

ЗА РУЛЕМ



Привет победителя
кара-кумской
пустыни!

20
1933



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
Редкой год издания
Редколлегия:
Н. Беляев, А. Головкин, А. Горюнович,
[В. Зарэр,] М. Кольцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф.
Е. Чудожов, Н. Флажк, В. Фридман,
И. Халепский, А. Штейнер.
Отв. редактор — Н. Осинский
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автодора — Москва, Садовая
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82.
РЕДАКЦИЯ: Москва, 6. Стран-
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трама. А.
6 15, 18, 23, 25, 29, 41.

Массово-тиражный сектор: тел.
5-51-69.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1933 год:
на год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р.
60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

Н. ОСИНСКИЙ

ЧТО ПОКАЗАЛ КАРАКУМСКИЙ ПРОБЕГ

Основное значение этого пробега, который по длине пройденного пути и преодоленным трудностям равен целому трансатлантическому перелету, в том, что он оказался зеркалом всех достигнутых нами успехов и всех еще требующих разрешения задач в области автомобилизации СССР.

Мы начали развлекать массовое автостроение только в конце 1931 — начале 1932 г. после пуска реконструированного АМО; мы поднялись на новую ступень этого разворота летом 1932 г., когда пошел горьковский гигант, а АМО стал набирать темпы; наконец, только в начале текущего года был переиден новый важнейший рубеж — легковые машины массами потекли с конвейера ГАЗ.

Если в среднем за один месяц 1931 г. мы производили менее 350 машин, то в январе 1932 г. выпуск их составлял уже почти тысячу штук, в июле 1932 г. он поднялся почти до 2 тысяч, в январе 1933 г. перевалил за 3 тысячи, а в августе 1933 г. составил 4 800 машин, в том числе 1 200 легковых. За один только август нынешнего года нами построено на восемьсот машин больше, чем за весь 1931 г. Производство идет таким темпом, что годовой план автостроения — 44 тысячи машин — имеет все шансы быть **перевыполненным**, и продукция автомобилей 1933 г. обещает достигнуть **50 тысяч штук** (в двенадцать раз больше, чем в 1931 г.). Мы уверенно обходим в этом году Италию (ее производство в 1932 г. было 30 тысяч штук), вероятно, обойдем Германию (в прошлом году ее выпуск составил 50,5 тысяч машин) и становимся **третьей страной** в Европе по производству автомобилей (впереди остаются пока Англия и Франция).

Все это совершилось, в сущности, за полтора с небольшим года — за 1932 г. и первую половину 1933 г. «У нас не было автомобильной промышленности. У нас она есть теперь». Это воочию показывают приведенные цифры. Но **цифры** показывают это все же только **на бумаге**. Воочию, в реальной жизни этот крупнейший перелом был выражен, конкретно воплощен, введен в сознание каждого Каракумским пробегом, этим во-время подоспевшим зеркалом наших успехов.

Когда весной 1932 г. новый АМО уже начал работать, но ГАЗ сперва не мог еще полностью доукомплектоваться, а затем преодолеть первые трудности организации и освоения технологического процесса, — сколько злорадных замечок можно было тогда встретить в заграничной печати! В ней утверждали, что АМО не в состоянии будет освоить полную свою мощность, а Горьковский завод вообще не пойдет никогда. Большевики-де построили в отсталой, индустриальной стране огромную машину, построили только потому, что все для них делали иностранцы, а вот справиться с этой машиной они не могут, работать она не будет. Эти утверждения буржуазных журналистов представляли собой, понятно, заведомо злостные глупости, обычные проявления антисоветской лжи и клеветы. Но и мы-то сами не представляли себе, что **так быстро справимся** с задачей освоения заводских мощностей, и мы не думали, что у нас сразу начнут выходить удовлетворяющие всем техническим требованиям автомобили.

А между тем не только пошел полным ходом АМО, располагавший хорошими старыми кадрами, но только пошел полным ходом ГАЗ, выросший там, где в 1929 г. расстилось чистое поле, но и **новые**

СОДЕРЖАНИЕ

Н. ОСИНСКИЙ.—Что показал Каракумский автопробег	1
В. РУБЦОВ.—Бережь советский автомобиль, улучшай дороги	4
Москва встречает героев каракумского автопробега	7
Советская стандартная машина может работать в любом месте СССР	9
И. УСТИНЕНКО.—Параллели	12
В. МЕДВЕДЕВ.—Растет и крепнет советская автопромышленность	14
В реализации 4-й автостроительной программы нет нужных темпов	15
Г. БЕЛЯЕВ и А. ДОЛЛИ.—Образцово проведи осенне-зимний перелет	16

В. КОМОВ.—Московская автоколонна на учебной	18
Н. ГОЛОВЧИНОВ.—Новые машины эда им. Сталина блестяще выдержали экзамен	20
Инж. И. ДЮМУЛЕН.—Обзор новейших автомобильных конструкций в САСШ	22
Новости мировой автодорожной техники	26
Обмениваемся опытом гаражей	28
Хроника мирового автодорожного дела	30
Рабселькоры-автодорожцы пишут	31
На общественный суд!	33
В ноябре 41 иллюстрация.	

Октябрь
1933 г.

20

На обложке — Колонна Каракумского пробега подходит к финишу — к 16-му километру Серпуховского шоссе в Москве

Фото С. Шингарева