



НОВАТОРОВ АВТОТРАНСПОРТА

А. А. ЕВДАКОВ. С П. ВОЙТЕКО

Мастерство
ВОЖДЕНИЯ
АВТОБУСОВ



АВТОТРАНСИЗДАТ
МОСКВА • 1956

А. А. ЕВДАКОВ и С. П. ВОЙТЕКО

МАСТЕРСТВО ВОЖДЕНИЯ АВТОБУСОВ

*(Из опыта работы передовых шоферов
1-го автобусного парка Ленинграда)*

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
АВТОТРАНСПОРТНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1956

В брошюре освещен опыт вождения автобусов передовыми шоферами 1-го автобусного парка Ленинграда. Отражена специфика работы шофера автобуса, рассказано о безаварийном вождении, о культуре обслуживания пассажиров, о взаимодействиях шофера с кондуктором. Указаны пути увеличения межремонтных пробегов и экономии эксплуатационно-технических материалов, изложен опыт ухода за автобусом. Специальная глава посвящена формам обучения шоферов мастерству вождения и борьбе коллектива парка за достижение полной безаварийности движения.

Брошюра рассчитана на широкие круги работников автомобильного транспорта.

ВВЕДЕНИЕ

Директивами XX съезда Коммунистической партии Советского Союза по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 гг. предусмотрено увеличить перевозки пассажиров автобусами в 3,5 раза по сравнению с 1955 г. Наряду с этим работники пассажирского транспорта должны добиваться систематического снижения себестоимости перевозок и обеспечивать высокую культуру обслуживания пассажиров.

Успешное выполнение этих задач во многом зависит от основной группы работников автомобильного транспорта — шоферов.

Опыт работы шоферов-новаторов показывает, что на автомобильном транспорте имеются большие резервы производства, которые при умелом их использовании дают возможность любому шоферу резко улучшить технико-экономические показатели автомобильных перевозок.

Важнейшими резервами снижения себестоимости перевозок являются увеличение межремонтных пробегов автобусов и всех агрегатов, пробега шин, экономия бензина, смазки и других эксплуатационно-технических материалов.

В 1-м автобусном парке Ленинграда, одном из крупнейших автохозяйств города, работает 419 автобусов. Коллектив шоферов, насчитывающий более 1100 человек, активно участвует в социалистическом соревновании за комплексную экономию средств на содержание автомобиля, предусматривающую одновременное повышение всех основных технико-экономических показателей работы.

95% всего коллектива шоферов соревнуются сейчас за высокие межремонтные пробеги, десятки бригад уже выполнили и перевыполнили взятые ими социалистические обязательства.

Так, например, автобус ЗИС-154, инв. № 227 (шоферы Волков, Варванов и Войтов) на 1 мая 1956 г. прошел

без капитального ремонта 772 220 км и продолжает работать на маршрутах; бригада его взяла дополнительное социалистическое обязательство довести пробег до 800 тыс. км, и можно с уверенностью сказать, что это дополнительное обязательство будет успешно выполнено. Выдающихся результатов работы добились также шоферы Носков, Богданов, Крутиков и многие другие.

Шоферы-новаторы своим упорным трудом доказали, что межремонтный пробег автобуса в 500 тыс. км — не предел, двигатель ЗИЛ-120 может работать без капитального ремонта 400 тыс. км, обыкновенная автомобильная шина может пройти 120 тыс. км, а аккумуляторная батарея безотказно работает 200 тыс. км.

Накопленный опыт работы шоферов-новаторов позволяет утверждать, что достижение высоких результатов в длительной межремонтной эксплуатации автобусов основывается не на каких-то особо индивидуальных качествах того или иного шофера, а является результатом высокого мастерства вождения автобусов, технически грамотной, наиболее рациональной эксплуатации их и хорошо организованного технического обслуживания в парке.

Лучшие кадровые шоферы парка, имеющие многолетний опыт работы на автобусах, приложили много усилий для того, чтобы в короткие сроки изучить особенности устройства и обслуживания автобусов ЗИС-154 и ЗИЛ-155, и с первых же дней работы обеспечили технически грамотную эксплуатацию их.

Передовые бригады смогли достичь таких высоких показателей потому, что добились подлинного мастерства в своей профессии.

Бригады шоферов этих автобусов обеспечивали высокую регулярность движения, к ним никогда не выезжали автомобили технической помощи, так как автобусы работали без простоев, их механизмы действовали безупречно.

Бригады заключили с администрацией парка хозрасчетные договоры, и каждый шофер ставил своей целью добиться максимальной экономии эксплуатационных материалов, удлинения срока службы каждого агрегата автобуса.

Отличительной чертой работы этих бригад стало отсутствие жалоб со стороны пассажиров, вождение автобусов

без аварий, дорожных происшествий и нарушений правил движения транспорта.

Отличная работа обеспечивает высокие заработки. Систематическое получение премий за экономию топлива, увеличение пробега шин, отличное содержание автобуса и сбережение ремонтных средств резко повысило материальную заинтересованность шоферов, дало возможность значительно улучшить их бытовые условия.

