

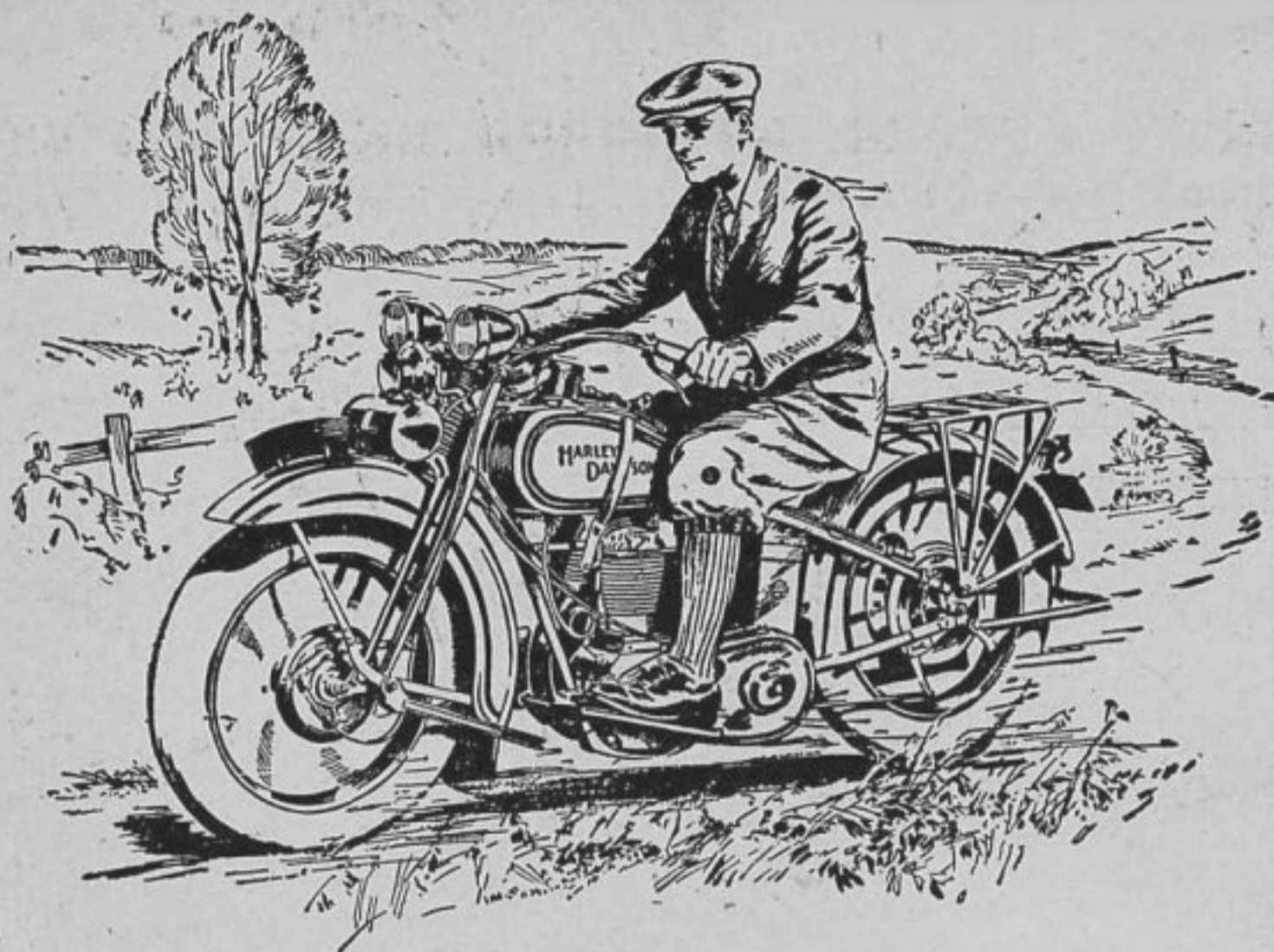
1930

13

# ЗА РУЛЕМ



А. С. К. И. Д. О. В. О. В. Г. О. Н. Е. К.



## ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНЫЙ ОДНОМЕСТНЫЙ МОТОЦИКЛ ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН 30-50!

Хотя этот мотоцикл легкого веса, но он построен так же солидно, как и двухместный «BIG TWIN». Он сконструирован для одного ездока. Делает повороты при скорости одной мили в минуту. Обладает достаточной мощностью для езды по самым плохим дорогам. Доступ к мотору мотоцикла «30-50» весьма удобен. Все части одноместного мотоцикла, изображенного на рисунке, можно заменять соответствующими частями «BIG TWIN» в 700 см, за исключением мотора. К новым усовершенствованиям моделей 1930 года принадлежат следующие: двойной прочности рамы, кованые в штампах передние вилки, более крупные шины, кованые ободья с желобами. Резервуары более широкого и короткого размера, секретный замок, улучшенная муфта сцепления и большего размера передний тормаз.

