

Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение
«Средняя общеобразовательная школа №4»

История автомобильного транспорта

Салазкин Антон, обучающийся 4 Б класса

Руководитель педагог-краевед

Винтовкина Светлана Александровна

Шадринск

2014 год

Содержание

1.	Введение.....	3
2.	Из истории автомобильного транспорта в России.....	4-5
3.	Гужевой транспорт в Зауралье.....	5-6
4.	Автомобильное и автобусное сообщение в Шадринске.....	6-8
5.	Профилактика дорожно-транспортных происшествий.....	8-10
6.	Заключение.....	10-11
7.	Информационные источники.....	11
8.	Приложения	12-14

1. Введение

Летом наша семья отдыхала на море. Поездка была очень интересной и увлекательной. Раньше люди путешествовали пешком и мечтали о передвижении, а сейчас кто-то отдаёт предпочтение самолёту, кто-то путешествует на поезде, а мы добирались на автомобиле.

На машине можно остановиться и посмотреть на достопримечательности городов, через которые мы следовали. Автомобильный вид транспорта является удобным и комфортным, но и не безопасным. По дороге нам встречалось немало аварий, участниками которых были как легковые, так и грузовые автомобили. Смотреть на это было ужасно. Едешь, молчишь, смотришь в окно, а мимо на бешеной скорости проносятся сотни автомобилей, и я задумался. А каким был наш первый автомобиль? Как быстро он передвигался? Были ли раньше такие страшные аварии?

В данной работе поставлена **цель**:

- раскрыть историю развития автотранспорта России, в Зауралье и в родном городе Шадринске.

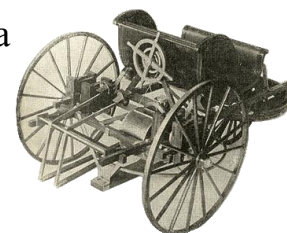
Задачи:

- изучить этапы преобразования автомобиля в России
- познакомиться со страницами развития автотранспорта в Зауралье и Шадринске
- рассмотреть приемы снижения скорости движения автотранспорта на дорогах города.

Информационными источниками явились различные книги городских библиотек, фотоматериалы из архивов Шадринского краеведческого музея, сеть Интернет. Встретился с инспектором по пропаганде отдела ГИБДД Брюховских Еленой Владимировной, генеральным директором Автоколонны №1588 Нестеровым Анатолием Семёновичем, была получена информация по телефону от ООО “ Автотранс “, РЭП ГИБДД города Шадринска.

2. Из истории автомобильного транспорта в России

В 1791 году русским изобретателем Иваном Кулибиным была изготовлена «самокатная повозка». Повозка Кулибина приводилась в действие только двумя педальными приводами, на которые нажимали два лакея.



Первый автомобиль России 1896г. был построен в Петербурге Яковлевым и Фрезе. Сам экипаж по внешнему виду ничем не отличается от подобных иностранных конструкций, тем не менее, в нем сделаны некоторые существенные усовершенствования, именно — приделан складной верх, как в крытых пролетках; передаточные ремни заменены резиновыми, экипаж отличается изящной отделкой и имел резиновые шины. Бензиновый двигатель развивал две силы, что оказывается достаточным для хода экипажа со скоростью 20 верст в час по ровной мостовой. Наличного запаса бензина хватало на 10 часов.

В 1904 году появляется первый пожарный автомобиль «Фрезе».



Впоследствии в России малыми сериями выпускался целый ряд легковых и грузовых автомобилей, Тем не менее, полностью самостоятельного массового производства автотранспорта в России до революции так и не началось: его становление практически целиком пришлось на период советской власти.



АМО-Ф-15 — первый советский грузовой автомобиль, выпускавшийся серийно заводом в Москве АМО.

Краткая история развития автомобильного транспорта России представлена в таблице. (Смотри приложение 1)

3. Гужевой транспорт в Зауралье

Со второй половины 17 века Шадринск являлся административным и торговым центром Исетского края. В Шадринске ежегодно проходили Петровская, Михайловская, Афанасьевская ярмарки. На эти ярмарки съезжались купцы с Урала, Бухары, Нижнего Новгорода. Основным видом в то время являлся гужевой транспорт. Купцов возили ямщики: летом на телегах, зимой на снях. Телега — самое первое средство передвижения в истории человечества.