Но это, конечно, не значит, что все взявшие социалистические обязательства достигли результатов шоферов-новаторов, тех, которые довели пробег закрепленных за ними автобусов до 600 и даже 700 тыс. км.

Сила социалистического соревнования — в его массовости, а отдельные, пусть даже замечательные, достижения одиночных бригад не могут принести решающих успехов.

В парке еще немало рядовых шоферов, у которых производственные показатели далеки от уровня достигнутых шоферами-новаторами.

Еще имеются технические простои автобусов на маршрутах, бывают случаи преждевременного выхода из строя отдельных агрегатов и механизмов, не изжиты аварии и дорожные происшествия.

Немало еще шоферов, которые не имеют нарушений и не являются отстающими, но у них нет и достижений, они выполняют только минимум требований, оставляют нетронутыми резервы, умело используемые новаторами для повышения всех показателей работы автобуса.

Поэтому одной из главных задач коллектива парка является распространение передового опыта шоферов-новаторов. Подтягивание всех шоферов парка до уровня передовиков стало решающим условием увеличения объема и повышения качества автобусных перевозок.

Пути достижения высоких показателей работы на автобусе, обеспечивающие выполнение взятых социалистических обязательств, должны быть известны каждому шоферу.

В настоящей брошюре и рассказывается об опыте работы лучших новаторов парка, о путях, которыми они шли к достижению мастерства своей профессии.

В брошюре не рассматриваются общеизвестные приемы управления автомобилем, а основное внимание уделяется особенностям работы новаторов, отдельным прие-

мам и методам, применяемым передовыми шоферами парка.

Сами авторы длительное время работали шоферами автобусов. Один из них — т. Войтеко С. П. — вместе со своим сменщиком т. Ивановым довел пробег закрепленного за ним автобуса ЗИС-154 до 600 тыс. км без капитального ремонта, не имея аварий, простоев по техническим причинам и дорожных происшествий, сэкономил ремонтных и эксплуатационных средств на сумму более 250 тыс. руб., второй — т. Евдаков А. А. — до 1955 г. работая шофером, преподавателем и инструктором передовых методов вождения, систематически обобщал опыт работы шоферов-новаторов.

ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ ШОФЕРА АВТОБУСА

Настоящее мастерство в любой профессии основывается прежде всего на детальном знании ее особенностей. Без этих знаний невозможно добиться той высокой точности движений и приемов, того проникновения во все тонкости совершаемой работы, которыми владеют мастера высокопроизводительного труда в любой отрасли промышленности.

Замечательные успехи новаторов производства — токарей или строителей, машинистов паровозов или шоферов автомобилей — основываются на постоянном стремлении улучшить результаты своего труда, наиболее полно использовать возможности любого агрегата, механизма, приспособления.

Труд шофера автобуса отличается от труда шофера такси, грузового или специального автомобиля.

Одной из особенностей работы на автобусе является умение ценить и правильно использовать каждую минуту времени. Фактор времени здесь действует как строгий контролер, не прощающий шоферу ошибок и небрежностей в управлении автобусом.

На пассажирском автотранспорте должна поддерживаться высокая регулярность движения. На любой остановочный пункт маршрута автобус должен прибывать через промежутки времени, строго определенные графиком или расписанием движения. На каждом автобусном маршруте имеются нормы времени пробега на один рейс, установленные на основе хронометража и дифференцированные по периодам года и дня.

Шофер должен вести автобус, точно придерживаясь установленного времени. Допускаемое отклонение прибытия на конечный пункт — до 1 минуты раньше и до 2 минут позже времени, предусмотренного нормативами. Если допущены большие отклонения, рейс считается нерегулярным, и шоферу снижается сумма ежемесячной премии за регулярность движения.

График движения определяет не только норму времени на пробег по всему маршруту, но и время на пробег между контрольными пунктами, установленными на маршруте.

Это обеспечивает регулярность движения на протяжении всего маршрута, но требует от шофера умения точно соблюдать режим движения, правильно распределять время на пробег между остановками.

Нормы времени на пробег установлены с учетом условий движения на каждом маршруте. Но это средние нормы. Естественно, все изменения пассажиропотоков, загрузки участков маршрута транспортом и связанные с этим задержки автобуса они не могут предусмотреть. В этих условиях соблюдение графика полностью зависит от шофера. А для этого необходимо высокое качество вождения при соблюдении правил движения транспорта и должностной инструкции. Своевременное прибытие на контрольные и конечные пункты достигается шофером благодаря детальному знанию маршрута и особенностей движения на нем.

Для шофера важно знать любую деталь дорожных условий маршрута, состояние дорожного покрытия, расположение остановочных пунктов и особенностей подъезда к ним, характер перекрестков, регулируемых и нерегулируемых, участки маршрута с наиболее интенсивным движением, остановки, на которых в определенные часы дня наблюдается большое скопление пассажиров, и многое другое, без чего практически невозможно добиться точности движения.

Работа шофера автобуса на маршруте строго регламентирована должностной инструкцией, точное соблюдение которой обеспечивает высокую культуру обслуживания пассажиров. Автобус находится на остановках непродолжительное время, при этом шофер должен обеспечивать удобства и безопасность пассажиров, входящих в автобус и выходящих из него.