Одноместный мотоцикл «30-50» крупного

размера, солидно построенная машина, чрезвычайно экономная в расходе горючего и масла. Конструкция настолько проста, что каждый может очень легко управлять ею и обслуживать ее механизм.

Если вы желаете иметь легко управляемый, исключительно одноместный мотоцикл, приобретите Харлей-Дэйвидсон «30-50».

Мотоцикл *Big Twin* с боковой коляской модели 1930 года, для тяжелой службы и плохих дорог — вне конкуренции.



Harley-Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis., U. S. A.

# HARLEY-DAVIDSON

## MOTORCYCLES

# МИЛЛИОН ЧЛЕНОВ АВТОДОРА ШЛЕТ XVI СЪЕЗДУ ВЕЛИКОЙ ЛЕНИНСКОЙ ВКП(б) ПЛАМЕННЫЙ ПРИВЕТ!



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА  
«АВТОДОР»

Третий год издания  
Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,  
В. Дмитриев, М. Кольцов, Н. Осин-  
ский, М. Презент, проф. Е. Чудаков

## О Г Л А В Л Е Н И Е

Итоги пленума . . . . .	1
За 15 дней . . . . .	2
И. ФЕЛЬДМАН.— Чем может гордиться Чувашская АСР . . . . .	3
Еторой расширенный пленум Цент- рального Совета Автодора . . . . .	4
Эмиль КРОТКИЙ.— Шайтан-арба . . . . .	15
Английские трехосные автомобили . . . . .	16
Ник. ВАСИЛЬЕВ.— За мотолодки и глиссеры! . . . . .	18
Дороги и автомобили во всем мире . . . . .	19
Инж. М. КАЛИТА.— Клинкер . . . . .	20
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ.— Устройство автомобиля . . . . .	23
На фронте автостроительства . . . . .	25
Автодорожный экран . . . . .	26
Мировые автомобильные рекорды . . . . .	28
Обмениваемся опытом мест . . . . .	29
Техническая консультация . . . . .	31
Библиография . . . . .	32
На обложке — Узбек-тракторист в совхозе им. Сталина. Фото А. Шайхета	

Центральный Совет Автодора—Москва,  
Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-16  
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 Ру-  
лем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

## И Т О Г И П Л Е Н У М А

**З**АСЕДАВШИЙ в течение 5 дней расширенный пленум Центрального Совета Автодора проделал огромную работу. Всероссийский съезд Автодора, предполагавшийся к созыву весной этого года, по различным обстоятельствам был отложен и пленуму пришлось фактически выполнять работу съезда. Пленум заслушал доклады по всем важнейшим вопросам автодорожной работы. Резолюции пленума дают обильный материал для проработки и направления деятельности Автодора на местах.

Пленум заслушал доклад т. А. М. Лежавы об итогах и перспективах деятельности Автодора.

Тов. Лежава неоднократно подчеркивал, что Автодор есть организация общественная и только по линии общественной инициативы, самодеятельности и охвата общегосударственных интересов должна идти работа общества. Отмечая опасность замыкания отдельных организаций в круг узких интересов учебы или коммерческой деятельности, докладчик на ярких примерах иллюстрировал широкое поле применения автодорожной инициативы.

Большое место уделил пленум дорожному вопросу. Доклад Главдортранса и содоклад дорожной секции были выслушаны с большим вниманием. Разгоревшиеся прения явственно показали, что борьба с бездорожьем на данном этапе деятельности общества — главная задача. Большая работа проделана пленумом и в разработке вопросов автостроения и проблемы кадров.

Подводя итоги прошедшему пленуму, нужно отметить напряженный и деловой характер его работы и ту активность, которую проявляют отдельные автодорожные организации на местах. Препятствия в работе Автодора огромны. Тут и равнодушие хозяйственных, партийных и общественных организаций, и новизна дела, и, главным образом, отсутствие кадров. На работу в Автодор, как сообщили некоторые делегаты, партийные и общественные организации выделяют товарищей, показавших себя неспособными ни на какую другую работу.

Это безобразие надо самым решительным образом устранить. Автодор, выходящий сейчас на передовые позиции хозяйственного строительства, должен быть укреплен сильными работниками, и это, как показала практика отдельных районов, дает чрезвычайно благоприятные результаты для хозяйственного развития этих районов.

Пример чувашских автодорожцев, сумевших организовать аэросанное и глиссерное сообщение в отсталой республике, должен служить ярким доказательством важности автодорожной работы.

Особенно интересным было выступление на пленуме представителей комсомола. Признавая, что комсомол до сих пор недостаточно оценивал работу общества, они заверили пленум, что отныне передовым отрядом автодорожцев, ведущих борьбу на автомобильном и дорожном фронте, будут комсомольцы. Автодорожные организации на местах должны будут на практике проверить конкретное выполнение данных обещаний.

