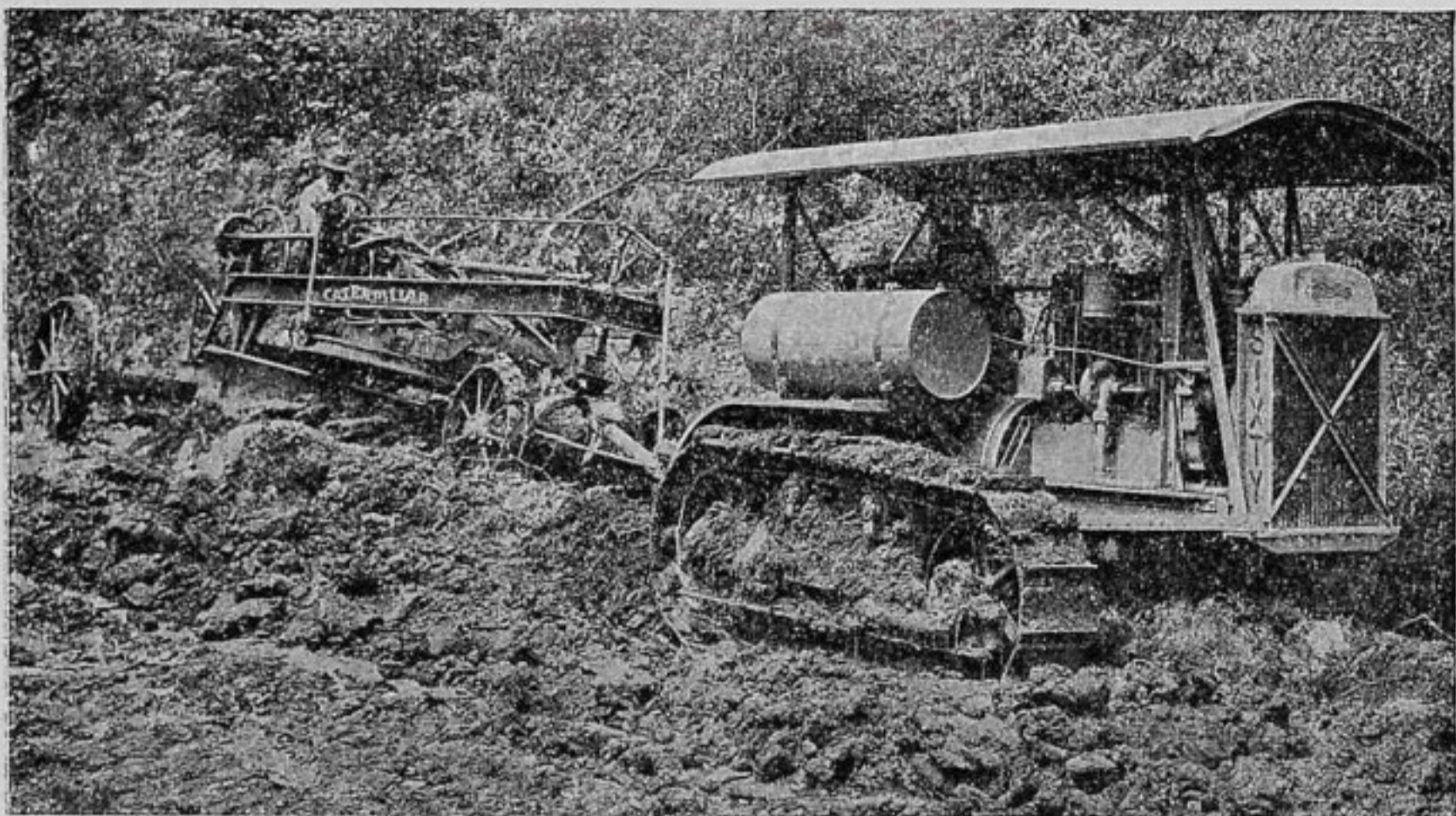


# ЗА РУЛЕМ

16

1930





# Гусеничные тракторы „КАТЕРПИЛЛАР“ и дорожные машины

ПРИМЕНЯЮТСЯ ПРИ СООРУЖЕНИИ ДОРОГ И СПОСОБСТВУЮТ  
ИХ БОЛЕЕ ДЕШЕВОЙ СТОИМОСТИ.