Приемы управления автобусом должны быть тщательно отработаны. Работая на городских маршрутах, шофер автобуса, помимо остановок у перекрестков, через каждые 300—400 м останавливает автобус у остановочных знаков. Частые переключения передач, торможение и трогание с места усложняют труд шофера, в напряжен-

ных условиях работают двигатель, сцепление, коробка передач, тормоза. Начинать движение и останавливать автобус нужно плавно, без рывков, так как резкие торможения, трогание с места и неправильные разгоны не только увеличивают износ механизмов и агрегатов автомобиля, но и создают неудобства для пассажиров.

Шоферу автобуса надо постоянно помнить, что в салоне находятся десятки пассажиров, и обеспечение их безопасности, создание максимальных удобств во время движения и на остановках — почетная и ответственная обязанность.

Шоферы автобуса работают в более трудных условиях, чем шоферы других автомобилей: большинство городских автобусных маршрутов проходит по улицам с интенсивным движением транспорта и пешеходов; шофер автобуса почти в течение всего рабочего дня находится за рулем; время стоянок между рейсами ограничено 4—6 минутами. Поэтому вопросам облегчения труда, качественной подготовке рабочего места, организации отдыха перед работой должно уделяться особое внимание.

Уход за автобусом также имеет свои особенности. Здесь важнейшую роль играет умение рационально использовать короткое время на стоянках для отдыха и проверки основных узлов и механизмов автомобиля.

На автобусе совершенно недопустима даже мелкая неисправность механизма или агрегата. То, что многие шоферы автомобилей считают легко устранимой неисправностью, на автобусе вызывает срыв графика движения и фактически нарушает нормальную работу маршрута и обслуживание пассажиров.

Шофер не располагает временем для того, чтобы заменить неисправную свечу, отрегулировать зазор между контактами прерывателя или работу двигателя на малых оборотах, — следовательно, он должен добиться такого технического состояния автобуса, которое исключает возможность внезапного возникновения неисправностей. Возможно ли это? Опыт передовых шоферов говорит о том, что это не только возможно, но и необходимо. Необходимо потому, что без этого нельзя добиться высокого мастерства вождения, экономичной работы и культурного обслуживания пассажиров.

АВТОБУС ДОЛЖЕН И МОЖЕТ РАБОТАТЬ БЕЗ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРОСТОЕВ

Когда вы проходите по улице города и видите шофера, устраняющего неисправность в автомобиле, вас невольно охватывает чувство досады за автохозяйство и шофера, допустившего этот простой — явный брак в работе автотранспорта.

Кто виновник простоя? Нерадивый шофер, плохо ухаживающий за автомобилем, или руководители автохозяйства, неудовлетворительно организовавшие техническое обслуживание автомобилей?

С нашей точки зрения, основным виновником является шофер, допустивший возникновение технической неисправности.

Нам могут возразить, что техническое состояние автомобиля зависит от качества его обслуживания в гараже. Это бесспорно. Но все же в первую очередь оно зависит от закрепленного за автомобилем шофера, проводящего за рулем по 8 часов ежедневно. Только шофер имеет возможность систематически и длительное время наблюдать за работой каждого агрегата во время движения, и это помогает ему определить неисправность, которую может не увидеть даже самый опытный техник ОТК.

Шофер всегда должен своевременно заметить малейшую неисправность автомобиля, и если неисправность возросла до такой степени, что автомобиль не может продолжать работу, то это вина шофера, не сумевшего вовремя заметить и устранить дефект.

Многие шоферы считают, что предотвратить «случайные» поломки и «внезапные» технические простои невозможно. Это неверное мнение полностью опровергается передовыми шоферами парка. Закрепленные за ними автобусы годами работают на маршрутах по 14—18 часов в сутки, ни на минуту не останавливаясь из-за технических неисправностей. Так работают шоферы Салтыков, Семенов, Фоканов, Шахнович, Войтов, Варванов, Волков, Дегтярев, Клименко, Беляев, Кононов, Андрианов и десятки других.

Неисправности в любом механизме не возникают случайно, каждый технический простой автобуса является следствием некачественного, небрежного ухода и обслуживания.

Даже в тех случаях, когда ремонтные рабочие допустили брак в работе, а контролер ОТК, принимая автобус из ремонта, его не заметил, дефект не должен ускользнуть от хозяйского глаза шофера, за которым закреплен автобус.

Принятая в 1-м автобусном парке Ленинграда система технического обслуживания и ремонта автобусов несколько отличается от той, которая предусмотрена Положением о техническом обслуживании и ремонте автомобилей. В парке изменен порядок контрольно-осмотровых операций, сокращен объем первого технического обслуживания (ТО-1) и увеличен пробег между ТО-1 до 1000—1100 км, значительно расширен объем обязательных работ при вторых технических обслуживаниях (ТО-2), которые проводятся через 8—10 тыс. км пробега, не предусмотрено сезонное обслуживание, автобусы не закрепляются за ремонтными бригадами и нет комплексных бригад¹.

Такая организация технического обслуживания и ремонта оказалась достаточно эффективной и обеспечивает высокое качество обслуживания и ремонта. Поскольку эта система себя оправдала (коэффициент выпуска автобусов составляет 0,92 и выше), парку было разрешено сохранить ее.

