

подвижной состав автомобильного транспорта



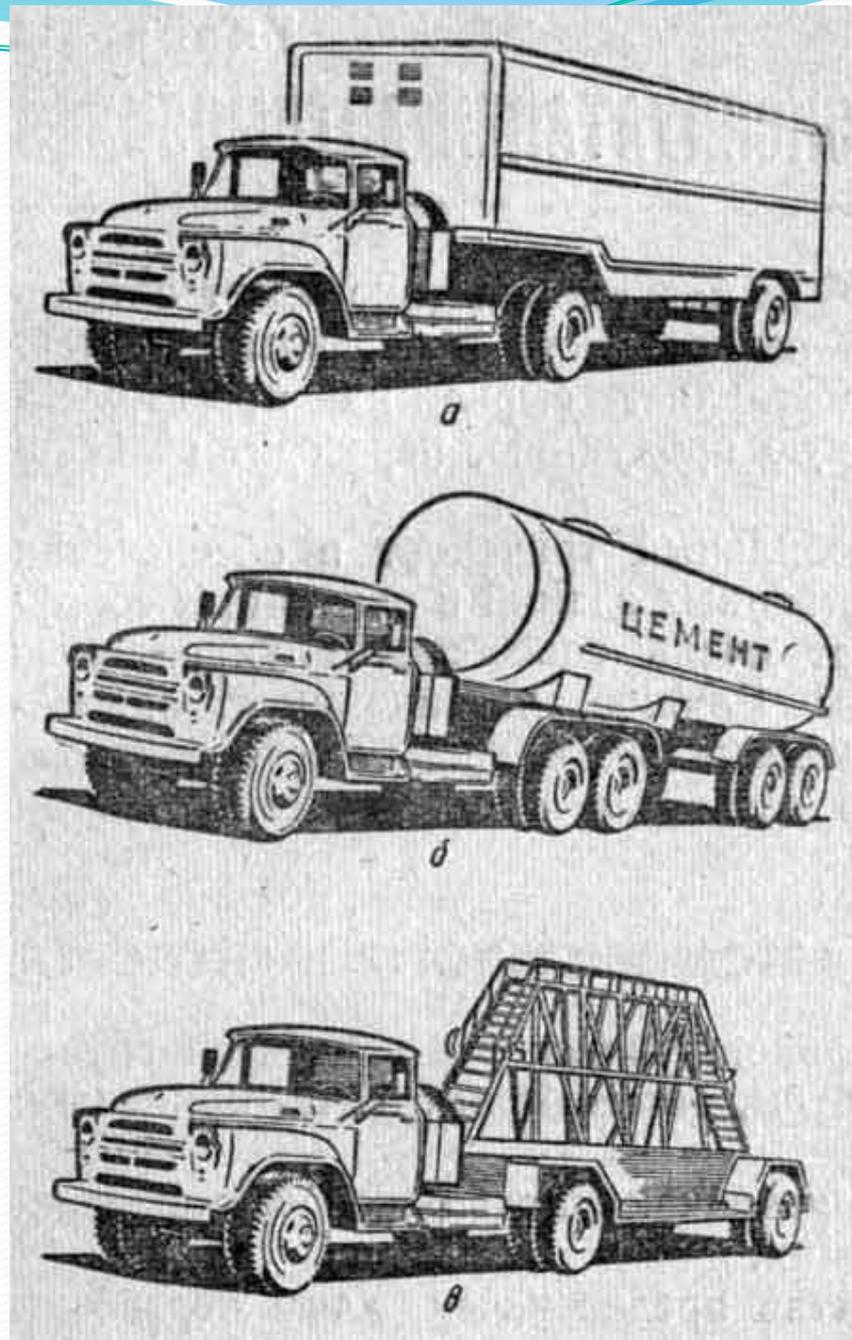
- К подвижному составу автомобильного транспорта относятся грузовые и легковые автомобили, автобусы, автомобили-тягачи, прицепы и полуприцепы.
- Транспортный подвижной состав предназначен для перевозки грузов и пассажиров и соответственно делится на грузовой и пассажирский. К грузовому относятся грузовые автомобили, включая седельные тягачи, прицепы и полуприцепы; к пассажирскому — автобусы, пассажирские автобусные прицепы и легковые автомобили.
- **Грузовой подвижной состав в зависимости от типа кузовов делится на автомобили:**
 - общего назначения с бортовой платформой;
 - самосвальные для перевозки навалочных грузов;
 - специализированные, оборудованные кузовами, специально приспособленными для перевозки определенных видов грузов и для особых условий перевозок (фургоны, цементовозы, панелевозы, цистерны, контейнеровозы и др.).

