперов, катков и др., номера моделей, как правило, трехзначные, их трудно запомнить. Все это создает неудобства, излишние трудности и ведет к путанице.

Более правильно, по нашему мнению, было бы маркировать дорожно-строительные машины так, чтобы сама марка уже давала представление о том, что это за машина, для каких целей она предназначена и какая ее главная характеристика, отличающая одну модель

от другой данной группы машин. Такая марка, вероятно, может состоять из начальных букв названия машин (в отдельных случаях завода-изготовителя), а следующая за ними цифра должна характеризовать главнейший параметр машины данного типа.

Например, марка Д-188 без наименования машины остается загадочной и непонятной, а при наличии наименования — не дает представления о главнейшем параметре, в данном случае емкости ковша. Если этой машине (скреперу Д-188) присвоить марку СК-15, то это сразу выделяет данную модель машины из числа других и говорит об ее наименовании и емкости ковша.

Цифры в марках бульдозеров и грейдеров могут характеризовать длину отвала, в марках катков — их вес и т. д.

Конечно, наше предложение не может претендовать на совершенство, могут быть предложены и другие системы маркировки машин. Ясно лишь одно, что с ростом номенклатуры дорожных машин старая маркировка становится неудачной и нуждается в изменении.

*Инж. И. Леонвич*