

3 ЗА РУЛЕМ



24
1930

в конвейере автомобильного производства завода № 18 в другой
стороне страны. Впервые в автомобильной промышленности СССР

Побит мировой рекорд

«Катерпиллар» производит среднюю годовую норму работы без остановки!



В продолжении более двадцати дней и двадцати ночей не прекращался шум мотора выносливого трактора «Катерпиллар». Работа в действительных полевых условиях, под наблюдением отдела с.-х. механики, сельско-хозяйственного колледжа штата Орегон, «Катерпиллар» побил все рекорды своего типа, работавший в продолжении 481 часа и 5 минут. Днем и ночью, с 12 апреля до 3 мая, непрерывно двигались по сельским хозяйствам и садам штата Орегон, расположенным по соседству с колледжем. Исключительная выносливость и надежность «Катерпиллар» ни разу не отказывалась в работе, которую он совершал день за днем, с легкостью, почти не поддаваясь износу. Искроустойчивые цилиндры мотора и гусеницы, как на этой модели «Катерпиллар», выдерживают работу в течение 1600 часов. По окончании испытания отдел механики колледжа произвел тщательный осмотр всех работающих частей в отношении износа, причем износ мотора и гусениц оказался почти ничтожным.

ОСОБЕННОСТИ ИСПЫТАНИЯ
Трактор работал в продолжение 481 часа и 5 минут. Число оборотов мотора за это время было 37 421,098. Количество добавленного горючего — 2743 литра. Количество масла — 61 литр. Спущено в картер 16 литров. В радиатор долито 0,001". Цилиндры растянулись на 0,001".

Штабквартира Технических Представителей Тракторной Компании Катерпиллар: **ОТЕЛЬ САВОН, МОСКВА**

Caterpillar Tractor Co.
РЕОРИ, ИЛ. and SAN LEANDRO, CALIF., U.S.A.
Гусеничные тракторы, Комбайны,
Дорожные машины

CATERPILLAR
Товарный Знак Зарегистрирован
Т Р А К Т О Р

ЗАРУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
«АВТОДОР»

Третий год издания

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

СОДЕРЖАНИЕ

Автодорожцы, на выборы советов! . . .	1
Я. ДРОБНИС.—Вредители в дорожном хозяйстве	2
М. НАДЕЖДИН.—Прорыв на фронте авторезины	3
А. ЛЯСС.—Добыча советской нефти не должна отставать от темпов автотракторизации Союза	7
М. СОЛОМОНОВ.—На фронте мотоцикlostроения „без перемен“	
Рулевые социалистических полей	10
На фронте автотракторного строительства	12
О кадрах для автотракторных заводов	14
Инж. А. ЩУРОВ.—Как пустить двигатель в холодную погоду	16
Вл. КОНОНОВ.—Дорожное машиностроение—на первый план!	18
Почему автомобиль заносит на скользкой мостовой	20
Автодор в Нижне-Волжском крае	22
По письмам рабкоров-автодорожцев	23
Указатель материалов, помещенных в журнале в 1930 году	24

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15.

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.

АВТОДОРОВЦЫ на ПЕРЕВЫБОРЫ СОВЕТОВ!

ПРОВОДИМАЯ отчетно-перевыборная кампания советов должна всколыхнуть общественность нашей страны для осуществления намеченного в пятилетке строительства наших дорог. Планы, намеченные отдельными советами, должны быть подвергнуты жесточайшей критике с точки зрения выполнения контрольных цифр. Отчетно-перевыборная кампания должна мобилизовать всю массу автодорожцев на усиление советского автотракторного строительства, еще больше развивая на заводах социалистическое соревнование, ударничество, самозакрепление до окончания пятилетки.



Перевыборная кампания на заводе АМО. У входа на завод

Автодорожец должен стать лучшим производственником, лучшим ударником. Он должен своими предложениями и личным примером рационализировать производство. Автодорожец должен стать передовиком-организатором общественной активности в пере-выборах советов.

Отчетно-перевыборная кампания должна явиться мощным толчком к закреплению того огромного перелома, который в результате правильного проведения решений партии имеется в низовых бедняцко-средняцких массах деревни в сторону коллективизации.

Задачей деревенских организаций общества является стопроцентное вовлечение автодорожцев в колхозы.

Автодорожские организации должны быть вернейшими помощниками в ликвидации кулачества как класса.