Поддержанию автобусов в высоком техническом состоянии способствует также широкое применение агрегатного метода ремонта и поточного метода ежедневного и первого технического обслуживания, которые проводятся в профилактории.

Обслуживание автобусов в межсменное время проводится без участия шофера, присутствие которого обязательно только при втором техническом обслуживании. Однако это ни в какой мере не уменьшает роли шофера в обеспечении отличного технического состояния автобуса.

Помимо своего влияния на обслуживание автомобиля в парке, шофер должен уметь правильно организовать уход за автобусом и систематический контроль за его состоянием на маршруте, обеспечить ритмичную работу в период между ТО-2. Большинство передовых шоферов парка добились этого прежде всего потому, что отлично изучили устройство и принцип действия всех узлов и аг-

¹ Подробнее см. в книге И. С. Гуревича и Р. М. Гутцайт а. Организация работы автобусного парка. Автотрансиздат, 1956, стр. 5—14.

регатов автобуса. Это — первое условие, без которого невозможно правильно контролировать работу механизмов, выявить и устранить причины ненормальной работы любого узла или механизма.

Задачи шофера по уходу за автобусом можно условно разделить на три группы: обязанности перед выездом из парка, во время работы на маршруте и после возвращения автобуса в парк.

Естественно, что обязанности по уходу равномерно распределяются между всеми шоферами, постоянно закрепленными за данным автобусом.

В парке применяются различные формы организации труда шоферов. В большинстве случаев за каждым автобусом закреплено два шофера и на каждые два автобуса имеется один подменный шофер, поочередно работающий на обоих автобусах, заменяя основных шоферов в их выходные дни.

Бригады, закрепленные за автобусами, постоянны и работают на них с момента получения до исключения их из списочного состава парка.

Дружная, слаженная работа всей бригады является одним из условий отличного ухода за автобусом.

Утром перед выездом автобуса из парка шофер первой смены прежде всего знакомится с заявочным листком на ремонт (если он требовался), составленным накануне при приемке автобуса контролером ОТК. Если автобус подвергался ремонту, то тщательно проверяет качество выполненных работ. Убедившись, что ремонтная заявка выполнена, проверяет, заправлен ли автобус топливом, смазкой и водой. Затем производит пуск и прогрев двигателя, осмотр технического состояния автобуса; при этом особое внимание обращает на действие рулевого управления и тормозов, давление воздуха в пневматическом приводе, исправность дверных механизмов и т. д.

Важным моментом в обеспечении нормальной работы на линии шоферы считают подготовку своего рабочего места и уделяют ей много времени. Еще до начала работы, т. е. до выезда из парка, шофер регулирует сиденье в соответствии со своим ростом, устанавливает зеркало заднего вида, проверяет работу механизмов управления автобусом и состояние эксплуатационного оборудования.

Хорошо подготовленное рабочее место обеспечивает необходимое удобство, исключает возможность излишней

утомляемости шофера и связанных с ней неправильных приемов управления.

Все операции по осмотру автобуса перед выездом на линию строго систематизированы, выполняются точно и последовательно и поэтому занимают не более 15 минут.

Между членами бригад установлена хорошая практика информации шофера утренней смены шофером, работающим вечером, о том, как отработана смена. Если у сменщика есть какие-либо замечания по работе автобуса, он оставляет записку в ящике для инструментов. Шофер утренней смены, придя на работу, знакомится с содержанием записки и узнает, за каким агрегатом или механизмом нужно усилить наблюдение. Если записка отсутствует, то это значит, что замечаний по работе автобуса нет.

С целью улучшения ухода за автомобилем на линии шоферы-новаторы составляют график контрольного осмотра. Этот график помогает передовикам производства избежать недосмотра и повышает ответственность каждого члена бригады за техническое состояние механизмов и агрегатов.

Время стоянки между рейсами ограничено, и внимательно осмотреть все механизмы за 4—6 минут одному шоферу невозможно. Поэтому, если обязанности по уходу между членами бригады не разграничивать, то окажутся возможными случаи, когда оба шофера утром и вечером будут проверять одни и те же узлы, другая же часть узлов и механизмов может остаться непроверенной, и шофер не сумеет во-время заметить неисправности в их работе.

Обычно среди шоферов парка практикуется следующий порядок разграничения обязанностей по уходу за автобусом во время работы на маршруте: один шофер осуществляет контроль за работой двигателя, за системами смазки, охлаждения, питания и электрооборудования, второй шофер контролирует работу механизмов силовой передачи, тормозов, рулевого управления, ходовой части и кузова.

Такой порядок контроля сохраняется до очередного второго технического обслуживания. После его проведения шоферы меняют порядок: то, что входило в обязанности первого шофера, делает второй шофер, и наоборот.

Каждый шофер выполняет комплекс операций по уходу за автобусом в определенной последовательности. Так, например, после первого рейса проверяется крепление по-

лусовых шпилек и спускается конденсат из воздушного баллона, после второго рейса осматривается крепление дисков колес, после третьего — внутреннее состояние кузова и т. д.

Подсменный шофер выполняет работы того основного шофера, которого он подменяет.