Благодаря своей огромной мощности и надежному сцеплению с почвой, трактор «КАТЕРПИЛЛАР» прокладывает дороги в самых диких и непроходимых местностях. Медленный и тяжелый ручной труд совершенно устраняется. Всю работу делает трактор «КАТЕРПИЛЛАР», который легко перевозит большие грузы по снегу, льду и болотам. В результате — экономия во времени, энергии и горючем.

Имеются дорожные машины «КАТЕРПИЛЛАР» для различных марок тракторов «КАТЕРПИЛЛАР». Эти машины обладают необходимой мощностью и выносливостью для работы с соответственным трактором. Машины «Blade Graders» фирмы «КАТЕРПИЛЛАР» снабжены массивными крепкими ножами, подрезающими почву подобно дисковым боронам. Ими легко работать и управлять.

Двое рабочих — один для управления трактором «КАТЕРПИЛЛАР», а другой

для Грейдера «КАТЕРПИЛЛАР» — вполне справляются с постройкой дороги. Таким образом, дорога, длиною во много километров, может быть построена в течение одного года двумя рабочими и при незначительных затратах.

Штабквартира Технических Представителей  
Тракторной Компании Катерпиллар,  
Отель Савой, Москва.

## Caterpillar Tractor Co.

PEORIA, ILL. and SAN LEANDRO, CALIF., U.S.A.

Track-type Tractors Combines Road Machinery

# CATERPILLAR

REG. U.S. PAT. OFF.

Товарный Знак Зарегистрирован

# Т Р А К Т О Р



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ  
«АВТОДОР»

Третий год издания

Редколлегия: А. Браун, Н. Беляев, А. Головкин, проф. И. Грибов, В. Дмитриев, М. Кольцов, инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов, М. Презент, В. Осинский, А. Мандельяну, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

ОГЛАВЛЕНИЕ

|   |    |
|---|----|
| И. ФЕЛЬДМАН.— О „нутре“ автодорожской работы . . . . .                                    | 1  |
| М. НАДЕЖДИН.— Автотранспорт на помощь овощам . . . . .                                    | 3  |
| Тракторный парк Московской области к осенней посевной кампании . . . . .                  | 5  |
| К. БЕНУА.— Изучение погоды и дороги . . . . .   | 6  |
| Лицо нашего читателя . . . . .  | 8  |
| Колеса современных легковых автомобилей . . . . .   | 10 |
| Моторизация и механизация — важнейшие проблемы современных армий . . . . .                | 12 |
| Создадим советское мотоцикlostроение . . . . .  | 14 |
| На фронте автостроительства . . . . .   | 16 |
| Строительство тракторных заводов . . . . .  | 17 |
| М. СОЛОМОНОВ.— Усилим водно-моторный транспорт! . . . . .                                 | 19 |
| Проф. И. ГРИБОВ.— По Америке . . . . .  | 22 |
| Новый способ торможения автомобиля . . . . .  | 25 |
| Проф. Е. ЧУДАКОВ.— Устройство автомобиля . . . . .  | 26 |
| А. ЗЛАТОВ.— Бригады московских автодорожцев в колхозах . . . . .                          | 28 |
| На обложке: Конструктор инж. А. Бойков испытывает глиссер на Москвереке. Фото А. Шайхета. |    |

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-36-15.

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27.

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул., 11, „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

О „НУТРЕ“ АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЫ

...Пленум вынужден обратить внимание на  
а) замкнутость отдельных автодорожских организаций в узком кругу вопросов автоучебы...  
д) на отставание автодорожских организаций в деле мобилизации широкой общественной инициативы для содействия строительству автомобилей, дорожных машин, рациональной эксплуатации автодорожного и тракторного имущества...  
е) на чрезвычайно слабое развитие среди автодорожской общественности социалистического соревнования, недостаточно энергичную борьбу за промфинплан предприятий, тесно соприкасающихся с автотракторной и дорожной отраслями народного хозяйства...  
(Из постановлений 2 го расширенного Пленума Центрального Совета Автодора.)