Именно поэтому у телеги так много различных модификаций. (Смотри приложение 2)

Ямская гоньба к концу 19 века была упорядочена. Шадринская земская управа содержала в уезде 50 ямских станций и одну в городе Шадринске. Ямщики работали по контактам. Извозом занимались крестьяне многих сёл и деревень уезда. Разные товары, хлеб, в том числе привозились на ярмарки и торжки на лошадях. Даже монахи Далматовского монастыря имели свою ямскую службу.

В городе Шадринске крупные подрядчики Пантелеевы и Земляных держали более сотни ямских подвод. Подрядчики извоза



договаривались о перевозке грузов на дальние расстояния. Многие купцы предпочитали передвигаться в обычных коробах, на дрожках или линейках.



Толстосума В.Я.Мокеева можно было увидеть на телеге. Его длинные ноги едва не доставали до земли.

Для перевозки купеческих грузов формировались обозы, во главе которых стояли доставщики. Доставщик руководил движением и отдыхом обозов,

организовывал охрану, производил расчёт с возчиками и владельцами постоянных дворов. Весь обоз разделялся на связочников - владельцев 5-6 лошадей. Связка лошадей управлялась одним человеком, каждая последующая лошадь привязывалась уздой к яслям предыдущей повозки, идущей перед нею. На каждую подводу накладывалось от 40 до 125 пудов, в зависимости от дороги и дальности пути. Дневные переходы обоза достигали 100 верст и более.

4. Автомобильное и автобусное сообщение в городе Шадринске

В Шадринске первым приобрел автомобиль «Форд» один из влиятельных и богатейших купцов города Василий Яковлевич Мокеев.

До 1938 года в городе работало отделение «Автогужтрест», которое организовывало перевозку пассажиров на лошадях. Для пользования лошадьёю на дальнее расстояние должны давать заявку за 12 часов до выезда. А с февраля 1938 года в городе курсирует пассажирская легковая автомашина. Билет стоил 50 копеек. Летом 1939 года был пущен дополнительный маршрут «Спиртзавод - Городище».

22 октября 1947 года в Шадринске было открыто автобусное движение. В память об этом был установлен памятник первому автобусу ПАЗ-651. Тогда был один маршрут «Вокзал-Хлызово», пассажиры обслуживались автобусами ПАЗ-651 и ЗИЗ-155. Автобусы не обогревались. В сентябре 1958 года, в соответствии с приказом Министерства автомобильного транспорта РСФСР создана Шадринская Автоколонна №1588.



В начале 1960 года шадринцев обслуживало 16 автобусов. Позже предприятие имело 45 автобусов ЗИЗ-155 и ПАЗ-651, 10 легковых такси «Победа», 8 грузотакси Г-51. Перевозка населения осуществлялась по трем городским и 12 районным маршрутам.

С 1964 года предприятие разместилось на новой территории в северной части города, здесь и разместились гараж-стоянка на 90 автомобилей, ремонтные мастерские, складские помещения, контрольно-технический пункт с диспетчерской и многие дополнительные службы. В середине 70-х годов осуществляются маршруты: №1 «Вокзал - Хлызово», №2 «Новый Поселок - Вокзал», №3 «ШААЗ - Кирпичный завод», №4 «Хлызово - Новый Поселок - ШААЗ», №5 «Стадион Торпедо - Ольховский тракт», №6 «Автостанция - Детский дом», №3А «ШААЗ - Осеево».

С 1974 года на предприятие поступают новые автобусы ЛИАЗ-677, вместимостью до 110 человек. Стоимость билета - 5 копеек.

Сегодня в Автоколонне на городских маршрутах работают 17 автобусов, 7 - на пригородных, а также осуществляются междугородние маршруты на Курган, Челябинск, Тюмень, Екатеринбург. Дополнительно организована работа ООО « АВТОТРАНС» (23 автобуса). Спустя почти четыре десятилетия многие городские маршруты остаются неизменными.

5. Профилактика дорожно-транспортных происшествий

С каждым годом на дорогах становится все больше автомобилей, а дорожные происшествия – самая опасная угроза жизни и здоровья людей. По данным РЭП ГИБДД на 22.10.2013 в Шадринске насчитывается 23508 автомобилей. Ежедневно на дорогах нашей Курганской области происходит 10-15 аварий. Превышение скорости является одной из основных причин аварий.