Такой систематический контроль за всеми механизмами и агрегатами автобуса дает возможность своевременно заметить любую неисправность. Если в ходе проверки обнаруживаются нарушения нормальной работы механизма, то шофер берет его под особый контроль. И это дает ему возможность доработать до обеденного перерыва или конца рабочего дня.

В тех случаях, когда возникшая неисправность может вызвать простой автобуса, шофер через диспетчера автобусной станции заказывает в парке необходимую деталь, которую доставляют на автомобиле технической помощи.

Вышедшую из строя деталь заменяют новой, и таким образом шофер работает, не нарушая графика движения.

Все неисправности, возникающие в механизмах, не появляются внезапно, а происходят в результате неправильного ухода за автобусом и могут привести к крупным повреждениям. Появившаяся на лопасти вентилятора маленькая трещина постепенно увеличивается и приводит к обрыву лопасти вентилятора, повреждению радиатора и может вызвать длительный технический простой автобуса. Ослабление крепления дисков колес, не устраненное своевременно шофером, является причиной деформации отверстий в дисках и среза шпилек. Попадание воздуха в дизельное топливо, нарушающее его подачу к насосам-форсункам, — результат отсутствия контроля за плотностью соединений в системе подачи топлива.

«Любую неисправность, — говорит один из лучших шоферов парка т. Клименко, — можно своевременно предотвратить, нужно только внимательно и систематически контролировать работу механизмов. К этому нужно добавить обязательное требование «идеальной» чистоты каждой детали, каждого механизма, — тогда и дефект заметить легко. А то у иного шофера пыль и масло образуют такой «защитный» слой, что под ним никакой трещины не увидишь даже в увеличительное стекло».

Автобус ЗИС-154 (инв. № 231), закрепленный за тт. Клименко и Беляевым, всегда находится в отличном

техническом состоянии. Бригада работает на нем более четырех лет, не имея ни простоев, ни возвратов по техническим причинам. Даже самую незначительную неисправность передовые шоферы устраняют своевременно. В работе шофера мелочей нет: потерянный или сломанный шплинт может стать не только причиной простоя, но и привести к аварии.

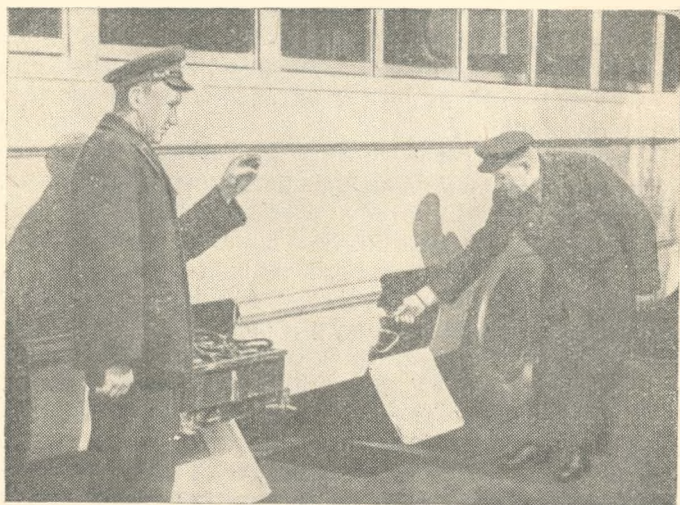


Рис. 1. Осмотр автобуса шофером и контролером ОТК после окончания работы на маршруте

Качественный контроль за работой автобуса на линии дает возможность шоферу второй смены в конце каждого рабочего дня составить технически грамотную заявку на ремонт автобуса в межсменное время.

По прибытии в парк каждый автобус тщательно проверяется контролером ОТК на осмотровой канаве. Передовые шоферы принимают активное участие в осмотре автобуса (рис. 1), особенно тех мест, доступ к которым возможен только снизу.

Если работы по регулировке систем электрооборудования, питания или ремонт наиболее ответственных агрегатов требуется произвести ночью, то шоферы не ограничиваются заявкой на ремонт, а подробно устно характе-

ризуют неисправности ремонтному рабочему, который будет их устранять.

Такие работы, как уход за аккумуляторной батареей, проверка систем зажигания, электрооборудования из-за недостатка времени трудно проделать во время стоянки на маршруте, поэтому шоферы выполняют их обычно после возвращения в парк. В это же время они производят ежедневно уборку мотоотсека и рабочего места.

Передовые шоферы, закончившие работу вечером, всегда заботятся о своевременном выходе автобусов утром и делают для этого все от них зависящее. Поэтому ежедневный своевременный выпуск этих автобусов из парка бывает гарантирован.

Шоферы-новаторы и ремонтники добиваются, чтобы ремонтные работы в межменное время были сведены к минимуму. Между ТО-2 автобус в течение 30—40 дней должен работать без ремонтов. Это достигается высококачественным проведением второго технического обслуживания. Несмотря на то, что автобус в течение одного дня проходит ТО-2, объем которого в отдельных случаях значительно больше предусмотренного Положением о техническом обслуживании и ремонте автомобилей, сложенная работа шоферов и ремонтников, за которыми закреплен автобус, обеспечивает высокое качество всех проводимых работ.

