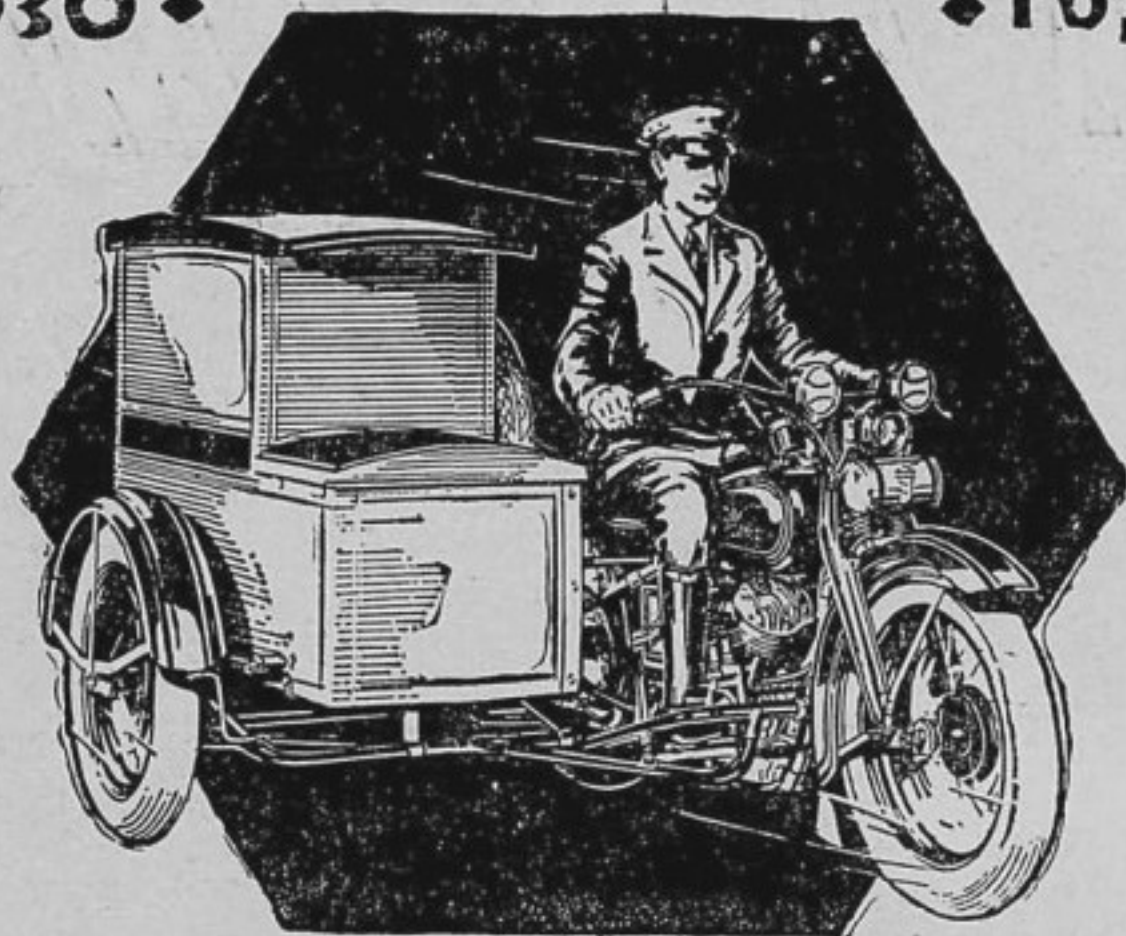


ЗА ПУЛЕМ



**1/4-тонный мотоцикл-грузовик
для доставки пакетов, модели
♦ 1930 ♦ года ♦**



Прочно построенный, мощный мотоцикл-грузовик, легковесного типа, модели 1930 г., отличается многими усовершенствованиями. Взаимозаменя-



ющиеся и быстро снимающиеся колеса; рама усиленного типа, позволяющая нагрузку до 1100 кг и более. Шас-

си грузовика быстро снимается, превращая машину в одноместный мотоцикл. Машина снабжена тормозами для всех трех колес. Этот мотоцикл пригоден для всякого рода работы и спорта. Большое количество мотоциклов-грузовиков ХАРЛЕЙ-ДАВИДСОН применяется для доставки пакетов, строительных и дорожно-строительных материалов, военных припасов и для быстрой доставки небольших грузов, инструментов и т. д. Расход по эксплуатации мотоцикла-грузовика — 2/3 расхода по эксплуатации самого легкого автогрузовика. Кузова для мотоцикла-грузовика можно получить различных моделей. Две модели показаны на иллюстрациях.