Исследования показали, что вероятность гибели пешехода в ДТП (дорожно-транспортные происшествия) увеличивается с ростом скорости столкновения. Так при столкновении с пешеходом на скорости 30 км/ч 90% пешеходов выживают, в то время как столкновения на скорости 50 км/ч приводят к гибели 80% пешеходов. Водитель и пассажиры автомобиля при этом практически не страдают.

Существует ряд способов заставляющих водителей снизить скорость транспорта, что приводит к снижению аварийности. Один из них – установка «лежащих полицейских» (элемент принудительного снижения скорости транспортных средств или искусственная неровность). Летом 2013 года в городе появилось несколько таких мест: на Мальцевском тракте, на ул. Автомобилистов, на ул. Михайловской, на перекрестке ул. Володарского и ул. Ленина. Таким образом, городские власти заботятся о сохранении здоровья людей.



Главным условием предотвращения ДТП является соблюдение правил дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения возложено на отделение Госавтоинспекции, которое образовалось в Шадринске в 1961 году. Возглавил отделение майор милиции Г.Г. Гришин.

К весне 1963 года в город привезли 6 светофоров, а в декабре того же года на перекрестке улиц Гагарина и Вокзальной был установлен первый в городе светофор.

Через месяц было принято решение о создании специализированной монтажно-эксплуатационной группы в городе Шадринске, на которую возлагалась установка и замена транспортных и пешеходных светофоров, дорожных знаков, указателей, а также дорожную разметку. Так водители получили самые современные технические средства регулирования дорожного движения, а это серьезная помощь в обеспечении безопасности на дорогах.

С целью уменьшения травматизма при ДТП на дорогах установлены знаки для водителей, которые ограничивают скорость движения транспорта.



Это "Ограничение максимальной скорости". Запрещается движение со скоростью (км/ч), превышающей указанную на знаке и "Ограничение минимальной скорости".



Запрещается движение со скоростью (км/ч), превышающей указанную на знаке.

Кроме этого, 15 ноября 1995 года принят закон №196 ФЗ «О безопасности дорожного движения», в котором говорится о том, что без пропаганды правил дорожного движения не обойтись. Статистика детского дорожно-транспортного травматизма в Шадринске говорит о том, что дети травмируются и гибнут. (Смотри приложение 3)

Сегодня большую работу в детских дошкольных учреждениях и школах города ведут инспектора по пропаганде отдела ГИБДД. Так ежегодно проводится акция «Зебра». Главная цель - изучить и повторить ПДД, заложить основы безопасности поведения на дорогах. Юные участники дорожного движения должны быть грамотными пешеходами.

Руководит этой работой инспектор по пропаганде отдела ГИБДД Брюховских Е.В., которая часто приходит в школы и беседует с ребятами.

6. Заключение.

Выполняя эту работу, посетил Шадринский краеведческий музей и библиотеки города, прочитал книги, перелистал журналы и газеты. Узнал много интересного о развитии транспорта с момента зарождения и до нашего времени в России и Зауралье. Пополнил свою копилку знаний интересными фактами.

Любой вид транспорта очень важен в жизни человека, но он таит в себе опасность. С усовершенствованием машин увеличилась скорость их движения, а значит, увеличилась вероятность аварий. Заинтересованные люди делают все, чтобы дорожно-транспортных происшествий было как можно меньше, чтобы не страдали дети и взрослые. Сегодня многое

делается для этого: профилактическая работа в школах, установка дорожных знаков, «лежачих полицейских». Осталось только одно – всем участникам дорожного движения соблюдать ПДД.

Думаю, что скоро нас ожидают большие перемены и, может быть через много лет будущее поколение станет интересоваться историей возникновения автотранспорта и профилактики дорожно-транспортных происшествий. Считаю, что этот реферат им поможет. Пусть люди больше не гибнут.