На основе решений пленума вся автодорожная масса должна энергично участвовать в работе по „превращению нашей отсталой страны в страну металлическую, в страну автомобилизации, в страну тракторизации“.

## ПРИВЕТ ТРАКТОРНОМУ ГИГАНТУ!

**16** ПАРТИЙНЫЙ съезд и с ним вся советская страна получили от сталинградских пролетариев прекрасный подарок — своевременный пуск гигантского тракторного завода.

Темпы, которыми строился тракторный завод, вызвали восхищение всей советской общественности и являются блестящим доказательством реальности лозунга „догнать и перегнать капиталистические страны“. Мы надеемся, что темпы работы сталинградского завода не отстанут от темпов Сталинградского строительства.

Каждые шесть минут — трактор, — таково задание тракторному заводу. Сталинградские пролетарии добьются того, что именно шесть минут, а не 7 и не 8 будут интервалом между выпуском тракторов. Но для этого им нужна широкая помощь всей страны и, в первую очередь, автодорожской общественности. Автодорожские коллективы на предприятиях, снабжающих Сталинградский тракторный завод, должны связаться с автодорожскими коллективами на самом заводе и общими усилиями добиться бесперебойного снабжения завода всем необходимым. Забота о сталинградском тракторном заводе должна занять видное место в работе Автодора.

## ВНИМАНИЕ КЛИНКЕРУ!

Мы хотим вернуться к теме, которая покажется нашим читателям старой. Многие еще помнят широкую кампанию печати по вопросу о клинкере, поднятую в прошлом году. Скромный клинкер должен был, по мнению газет, произвести революцию в нашем дорожном хозяйстве. Наша пресса настолько яростно описывала громадные преимущества клинкера, что у читателя невольно рождался вопрос, почему до сих пор не уделяли внимания этому важному делу. Общественное мнение настойчиво требовало немедленных мер по налаживанию в широком масштабе клинкерного производства.

Эта кампания, как и многие другие, быстро отшумела. Кое-где промелькнули кисло-сладкие статьи насчет того, что, мол, клинкер перехвалили, что это очень дорогой способ замощения, что это не новость, что в Черниговской губернии его давно применяют и т. д. То, что клинкер не „новость“ было почему-то главным аргументом его противников.

Под Москвой, на Ленинградском шоссе, в результате шумихи было все же замощено клинкером десятка два метров шоссе. Прошел год. В нашем дорожном строительстве снабжение

клинкером уже не пользуется прежней газетной популярностью. Наша печать два раза на одну и ту же тему писать не любит, а дорожники, довольные тем, что их никто больше не беспокоит, о клинкере забыли. А между тем, опытный участок на Ленинградском шоссе показывает себя с самой лучшей стороны. Рядом находящийся гудронированный участок шоссе начинает разрушаться, а клинкер в прекрасном состоянии и не требует никакого ремонта.

Отдельные специалисты указывают, что в пределах Московской области имеются значительные запасы клинкерной глины. Мы имеем сведения, что в Нижегородской области приступлено к значительному расширению существующего небольшого клинкерного завода. Но все это носит случайный характер.

Автодор должен взять на себя инициативу широкой популяризации клинкера. Достоинства его никем не оспариваются. Задержка лишь в отсутствии должной инициативы и толчка извне.

## АВТОДОР — на УЛИЦУ!

Тов. Лежава на расширенном пленуме Автодора очень ярко доказывал необходи-

мость для автодорожцев общественной самодеятельности и инициативы. В качестве примера для приложения инициативы т. Лежава привел московское уличное движение. Он указывал, что автодорожцы не могут быть равнодушными к тому хаосу, который царит на московских улицах.

Увы, московские автодорожцы оказались к этому совершенно равнодушными. И не спроста в дни заседания пленума газета „Вечерняя Москва“ по собственной инициативе собрала представителей всех заинтересованных ведомств и общественных организаций, шоферов и пешеходов на совещание по урегулированию уличного движения. Во время перерыва делегаты с возмущением и удивлением прочитали, что на это совещание были приглашены представители каких угодно учреждений, кроме Автодора.

Это свидетельствует не о злом умысле редакции, а о том, что Автодор настолько мало проявляет себя в этой области, что о нем в редакции невольно „забыли“. В дальнейшем, представителей Автодора все же пригласили, но приведенный случай — лишнее доказательство, что в этой области не все благополучно. Московские автодорожцы должны наверстать упущенное и усиленной энергией заглаживать свою бездеятельность в области уличного движения. Мы твердо рассчитываем, что указания т. Лежавы будут выполнены как конкретное задание.



Первый трактор Сталинградского завода после спуска с конвейера