**Е**СЛИ присмотреться к тому, чем сейчас заняты автодорожские организации от коллектива до области и края, то вся их работа в большинстве (исключения, понятно, есть, но не в них дело сводится, обычно, к выполнению двух функций: продаже лотерейных билетов и автоучебе или, в отдельных случаях, организации автобусного или автомобильного движения между какими-нибудь местными пунктами, в основе чего лежит голый коммерческий расчет или погоня за наживой. Конечно, успешное проведение лотереи и организация занятий кружков и курсов по изучению управления автомобилем — нужное дело, но ограничиваться только этим, — значит абсолютно не понимать задач общества.

В самом деле, в стране, самоотверженно и с невиданной энергией строящей новое социалистическое общество, идет небывалая по своим темпам и размерам стройка: воздвигаются корпуса новых заводов-гигантов, на смену вековой бороне, сохе и цепам приходят тракторы и комбайны, меняется с поразительной быстротой весь уклад, создававшийся столетиями, а автодорожцы не находят себе никакой работы, кроме рулежки на автомобиле и продажи лотерейных билетов.

Между тем, точек приложения общественной инициативы хоть отбавляй.

Возьмем хотя бы автомобильный сектор работы общества. Мы строим первые автомобильные заводы. Разве автодорожским коллективам при этих заводах и при целом ряде других заводов и учреждений, связанных с этими строительствами и поставляющих им материалы, полуфабрикаты, те или иные детали и т. д., нечего делать? Разве коллектив Автодора при Нижегородском автосборочном заводе не обязан был своевременно сигнализировать о тех прорывах, которые имеют место на заводе? Разве он не должен был первым крикнуть на всю страну, что 250 автомобилей, спущенных с конвейера, стоят без дела и ждут кузовов из Сормова, а Зернотрест и другие хозорганы, которым эти машины нужны до зарезу, „сидят у моря и ждут погоды“? Разве коллектив Автодора при Сормовском заводе, зная, что Сормово срывает выполнение договора с Нижегородским автосборочным заводом о поставке кузовов, имеет право сидеть сложа руки? А между тем эти коллективы, зная о приведенных выше вопиющих фактах, вместо того чтобы привлечь внимание всей страны к этим прорывам, занимались только автоучебой или чем-нибудь в этом роде. Или другое. Все знают, как безобразно, прямо-таки преступно, обращаются у нас с автото-транспортотом: гонят автомашины по абсолютно непроезжим дорогам, тогда, когда можно этого избежать, не просматривают во-время моторов и машин, ездят по нашим

ухабам и рытвинам с абсолютно недопустимой скоростью и т. п. Во многих наших автохозяйствах машины эксплуатируются самым варварским, зверским образом, и в результате — быстрый износ дорогостоящих импортных машин, за которые заплачено полноценной валютой, и громадный ущерб государству. Вот где благодарная почва для приложения автодорожской энергии. Если ячейки Автодора при учреждениях, заводах и гаражах добьются того, что дело эксплуатации автомобилей и их ремонта будет поставлено рационально, то уже это одно оправдывает их существование. А сейчас коллективы Автодора проходят мимо этого вопроса.

Организовывать бригады из автодорожцев для поголовного и периодического обследования авто-мото-хозяйств, заслушивать на заседаниях местных отделений Автодора отчеты авто-мото-хозяйств об их работе, ударять всей силой общественного контроля и негодования по головам, наносящим ущерб советскому государству на авто-гаражном фронте, организовывать социалистическое соревнование между шоферами, добиваясь соблюдения ими всех правил авто-езды и внимательного, бережного отношения к автомашинам, помогать административным органам ставить на культуру ногу уличное движение в крупных городских центрах, — вот часть наиболее актуальных задач, стоящих перед автодорожскими организациями.