Информационные источники:

- 1) Архив Шадринского краеведческого музея.
- 2) Автоколонна 1588 .
- 3) Исетская глубина. Л.П. Осинцев Издательство – Шадринск ПО «Исеть» 1995г.
- 4) Из летописи Шадринского края. Н.Г. Пушкарев. Издательство ПО «Исеть» 2003г.
- 5) Сборник очерков о ГАИ - «ГАИ – судьба моя». Издательство – «Зауралье». 2001 г
- 6) Шадринская старина. Альманах. Издательство – ПО «Исеть», 1998.
- 7) Шадринск. Городское хозяйство. В.П. Андреев Л.П. Осинцев. А.А.Усольцев. Издательство «Исеть», Шадринск, 2004.
- 8) Шадринская Энциклопедия С.Б.Борисов.
- 9) Шадринск, милый для меня. Краеведческие очерки. И. Гаев. Издательство ПО« Исеть», 2005.
- 10) Шадринск военной поры. Издательство ШГПИ, 1995
- 11) Интернет
- 12) Информанты:
 - Инспектор по пропаганде отдела ГИБДД Брюховских Елена Владимировна
 - Генеральный директор Автоколонны №1588 Нестеров А. С.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Год	Название автомобиля	Авторы	Рисунок	Характеристики
1752	Самобеглая коляска Средняя скорость - (10 км/ч)	Л.Л.Шамшуренков		«Куриёзная самобеглая коляска будет бегать без лошади, только управима будет через инструменты двумя человеками, стоящими на той же коляске, кроме сидящих в ней праздных людей, а бегать будет хотя через какое дальнее расстояние, и не только по ровному местоположению, но и к горе, буде где не весьма крутое место».
1791	Самокатная повозка Средняя скорость - (4 км/ч)	Иван Кулибин		Позади пассажиров на педалях, или, как их называл Кулибин, «туфлях», стоял человек и попеременно нажимал на них ногами. Педали приводили во вращение большой маховик, который, будучи раскрученным, облегчал работу человека, движущего самокатку, и делал ход экипажа равномерным
1769	Паровая телега Кюньо Средняя скорость - (2-4 км/ч)	Французский изобретатель Кюньо		Имела привод на единственное переднее колесо.
1896	Первый автомобиль в России, средняя скорость -4 км/ч	Яковлев и П.А.Фрезе		Вес 320 кг, диаметр колеса до 1,5 метров с резиновыми шинами.
1904	Пожарный «Фрезе», максимальная скорость -20 км/ч	П.А.Фрезе		1 цилиндр, мощность 9 л.с., объем - 942 куб.см.
1924	АМО-Ф 15, максимальная скорость -50км/ч	Конструктор В.Ципулин		Вес 3570 кг, двигатель 35 л.с., 1400 оборотов в минуту.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Конный транспорт (виды повозок и телег)

Коляска – комфортабельный рессорный экипаж с половинчатым верхом.



Подвода – повозка, телега, обычно грузовая, приводимая в движение конной тягой.



Розвальни – грузовые крестьянские сани с низким, расширяющимся сзади кузовом, просторные, развалистые, где можно лечь, развалиться.



Сани – распространенный тип повозки без колес, обычно имеют полозья (сани без полозьев – некоторые виды **волокуши**). К саням относятся дровни, нарты народов Севера и разные виды саней с кузовом: открытые сани с верхом, возки и др. Сани древнее, чем колесная повозка, они были известны не только в северных, но и в южных странах. В России до конца 17 в. торжественные выезды царей, патриархов даже летом были санными, так как езда на санях считалась более почетной, чем в экипаже. Очень большие и широкие сани, в которых катались на Масленицу или ездили большими компаниями в гости, назывались троечными (запрягались тройкой лошадей) или ковровыми (спинка кузова обтягивалась ковром) (общеславянское слово. «сань», в древнерусском языке - «полозья, змеи»).



Тарантас – в начале XIX в. дорожная повозка на длинных зыбучих дрогах, впоследствии – 4-колесная рессорная легковая повозка с открытым кузовом, оборудованная полумягкими съемными передним и задним сиденьями, поручнями, подножками и щитками. Одноконный тарантас рассчитан на 2 пассажиров, в параконном имеется третье пассажирское место на переднем сиденье рядом с кучером.



Телега – четырехколесная грузовая повозка, в которую впрягают обычно лошадей (реже волов, буйволов, мулов и др.).



ПРИЛОЖЕНИЕ 3**СТАТИСТИКА**

детского дорожно-транспортного травматизма
с 2001 года по 2009 год на территории г. Шадринска

Год	ДТП	Погибло	Ранено	Вина ребенка	Вина обоюдная
2001	14	1	13		
2002	19	0	19	6	
2003	9	1	10	1	
2004	5	1	4		2
2005	12	0	13	5	2
2006	17	2	16	6	
2007	11	1	10	6	
2008	7	0	7	1	
2009	11	1	10	5	
2010	6	0	6		
2011	7	1	6		