*Специализированный
подвижной состав:*

а — фургон;

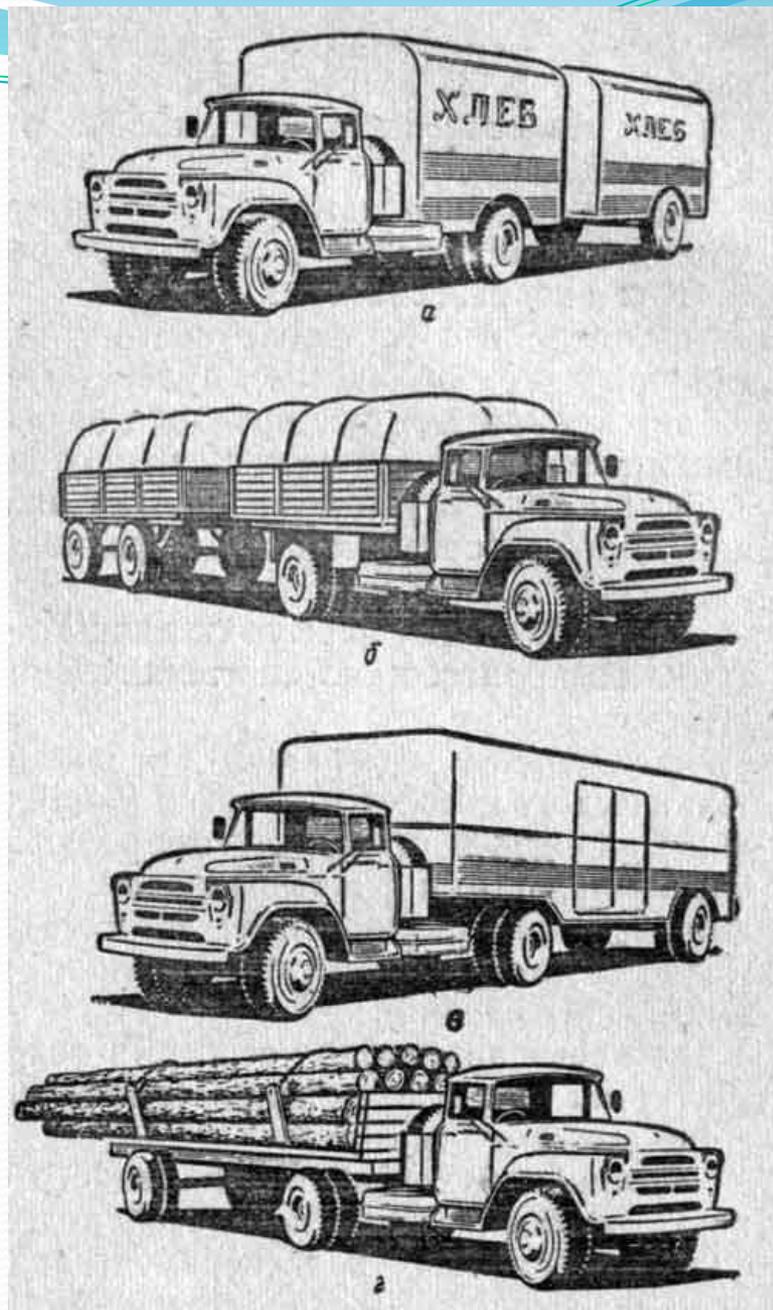
б — цементовоз;

в — панелевоз.