Проблема трактора была до сих пор вне поля зрения Автодора. Последний пленум общества включил трактор в сферу его деятельности и, таким образом, круг вопросов, стоящих перед Автодором, получил еще большую полноту. Поставить общественный контроль за ходом строительства и организацией производства на новых тракторных заводах, во-время замечать все недочеты, помогать их устранять, добиваться максимального эффекта от эксплуатации тракторов, сильно ударять по рукам тех водителей и механиков, которые неряшливо обслуживают тракторы, объяснять крестьянству роль и значение трактора в деле коллективизации, повышения урожайности и облегчения трудовых процессов, — все это опять-таки ложится на плечи автодорожских организаций и коллективов в первую голову.

А дорожный вопрос? Мало трубить о бездорожье, — надо дело делать. Надо прорвать решительным натиском „грязевую блокаду“, сжимающую, как в тисках, наше хозяйство и сводящую нас на уровень

отсталых азиатских государств. Организации и коллективы Автодора на этом фронте должны быть застрельщиками и передовыми бойцами. Закон о трудовой дорожной повинности существует уже два года, а что реально он дал? Ничего или почти ничего. Почему? Потому что не было той организующей силы, того инициативного ядра, которое подняло бы крестьянские массы, нуждающиеся в хорошей проезжей дороге, как в воздухе, на эту работу, не было той самостоятельной организации, которая возглавила бы это большое дело. Автодорожские организации, начертившие на своем знамени борьбу с бездорожьем, спят... и видят во сне усовершенствованные американские дороги. Кое-где делаются попытки подойти вплотную к использованию трудовой дорожной повинности (например, в ЦЧО, в Острогжском районе), но все это — лишь робкое начало, на котором далеко не уедешь. Коллективы Автодора, в особенности при совхозах, колхозах и машинно-тракторных станциях должны, наконец, взять инициативу в свои руки и, не ставя себе „мировых задач“, заняться строительством подъездных путей и дорог в своих районах, мобилизуя в порядке трудовой повинности, на основе социалистического соревнования и ударничества, энергию и труд крестьянских беднячко-среднезажиточных масс.

Надо, чтобы не стояли „беспризорными“ по дорогам, как это нередко бывает сейчас, американские дорожные машины, и об этом должны позаботиться опять-таки автодорожцы.

Не будем останавливаться на других сторонах работы общества. Приведенного достаточно, чтобы показать, к каким точкам могут и должны быть приложены инициатива, самостоятельность и энтузиазм автодорожского актива. Партия и советская власть ждут от Автодора других темпов, другого размаха, другой работы.

Решительно перестроившись организационно, перейдя на рельсы подлинной общественности, поставив во главу угла живую работу, вовлекая в свои ряды наиболее активную, наиболее передовую часть рабочих, комсомольцев, колхозников, женщин, пионеров, широко применяя методы ударничества и социалистического соревнования, Автодор, при полной поддержке партийных, советских и профсоюзных органов, перестанет топтаться на одном месте и превратится в полнокровный общественный организм, достойный тех важнейших задач, которые выпали на его долю.

И. Фельдман

## ТРАНССИБИРСКИЙ АВТОПРОБЕГ ВЛАДИВОСТОК — МОСКВА

**13—15** АВГУСТА отряд Автодора в составе командора пробега Владивосток — Москва т. Заикина, механика, специалиста-дорожника и опытных водителей возьмет старт из Владивостока в Москву.

Участники пробега едут на трех машинах „Форд“ последнего выпуска, собранных во Владивостоке.

Пробег продлится три месяца. Маршрут его: Владивосток — Хабаровск — Благовещенск — Чита — Иркутск — Томск — Новосибирск — Челя-

бинск — Уфа — Казань — Н.-Новгород — Москва, общим протяжением 12 тыс. км.

Большую часть пути автомобилистам придется ехать по проселочным дорогам, часть пути лежит через тайгу.

Цель пробега — дать характеристику транссибирского пути, выяснить пригодность „Форда“, испытать шины Резинотреста и пр.

В ближайших номерах журнала будут освещены результаты пробега и даны путевые впечатления его участников.