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

HARLEY-DAVIDSON
MOTORCYCLES



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА
«АВТОДОР»

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

О Г Л А В Л Е Н И Е

Решения партсъезда и задачи Автодора	1
Как будет развиваться наше автостроение	3
Инж. В. ХОЛМОГОРОВ.— Богатства, которые мы не используем	4
Ал. ЧЕРНЫЙ.— Всеукраинский пробег Харьков—Москва—Харьков	5
Н. ВАСИЛЬЕВ.— Первый испытательный поход глассер в Автодора	6
Б. ШЕВЫРТАЛОВ.— Трактор не должен портить каменной одежды дорог	8
Инж. С. НЕСТЕРОВСКИЙ.— Результаты испытаний советских лодочных моторов	9
Н. БЕЛЯЕВ.— Действительно ли коллективам Автодора нечего делать?	11
На фронте автостроительства	14
Из дневника американцев	16
Создадим советское мотоцикlostроение!	17
Инж. П. М.— Лучи Рентгена в автостроении	20
Проф. И. ГРИБОВ.— По Америке	22
Проф. Е. ЧУДАКОВ.— Устройство автомобиля	24
Автодорожный экран	26
ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ВЫИГРЫШЕЙ I РАЗРЯДА 2 АВТОЛОТЕРЕИ	30
Фото обложки—А. Шайхета	

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27,
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул., 11. „ОГОНЕК“ с тдел распрsstr. Тел 6-51-61
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.

РЕШЕНИЯ ПАРТСЪЕЗДА
и ЗАДАЧИ АВТОДОРА

13 ИЮЛЯ закончил работу XVI съезд ВКП(б). Работа съезда характеризуется полным разгромом правой оппортунистической оппозиции и стальным единством партии.

Резолюции по докладу тт. Куйбышева и Яковлева, принятые единогласно, свидетельствуют, что партия ведет страну по пути к социализму все возрастающими темпами. Лозунг „Пятилетка в четыре года“ в отдельных отраслях промышленности и сельского хозяйства на деле превратился в выполнение пятилетнего плана в три и даже в два года.

„Создание крупной социалистической промышленности — основы социалистической реконструкции народного хозяйства, способной реорганизовать сельское хозяйство, повысить обороноспособность страны пролетарской диктатуры и освободить народное хозяйство СССР от зависимости в отношении капиталистических стран — является важнейшей задачей в деле успешного построения социалистического общества“. Этими словами начинается резолюция по докладу тов. Куйбышева.

Прошедшие годы, а в частности первый год пятилетки, показали, что по валовой продукции планируемая промышленность уже превзошла предположения пятилетнего плана (24% роста продукции вместо 21,4% по плану пятилетки).

Успех первого года позволяет увеличить задание на второй год пятилетки и установить его 31,3% против 21,5% по пятилетнему плану.

Громадный рост нашего хозяйства в значительной мере зависит от разрешения транспортной проблемы. Рост всех видов транспорта не должен отставать от темпов роста народного хозяйства, иначе транспорт может превратиться в тормоз на пути социалистической реконструкции народного хозяйства.

В принятой по докладу тов. В. Куйбышева резолюции указано, что „общий рост грузооборота в стране, значительно превосходя задание пятилетнего плана, требует от промышленности такого развития производств, обслуживающих потребности всех видов транспорта... при котором было бы обеспечено развитие транспорта в соответствии с темпами развития народного хозяйства“.

Наше дорожное хозяйство, от состояния которого зависит развитие безрельсового транспорта, пожалуй больше, чем какая-либо другая отрасль нашего хозяйства, требует от промышленности развития производства дорожных машин и снарядов, без которых борьба с вековым бездорожьем превращается в непосильный и малоэффективный труд.

Выполнение дорожной пятилетки тесно связано с автомобилизацией и тракторизацией страны. В резолюции съезда точно указывается, что „высокие темпы коллективизации ставят перед промышленностью, обслуживающей производственные нужды обобществляемых крестьянских хозяйств задачу обеспечения за тракторостроением... автостроением... таких темпов развития, которые соответствовали бы потребностям реконструирующегося сельского хозяйства. Вот почему своевременный путь Сталинградского тракторного завода, расширение производства тракторов на „Красном Путиловце“ до 25 тысяч штук в 1930—31 году, окончание в 1930—31 году Харьковского тракторного завода, форсированное строительство Челябинского тракторного завода, комбайновых заводов Запорожья, Сибири и Саратова, автомобильных заводов в Москве и Нижнем... является задачами огромного политического значения“.

Сотни тысяч тракторов и автомобилей, которые к концу пятилетки выпустят наши заводы, потребуют сквозного беспрепятственного проезда для производственной смычки города с деревней. Существующие, изношенные в подавляющем большинстве, неустроенные грунтовые дороги абсолютно не в состоянии выдерживать все увеличивающуюся грузонапряженность вследствие бурной индустриализации Советского Союза и коллективизации сельского хозяйства.