- *Грузовые автомобили общего назначения и специализированные в зависимости от грузоподъемности различают:*
- **особо малой грузоподъемности (до 1 т) — для перевозки небольших партий грузов, обычно в пределах города;**
- **малой грузоподъемности (от 1 до 3 т) — для перевозки товаров в торговой сети (доставки товаров населению на дом и в сельском хозяйстве);**
- **средней грузоподъемности (от 3 до 5,0 т) — для перевозки массовых, грузов промышленных предприятий, строительных материалов и сельскохозяйственных грузов;**
- **большой грузоподъемности (от 5 до 8 т) — для массовых перевозок по дорогам с твердым покрытием;**
- **особо большой грузоподъемности (свыше 8 т) — для перевозки руды, угля, вывозки породы, работы на крупных стройках и т. д.**

*Прицепы и полуприцепы:
а — одноосный прицеп;
б — двухосный прицеп;
в — полуприцеп-фургон;
г — прицеп-ропуск.*



Прицепы буксируют при помощи дышла обычными грузовыми автомобилями, имеющими буксирный прибор. Они бывают одноосные, двухосные и многоосные (трайлеры). Двухосные и многоосные прицепы снабжены поворотным устройством.

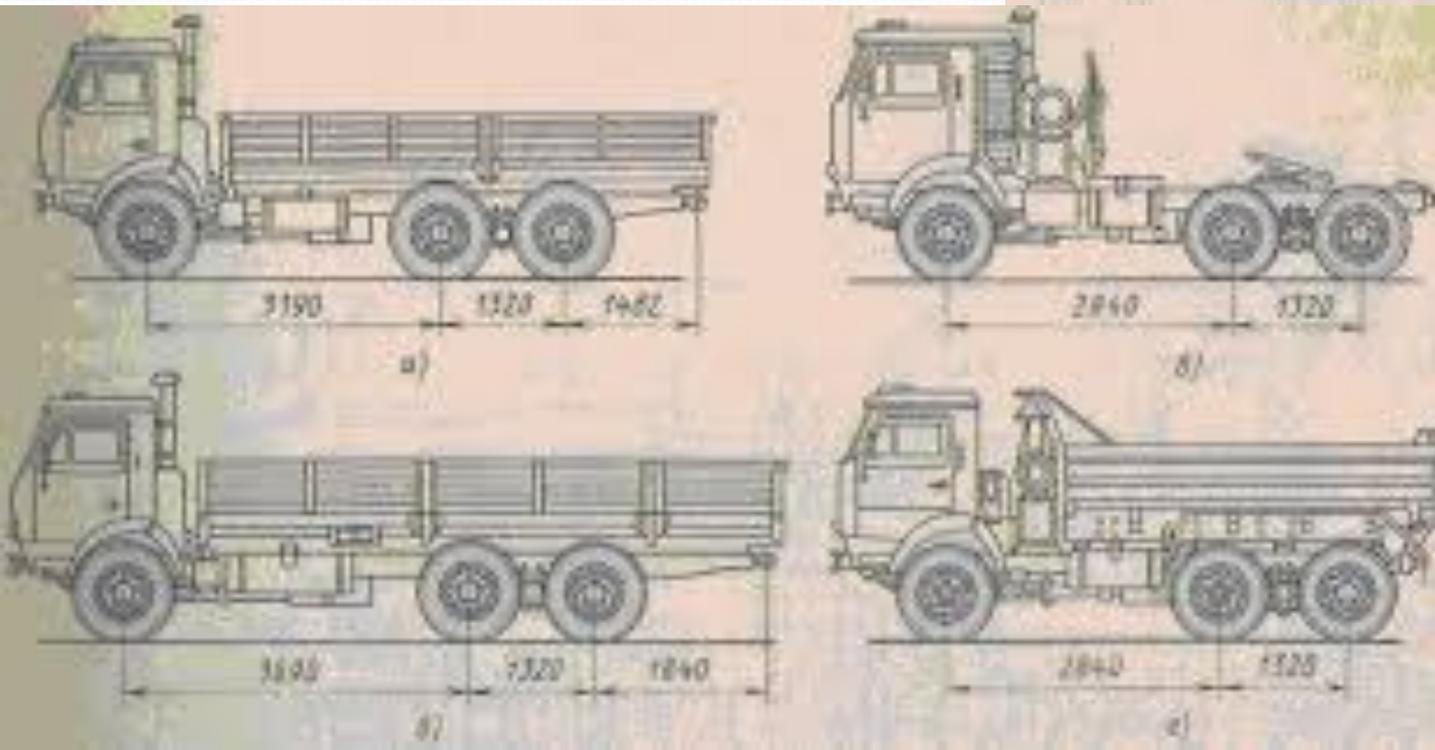
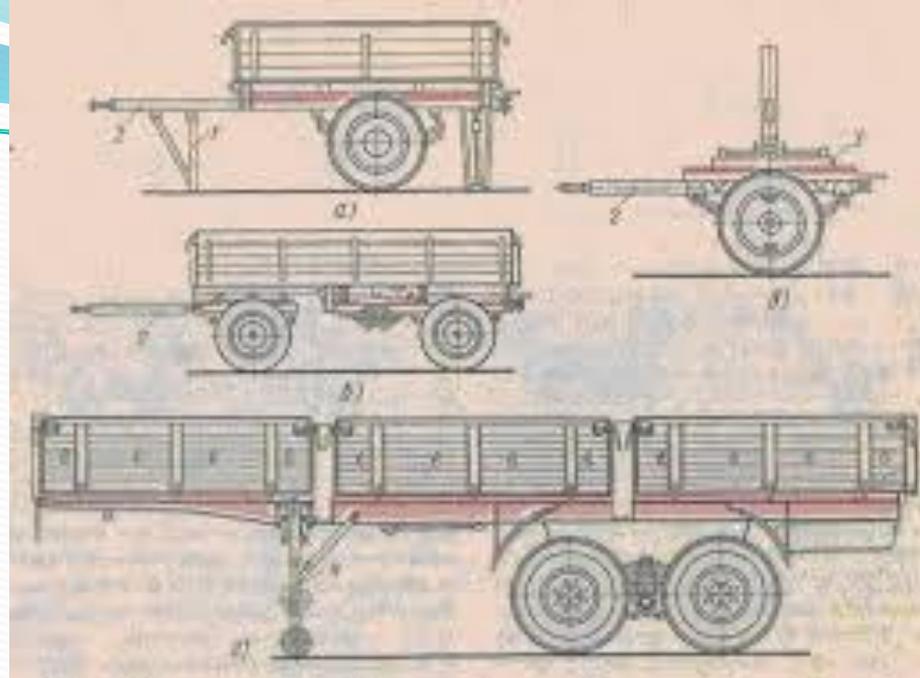
Прицепы и полуприцепы оборудуют габаритными фонарями, фонарем освещения номерного знака и световыми указателями поворотов, Для всех видов прицепного подвижного состава, за исключением прицепов, имеющих общую массу (с грузом), не превышающую 750 кг, обязательно наличие тормозов.