Участие шоферов во втором техническом обслуживании является незыблемым правилом.

Проводимое в некоторых автохозяйствах ТО-2 без участия шоферов неизбежно ухудшает его качество, так как в этих случаях ремонтники не знают замечаний шофера по работе того или иного механизма и могут руководствоваться только документами, ремонтной заявкой и дефектовочной ведомостью. А ведь это — только документы, и полностью заменить живого человека — шофера, хозяина вверенного ему автобуса, они, конечно, не могут.

Многие шоферы парка во время работы на автобусе между ТО-2 ведут дневник, в котором отмечают неисправности, замеченные ими. Эти записи оказывают существенную помощь как при составлении дефектовочной ведомости перед ТО-2, так и при его проведении.

В парке установлен перечень обязательных работ, выполняемых шофером при ТО-2. Шофер автобуса ЗИС-154 производит очистку дизеля, генератора и арматуры, раз-

борку масляных фильтров, промывку и замену элементов фильтров, их сборку и установку на место, промывает воздушные и топливные фильтры, обслуживает аккумуляторную батарею, проверяет состояние шин, давление воздуха в них и делает перестановку колес. Кроме того, он участвует в регулировочных работах, проверяет исправность всех приборов, механизмов и агрегатов. Шофер автобуса ЗИЛ-155 выполняет аналогичную работу применительно к бензиновому двигателю.

Кроме выполнения перечня обязательных работ, шоферы лично контролируют качество выполненного ремонта, во время ТО-2 наблюдают за ходом ремонтных и регулировочных работ. Помимо контролеров ОТК, они проверяют качество регулировки и ремонта агрегатов, подлежащих обязательному снятию с автобуса и выполняемых цехами парка. Этот двойной контроль в значительной мере предупреждает случаи недосмотра.

Многие шоферы-новаторы являются активными рационализаторами. Они внесли ряд предложений, облегчающих уход за автобусом и обслуживание его. Так, например, на автобусе ЗИС-154 редукционный клапан перенесен в мотоотсек к воздушному фильтру. Это исключило возможность замерзания клапана в холодное время года. В кабине шофера установлены воздушный кран управления створками радиатора и термометр, что значительно улучшило контроль за тепловым состоянием двигателя; изменена конструкция фильтра тонкой очистки топлива путем введения в него набивки из суконных и шелковых лент с целью продления срока службы фильтра. Применение нового способа крепления силового генератора к двигателю с помощью дополнительной скобы исключает возможность среза болтов крепления. Использование нагретого воздуха, проходящего через радиатор системы охлаждения, для воздушного отопления кузова автобуса значительно улучшило удобства для пассажиров.

По предложению шоферов на автобусах ЗИЛ-155 установлены прямоугольные зеркала заднего вида. Это дало возможность хорошо видеть переднюю и заднюю двери автобуса и значительно улучшило обзорность во время посадки пассажиров.

Для удобства доступа к генератору постоянного тока на правой передней части облицовки кузова сделан допол-

нительный люк, закрываемый специальной крышкой. В летнее время этот же люк улучшает вентиляцию отсека и снижает температуру в кабине шофера. Изменена схема включения электродвигателя вентиляторов, отопителей кузова и многое другое.

Все эти усовершенствования были внесены шоферами во время ТО-2 сперва на одном автобусе, а затем, после проверки, внедрялись и на другие автобусы.

Наиболее ответственным моментом является приемка автобусов из ТО-2. Тут шоферы проявляют себя как самые строгие контролеры. Акт о приемке автобуса подписывается ими только после всесторонней проверки всех механизмов на месте и в работе. Участие шоферов в ТО-2, высокая требовательность к ремонтным рабочим, а также ежедневный контроль за каждым механизмом на маршруте, проверка их исправности перед выездом и после возвращения в гараж, содержание всех механизмов в чистоте способствуют безотказной работе автобусов в период между ТО-2. Работая на технически исправном автомобиле, шоферы имеют все возможности для совершенствования мастерства вождения.

О МАСТЕРСТВЕ ВОЖДЕНИЯ, БЕЗАВАРИЙНОЙ РАБОТЕ И КУЛЬТУРЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ

Как уже было сказано, обязательным условием, без которого невозможно добиться высокого мастерства вождения автобуса, являются его безупречное техническое состояние и отличное знание шофером особенностей маршрута, на котором он работает.

Не случайно ознакомлению с маршрутами в парке уделяется большое внимание. Если открывается новый маршрут, то за несколько дней до этого проводится подробный инструктаж бригад с использованием наглядных пособий. Кроме этого, проводятся специальные пробные рейсы (рис. 2). «Пассажирами» автобуса являются шоферы, которые будут работать на маршруте. Во время рейса они знакомятся с особенностями трассы нового маршрута. Так, например, в мае 1956 г. перед открытием движения автобусов ЗИЛ-127 на маршруте Ленинград—Таллин были проведены пробные рейсы в дневных и ночных условиях по всей трассе протяженностью 350 км. Шоферы

ознакомились с ней и с первого же дня работы (при скорости движения 70—75 км в час) обеспечили отличное качество управления автобусами.