В отчетно-перевыборную кампанию автодорожскими организациями необходимо развернуть широкую разъяснительную агитацию о значении, благоустройства наших дорог, пропагандируя закон о применении труддорповинности. Президиум Центрального Совета предлагает создать на местах автодорожские бригады, которые должны проверять правильность использования местными советами бюджетных ассигнований по строительству дорог, подвергая жестокой критике бездействующие советы. В наказе вновь избран-



Перевыборная кампания на заводе АМО. Депутат райсовета, маляр кузовного цеха т. Абрамов дает разъяснения избирателям

ным советам специальные пункты о дорожном строительстве должны занять должное место.

В эту отчетно-перевыборную кампанию необходимо добиться организации новых коллективов общества, на практике осуществляя лозунг „Ни одного колхоза, совхоза и МТС без автодорожской организации“. С этой целью необходимо развернуть широкую работу, ставя ее под углом зрения значения Автодора в общей си-

стеме строительства нашего хозяйства и участия в нем масс трудового населения Союза.

В работе нашей организации очень мало места занимает участие женщин и юношества. Отчетно-перевыборная кампания советов должна быть использована для ликвидации этого недочета.

Живое участие в работе по перевыборам советов должно выразиться в организации выездов в деревню агитавтомобилей, автоколонн с плакатами, кинопередвижками и передвижных автовыставок „Отчет совета“ и т. п., в широком освещении наших достижений и задач автодорожских организаций.

Угроза интервенции выдвигает перед автодорожскими организациями задачу укрепления обороноспособности нашей страны и постановку военной работы общества на первый план. Проводимая отчетно-перевыборная кампания советов должна активизировать эту работу по линии установления и закрепления связи автодорожских организаций с военными секциями советов.

Президиум Центрального Совета подчеркивает огромное политическое значение кампании перевыборов советов, которая должна проходить под общим лозунгом мобилизации масс на выполнение программы большевистского третьего года пятилетки.

ВРЕДИТЕЛИ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

ПРОЦЕСС вождей и главарей вредительской организации развернул перед всей пролетарской общественностью СССР и рабочим классом всего мира преступную отвратительную долголетнюю работу, которую они вели под командой и по указаниям генеральных штабов Антанты.

Перед советским судом держали ответ те, кто объединял и руководил вредительством во всех отраслях хозяйства Союза. Программа вредительства — буржуазная монархическая власть, цель — свержение советской власти, тактика — систематическое разрушение хозяйства и противодействие всем мероприятиям рабочей власти по социалистическому строительству.

Широко разбросали вредители свои щупальцы по различным отраслям хозяйства. На процессе мелькали лица, среди которых фигурировали главари-вредители на транспорте: Красовский, Янушевский и др. „славные“ соратники фон-Мекка. Осуществляя программу вредительства на транспорте, они разбросали свою гнусную деятельность на все виды транспорта и в частности на автодорожный. Если теперь органами ОГПУ вскрыта вся деятельность и центр вредителей, то в свое время уже была раскрыта банда вредителей в дорожном хозяйстве во главе с инженерами Гайдуком, Пыларем и др.

Каков характер вредительства, осуществлявшегося в дорожном хозяйстве в течение нескольких лет этими агентами буржуазии?

Из показаний Рамзиных, Калинниковых и др. мы видели, что эти люди занимались не только прямым вредительством, но шпионажем и диверсионной деятельностью. Их работа сосредоточивалась на тех узловых пунктах, которые были связаны с оборо-

ной страны. Вот этот вид вредительства получил наиболее яркое выражение в дорожном хозяйстве. Вредители в Цудортрансе и в других дорожных органах сосредоточивались главным образом на объектах дорожного строительства, имевших в большой своей части значение для обороны страны. Их деятельность в этой области выражалась в том, чтобы ни один из начатых объектов дорожного строительства не мог быть окончен в срок. Они выбирали такие направления трассы, устанавливали такие технические типы дорог, которые не могли отвечать интересам хозяйства нашей страны и далеко не отвечали интересам обороноспособности Союза.

Продавая себя за деньги иностранным фирмам, они производили заказы механического оборудования, которое не могло удовлетворить потребностей дорожного строительства. Связанные между собою по всей периферии Гайдуки, Пылари и Жерве — в прошлом богатые и „знатные“ инженеры — вносили дезорганизацию в важнейшие работы по дорожному строительству.

Не заботясь о постройке самой дороги, они ухлопывали колоссальные суммы на дорогостоящие искусственные сооружения, которые не вызывались условиями движения на дороге, грузонапряженностью и грузооборотом.

В теоретических трудах по экономике автодорожного транспорта эти люди в течение многих лет проповедывали идею о том, что протяжение благоустроенной автодорожной сети в количественном отношении должно отвечать протяжению железнодорожной сети, т. е. если мы имеем железнодорожную сеть, примерно, в 70 тыс. км, то и автодорожная сеть должна тоже выражаться в таких же приблизительно размерах.