● **Пассажирский подвижной состав**

- Автобусы в зависимости от габаритной длины делят на особо малые (до 5,0 м), малые (6,0 — 7,5 м), средние (8,5 — 9,5 м), большие (10,5 — 12,0 м) и особо большие сочлененные (16,5 — 18,0 м).

Легковые автомобили разделяют на классы по рабочему объему (литражу) двигателя: особо малый класс (микролитражные автомобили — до 1,2 л), малый класс (малолитражные автомобили — от 1,2 до 1,8 л), средний класс (от 1,8 до 3,5 л), большой класс 3,5 л и выше.

Семейство автомобилей КамАЗ:
а — базовая модель КамАЗ-5320;
б — модель с увеличенной базой и грузоподъемностью КамАЗ-53212;
в — седельный тягач КамАЗ-5410;
г — самосвал КамАЗ-5510.



История развития пассажирских перевозок

- После приобретения в 1801 году двигателя внутреннего сгорания было сделано много попыток - построить двигатель, работающий на газообразном или жидком топливе, в 1885 – 1886 г.г. в Германии Готлаб Даймер установил бензиновый двигатель на трехколесный автомобиль, который и считается родоначальником современного автомобиля.
- В 1886 году Акционерным обществом постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей был создан первый легковой автомобиль в России. В 1902 году этой же фирмой был построен первый в России автобус вместимостью 8 пассажиров с двигателем «Де-Дион-Бутой» мощностью 8 л.с. 1 сентября 1907 года в России в городе Москве появился первый таксомотор.
- Накануне первой мировой войны в России насчитывалось 8,8 тыс. преимущественно легковых автомобилей. Условно, историю развития пассажирских перевозок в России можно разделить на 5 периодов.