Если автобус исправен и маршрут изучен, основное внимание шофер может уделить безаварийной работе, технике вождения и культуре обслуживания пассажиров.

Большинство шоферов парка работает на автобусах ЗИЛ-155. Элементарные правила управления автобусом



Рис. 2. Автобус ЗИЛ-127 отправляется в пробный рейс Ленинград—Таллин

этой марки общеизвестны и достаточно подробно освещены в литературе. Однако на маршрутном автобусе, работающем в городских условиях, количество троганий с места, переключений передач и остановок очень велико и требует от шофера особой четкости выполнения общеизвестных приемов.

На основании опыта передовых шоферов парка можно рекомендовать следующее.

При трогании с места за 2—3 секунды до начала движения выключить сцепление и включить вторую передачу. Точно зная момент начала включения сцепления по ходу педали, открывать дроссель карбюратора только тог-

да, когда усилие от коленчатого вала двигателя через включенное сцепление начнет передаваться на ведущий вал коробки передач. При этом регулировать подачу количества горючей смеси нужно в зависимости от нагрузки автобуса, не допуская излишнего, преждевременного увеличения числа оборотов коленчатого вала двигателя, избегая тем самым резкого трогания с места.

Переключая передачи, необходимо быстро, но плавно разгонять автобус, стремясь в минимальное время перейти к движению на пятой ускоряющей передаче, так как движение на ней наиболее выгодно как в отношении расхода топлива, так и в отношении износа двигателя.

Нельзя допускать разгон автобуса при резком и полном открытии дросселя карбюратора, так как это вызывает излишние инерционные нагрузки в двигателе, силовой передаче и ходовой части.

Следует иметь в виду, что переключения передач, выполняемые небрежно, быстро выводят из строя коробку передач, вредно влияют на узлы и детали силовой передачи.

Переход с низшей передачи на высшую большинство шоферов-новаторов производит, выводя рычаг переключения передач в нейтральное положение без выключения сцепления, одновременно с прекращением нажатия на педаль управления дросселем. Высшая передача включается после некоторой выдержки, необходимой для уравновешивания окружных скоростей включаемых шестерен. При этом сцепление обязательно выключается.

Время выдержки рычага в нейтральном положении меняется в зависимости от скорости движения и интенсивности разгона, но оно всегда должно быть таким, чтобы передача включалась легко, без удара и шума шестерен. Переключение с четвертой передачи на пятую производится без выдержки при скорости движения автобуса не менее 25 км в час.

При переходе с высшей передачи на низшую бесшумное включение обеспечивается применением способа переключения с промежуточной подачей горючей смеси. Шофер при включении низшей передачи прекращает нажатие на педаль управления дросселем, одновременно переводя рычаг коробки передач в нейтральное положение, затем при включенном сцеплении увеличивает открытие дросселя карбюратора с целью повышения числа оборотов

шестерен ведущего и промежуточного валов коробки передач и уравнивания их с числом оборотов шестерен ведомого вала. Уравняв окружные скорости, быстрым нажатием на педаль шофер выключает сцепление; одновременно рычаг переключения передач переводится в положение низшей передачи и включается сцепление.

Низшие передачи мастера вождения стремятся применять как можно реже. Они водят автобус в основном на пятой передаче, а при подъезде к остановкам и перекресткам — накатом.

В тех случаях, когда шофер вынужден снизить скорость до пределов, не допускающих движения на высшей передаче, он использует накат, а когда появляется возможность вновь двигаться с нормальной скоростью, включает одну из передач, соответствующую скорости движения в данный момент. Например, шофер ведет автобус со скоростью 35 км в час. Впереди возникает какое-либо препятствие, требующее снижения скорости. В таких случаях шофер выключает передачу, ставя рычаг переключения передач в нейтральное положение, и автобус двигается по инерции, постепенно замедляя ход. Если движение дальше невозможно, он останавливает автобус, применяя служебное торможение. Если движение по затрудненному участку пути возможно, но на минимальной скорости, то подъезд к нему производится по инерции, затем включается вторая или третья передача и продолжается движение с последующим переходом на высшую передачу. Когда препятствие на пути было кратковременным и можно продолжать движение с нормальной скоростью, шофер уравнивает окружные скорости шестерен коробки передач, включает четвертую или пятую передачу и продолжает движение.

Шоферы-новаторы всегда стремятся свести к минимуму количество выключений сцепления. Двигаясь накатом, они никогда не ездят с выжатой педалью сцепления и включенной передачей, не производят излишних переключений передач.

Применяя такие методы вождения, бригада автобуса ЗИЛ-155 (инв. № 158) в составе тт. Андрианова, Кузькина и Смирнова добилась того, что коробка передач не требовала капитального ремонта даже после пробега автобусом более четырехсот тысяч километров. Это наглядно показывает, что высококачественное управление авто-

бусом, умение во всех случаях переключать передачи без рывков и ударов между зубьями шестерен значительно увеличивает срок службы коробки передач.

Шоферы-новаторы систематически используют движение по инерции при подъезде к перекресткам, светофорам и остановочным пунктам. Это дает возможность экономить топливо. А в результате уменьшения количества оборотов на 1 км пробега увеличивается срок службы двигателя.