Борьба за проезжую дорогу, поскольку она нераздельно связана с возможностями развития автомобилизации и тракторизации страны, также, следовательно, является задачей огромного политического значения.

Значительное внимание партийный съезд уделил вопросам трактора. Доклад тов. Яковлева изобилует блестящими доказательствами того, как трактор, являющийся в условиях социалистического строя базой коллективизации и улучшения положения беднейшего и среднего крестьянства, в условиях капиталистического строя является орудием угнетения и порабощения широких масс крестьянства.

„Как могло получиться,—спрашивает т. Яковлев,—что внедрение новейшей техники в сельское хозяйство САСШ ведет к упадку сельского хозяйства, к острейшему сельскохозяйственному кризису?“

Тов. Яковлев тут же дает и ответ: „Дело в системе капиталистических отношений, дело в частной собственности на землю, дело в том, что при капитализме для подавляющего большинства фермеров трактор и комбайн недоступны, а ничтожное меньшинство богатых фермеров, технически переоборудовывающих свое хозяйство, это делает за счет еще большего подавления, угнетения и разорения основной массы фермерского населения. При миллионе тракторов четыре пятых всех хозяйств лишены трактора! Притом и те хозяйства, которые имеют эти тракторы, подавляющее большинство их, не могут использовать трактор со всей производительностью...“

Американцы сами считают обыкновенным, что трактор с комбайном можно применять только в хозяйстве больше 200 га. Мы знаем, что трактор и комбайн могут быть полностью использованы только в хозяйстве свыше 1000 га. Но давайте согласимся на одну минуту с американцами. Допустим, что трактор с комбайном можно с успехом применять в хозяйстве свыше 200 га. Сколько же таких хозяйств в Америке? Оказывается, таких хозяйств в Америке 3,5% от общего числа...

У нас часто ищут показателей расточительности капиталистического строя. Но если уже нужны какие-нибудь показатели для демонстрации величайшей расточительности капиталистического строя на нынешней стадии загнивания капитализма, то нужно ли иное свидетельство, чем это свидетельство?.. Миллион тракторов обречен системой капиталистической собственности на неэффективность, только немного превышающую лошадиную, будучи использован, как это я покажу дальше, только на 1/4 своей возможной производительности“.

Тов. Яковлев указывает в своем докладе на ряд успехов, которые мы имеем в машиноснаб-

жении сельского хозяйства. В 1928 году машиноснабжение (с тракторами) в САСШ равнялось 800 миллионам рублей. У нас в прошлом году 500 миллионов рублей. А в будущем году мы будем иметь (по плану) свыше миллиарда рублей, иными словами, в будущем году по машиноснабжению сельского хозяйства мы не только догоним, но и перегоним Америку. Вместе с ростом машиноснабжения увеличивается и машиновооруженность сельскохозяйственного производства. В 1930—31 году она составит вместе с тракторами 20 руб. на гектар. Что касается трактороиспользования, то здесь мы имеем громадные достижения. В САСШ нагрузка на трактор не превышает в среднем 400—600 часов в год. Только в семи лучших крупнейших и образцовых капиталистических хозяйствах нагрузка на трактор повышается до 1500 часов в год.

У нас в настоящем 1930 году мы имеем в течение весны от 850 до 1000 часов работы на тракторных станциях Трактороцентра. Это вполне обеспечивает годовую нагрузку на трактор в 2500 часов вместо 400—600 американских“.

Тов. Яковлев делает вывод из первых частей своего доклада:

В Соединенных Штатах Северной Америки тракторы — монополия богатого фермера, у нас они — монополия совхозов и колхозов, представляющих собою объединения мелких крестьян.

Богатый фермер работает на территории в 100—200 га, наш колхоз работает на территории в тысячу га, а совхозы — в десятки тысяч га.

В САСШ трактору закрыт путь к подавляющему большинству фермеров; по меньшей мере он не доступен 4/5 всех фермеров, — у нас трактор доступен подавляющему большинству крестьян, объединившихся в колхозы, и не доступен только кулаку.

Там он распылен: по одному трактору приходится на богатого фермера, у нас сконцентрирован — десятки тракторов приходится на одну машино-тракторную станцию, на один совхоз.

Словом, у них — власть капиталистов, у нас — рабочего класса.

Вот почему, несмотря на то, что на тракторы посадили полуграмотного батрака, вчера еще 16—18 часов гнувшего спину у кулака, он, этот батрак, дает вчетверо большую производительность трактора, чем цивилизованный американский фермер.

Вот почему наш темп создания крупного хозяйства не имеет прецедентов в истории человечества, он подлинно невиданный в истории мира.

Вот почему крупное хозяйство, в соответствии с разной подготовкой, в разных масштабах развивается в разных районах, но оно развивается по всему СССР, оно является законом развития сельского хозяйства СССР.