- **Первый период** (1918-1929 г.г.) В начале 1918 года в стране насчитывалось около 35 тысяч автомобилей. В 1922 г. решением Советского Правительства было разрешено государственным учреждениям и частным лицам приобретать за границу и ввозить автомобили и автомобильное имущество («Рено», «Фиат», «Лейланд», «Манн» и т.д.)
- **Второй период** (1929-1940 г.г.) характеризуется строительством отечественных автомобильных заводов. В 1929-1930 г.г. началось серийное производство. Ярославский и Московский автомобильные заводы выпустили 19-местный автобус ЗИС-8 (на базе грузового автомобиля ЗИС-5). В 1931-1932 г.г. вступил в действие завод АМО (ныне ЗИЛ) и завод в г. Горьком – автобус ГАЗ-03-30 (17 пассажиров). В 1932 г. приступили к выпуску автобусов АМО-4, в 1938г. – ЗИС-8, в 1938г. – ЗИС-16 (вместимость 21 и 26 пассажиров). В 1936 году в таксомоторные парки страны начали поступать легковые автомобили ЗИС-101 (7 человек), ГАЗ-М1 (5 человек).

- В 1940 году пассажирские автомобильные перевозки были организованы более чем в 300 городах. Автобусный парк насчитывал 15,6 тыс. автобусов, причем 40 % которых были общего пользования. В годы Великой Отечественной войны перевозки пассажиров фактически во многих городах и областях прекратились, т.к. подвижной состав был мобилизован.
- *Третий период (1947-1960 г.г.)* К началу 1947 года автобусные перевозки были восстановлены во всех городах, в которых они существовали до войны. В 1950 г. автобусное сообщение было организовано в 459 городах, а таксомоторное – в 420 городах страны. За период с 1946 по 1950 г.г. парк автобусов увеличился до 22 тыс. ед. В 1946 г. появился ЗИС-154 (дизеле генераторный автобус), в 1949 г. ЗИС-155, с 1950 г. производство автобусов Павловского автозавода ПАЗ-651. В 1956 г. М-402, с 1958 г. М-407, ГАЗ-20 («Победа»), ЗИС-110, ГАЗ-12, с 1960г. ЗАЗ-965 («Запорожец»), с 1965г. ГАЗ-21 («Волга»).
- *Четвертый период (1960-1990 г.г.)* ознаменовались высокими темпами развития пассажирских автомобильных перевозок. В 1972 г. СССР по выпуску автомобилей перешагнул миллионный рубеж. В России за период с 1970 по 1990 г.г. объем перевозок пассажирским автомобильным транспортом увеличился в 1,7 раза, а пассажирооборот – в 2,6 раза.
- Производство автобусов в стране возросло в 1980 г. (по сравнению с 1960 г.) более чем в 3,7 раза, а легковых автомобилей в 9,6 раза. В этот период начался выпуск автобусов ЛиАЗ-677, ПАЗ-672, КАВЗ-685, ЛАЗ-695 и т.д., легковых автомобилей ВАЗ-2101.

- **Пятый период** (с 1990 года и по настоящее время) характеризуется общей экономической обстановкой в стране. К 1993 году фактическое наличие автобусов в 1,7 раза ниже нормативного, изношенность парка более 50 %, отменено более 3000 автобусных маршрутов.
- Объем пассажирских автобусных перевозок к 1996 г. (по сравнению с 1990г.) сократился на 19 %, численность парка – на 27,8 тыс. ед., количество автобусных маршрутов уменьшилось на 7,2 тыс.
- В настоящее время в ГИБДД зарегистрировано 627 тыс. автобусов всех классов, из которых только 400 тыс. работают. Выпускаются следующие марки автобусов ЛИАЗ-5256 (вместимость 120 пассажиров), ЛиАЗ-695, ПАЗ-5275 (городской автобус вместимостью 104 пассажира), МАЗ-103 (100 пассажиров) и т.д.

Конец

