

4 дәріс. «Автокөліктік транспорттың пайда болуы және дамуы»

Сабақ мақсаты: автокөліктік транспорттың даму кезеңдерін қарастыру.

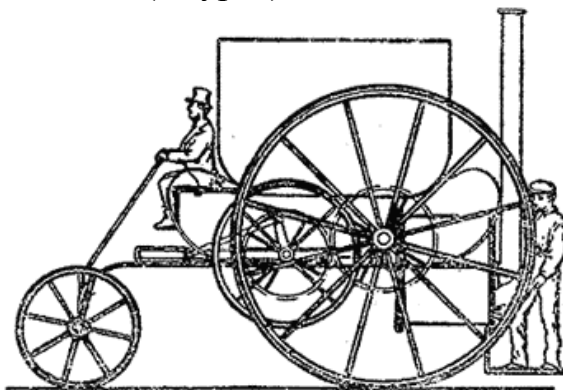
Дәріс жоспары:

1. Даму кезеңдері.

Автокөліктік транспортымен жолаушылар тасымалының даму тарихы бу кареталары (2 сурет) мен 10-нан 12 км/сағ жылдамдықтағы омнибустардың үлгілері жасала бастаған кезде, 19 ғасырда басталды. 1801 жылы іштен жану двигателі пайда болғаннан кейін көптеген мүмкіндіктер жасалды – газ немесе сұйық жанар маймен жұмыс істейтін двигатель ойластыруға, 1885-1886 ж.ж. Германияда Карл Фридрих Бенц қазіргі автокөліктердің бастамасы болып саналатын үш дөңгелекті автокөлікке бензинді двигатель орнатты (3 сурет).

Дүние жүзіндегі ең бірінші автобусты 1801 жылы Ричард Тревитик жасаған, ал 24 желтоқсанда Кэмборн, Корноуллда (Англия) демонстрациясы өтті. Бұл 8 жолаушы тасымалдай алатын бу двигателі бар машина болды. 1894—1895 жылдары Германиядағы «Бенц» заводында әлемдегі алғашқы бензинмен жұмыс істейтін іштен жану двигателі бар автобус құрастырылды. Зиген, Нетфен және Дойц неміс қалаларының арасындағы 15-километрлік трассамен жүрген және 8 жолаушыны сыйғызған. 1903 жылы Санкт-Петербургтегі «Фрезе» фабрикасында Ресейдегі бірінші іштен жану двигателі бар автобус құрастырылды. 10 адам сыятын ашық кузовы болды. Автобус жылдамдығын 15 км/сағ-қа дейін жеткізе алатын.

Әлемдегі алғаш іштен жану двигателі бар қалалық автобус бағытқа 12 сәуір 1903 жылы Лондонда шықты (4 сурет).



2 сурет. Бу каретасы



3 сурет. Карл Фридрих Бенц және бензин двигателінде жұмыс істейтін үш дөңгелекті автомобиль



4 сурет. Іштен жану двигателі бар әлемдегі алғаш автобус

Жолаушылар тасымалының даму тарихын 5 кезеңге бөлуге болады.

Бірінші кезең (1918-1929 ж.ж.) 1918 жыл басында елде 35 мың автокөлік саналды. 1922 жылы Кеңес үкіметінің шешімімен мемлекеттік мекемелермен жеке тұлғаларға автокөліктерді («Рено», «Фиат», «Лей ланд», «Манн» және т.б..) шетелден алып келуге рұқсат берілді.

Екінші кезең (1929-1940 ж.ж.) отандық автокөлік заводтарының құрылуымен сипатталады. 1929-1930 ж.ж. сериялық өндіріс басталды. Ярославтық және Мәскеулік автокөлік заводтары 19-орындық ЗИС-8 автобусын шығарды (ЗИС-5 жүк автокөлігі негізінде). 1931-1932 ж.ж. АМО (қазіргі ЗИЛ) заводы іске қосылды және Горький қаласындағы – ГАЗ-03-30 (17-орындық) автобус. 1932 ж. - АМО-4 автобустарын, 1938ж. – ЗИС-8, 1938ж. ЗИС-16 (21-26 орынды) шығаруға кірісті.

Үшінші кезең (1947-1960 ж.ж.) 1947 жылдың басында соғысқа дейін болған барлық қалаларда автобустық тасымалдар қайтадан қалпына келтірілді. 1950 ж. автобустық хабарламалар - 459 қалаларда, ал таксомоторлылар елдің 420 қаласында ұйымдастырылды. 1946 - 1950 ж.ж. автобустар паркі 22 мың бірлікке дейін өсті. 1946 ж. ЗИС-156 (дизельді генераторлы автобус), 1949 ж. ЗИС-155, 1950 жылдан бастап ПАЗ-615 Павловсктік автобус заводында ПАЗ-651 автобустары өндірілді. 1956 ж. М-

402, 1958 ж. М-407, ГАЗ-20 («Победа»), ЗИС-110, ГАЗ-12, 1960ж. ЗАЗ-965 («Запорожец»), 1965ж. ГАЗ-21 («Волга»).

Төртінші кезең(1960-1990 ж.ж.) автокөліктік жолаушылар тасымалының қарқынды дамуымен белгілі. 1972 ж. КСРО автокөлікті шығару бойынша көптеген шетелдерді асып түсті.

Бесінші кезең(1990 жылдан қазіргі уақытқа дейін) елдегі жалпы экономикалық жағдаймен сипатталады. 1993 жылға қарай автобустар саны 1,7 есе нормативтен төмендеді, парк тозуы 50 % аса, 3000 жуық автобустық маршруттар тоқтатылды.

1996 жылға қарай (1990 жылмен салыстырғанда) автобустық жолаушылар тасымалының көлемі 19 %-ға, парк саны 27,8 мың бірлікке, автобустық маршруттар саны 7,2 мыңға азайды.

Өзін тексеруге арналған сұрақтар:

Автомобиль көлігінің даму тарихы

Даму этаптары

Ұсынылатын әдебиет:

1. Афанасьев Л. Л. и др. «Пассажирские автомобильные перевозки» – М.: Транспорт, 1986.
2. Антошвили М. Е., Спирин И. В. «Организация городских автобусных перевозок», 1985.