Мастера вождения автомобиля применяют движение накатом не только летом, но и в осенне-зимний период, конечно, только в тех случаях, когда позволяют транспортная обстановка и состояние дорожного покрытия.

Большое количество предусмотренных остановок требует от шофера умения всегда плавно остановить автобус. Точный расчет позволяет шоферу пользоваться тормозной педалью только при заканчивании движения по инерции — для остановки автобуса точно у остановочного знака.

Пользование тормозной педалью автобуса ЗИЛ-155 усложнено тем, что даже небольшое увеличение усилия, прилагаемого к педали, вызывает резкое торможение. Для облегчения управления тормозной педалью и обеспечения плавного торможения автобусов ЗИЛ-155 и ЗИС-154 новаторы парка пользуются следующим приемом. Заканчивая движение накатом, шофер ставит ногу на педаль тормоза и нажимает на нее до тех пор, пока на щитке приборов не включится сигнал «стоп». С этого момента тормоза начинают действовать, и шофер начинает очень осторожно нажимать на педаль, постепенно увеличивая усилие ноги до полной остановки автобуса.

Каждый шофер должен стремиться уменьшить количество торможений. При подъезде к остановкам тормозами нужно пользоваться только лишь для окончательной остановки автобуса на намеченном месте. Умение правильно рассчитать остановку автобуса, не применяя резкого торможения, складывается из учета нагрузки автобуса, скорости движения, типа дорожного покрытия, его профиля и состояния.

Торможение двигателем в нормальных условиях шоферами не применяется. К нему прибегают в исключительных случаях: на скользкой дороге, крутых спусках и при экстренном аварийном торможении.

Плох тот шофер, который, рассчитывая на тормоза, не умеет быстро на глаз определить расстояние до места остановки и выбрать скорость движения в соответствии с этим расстоянием. Как известно, автомобили мгновенно не останавливаются. Величина тормозного пути изменяется в зависимости от целого ряда факторов. Поэтому надеяться на эффективное действие тормозов при подъезде к препятствию нельзя.

Автобусы ЗИС-154 не имеют коробки передач и при управлении ими шофер должен не только в совершенстве владеть рулевым колесом, но и уметь правильно пользоваться педалями тормоза и управления подачей топлива. Электрический привод силовой передачи позволяет шоферу трогаться с места и ускорять движение значительно быстрее, чем на автобусе ЗИЛ-155. Но злоупотреблять этим нельзя, и перегрузка двигателя излишними оборотами не рекомендуется. В момент трогания с места число оборотов коленчатого вала двигателя не должно превышать 700 в минуту, а во время разгона — 1400.

Автобусы ЗИС-154 и ЗИЛ-155 имеют относительно большие размеры, рулевое управление у них сдвинуто влево и вперед. Поэтому шофер должен выработать в себе «чувство габаритов» автобуса и при поворотах не забывать о его размерах.

У шофера автобуса особенно хорошо должен быть развит глазомер. Это дает ему возможность уверенно управлять рулевым колесом и с минимальной затратой времени провести автобус в стесненных проездах, на поворотах, при обгонах и объездах.

Шоферы автобусов в Ленинграде работают на дорогах I и II категории. При этом профиль пути в основном горизонтальный, без подъемов и спусков. Однако на некоторых маршрутах встречаются участки дорог с поврежденным покрытием. Если на пути встречаются ухабы или ямы, шоферы-новаторы их обязательно осторожно объезжают. Совершенно недопустим проезд поврежденных участков с большой скоростью. Хотя толчки в кузове ощущаются слабее, но такое преодоление выбоин вредно отражается на ходовой части и кузове автобуса.

Значительная часть рабочего времени шофера автобуса, особенно в осенне-зимний период, проходит в ночных условиях. Вождение автобусов ночью по сравнению с работой днем осложнено, так как даже при интенсив-

ном освещении городских улиц видимость все же ухудшается.

Особое значение для шофера имеет умение ориентироваться по различным источникам света. По свету фар автомобилей, светофоров, уличных фонарей, реклам, освещенных оконных проемов можно легко определять габариты транспорта, конфигурацию проездов улиц и перекрестков, а также наличие транспорта, выезжающего из боковой улицы или приближающегося к нерегулируемому перекрестку в пересекаемом направлении.

Для ориентирования и обеспечения безопасности движения ночью шоферы часто пользуются видимым отражением света: приближаясь к нерегулируемому перекрестку, шофер видит в окнах домов отраженный свет движущегося по боковой улице трамвая, троллейбуса или автомобиля. Так же хорошо можно увидеть в окнах домов отражение сигнала светофора, находящегося за поворотом. Хорошо видно отражение сигнала светофора и на мокром асфальте.

Наблюдательность в сочетании с хорошим «ночным глазомером» и умение ориентироваться в ночной обстановке позволяют шоферу в ночных условиях вести автобус, не замедляя движения, соблюдая при этом все необходимые меры предосторожности. Умение использовать различные приемы управления в соответствии со сложившейся обстановкой дает шоферу возможность обеспечить безаварийную работу в любых условиях.

Автобусное движение в Ленинграде почти круглосуточно, продолжительность работы автобусов на маршрутах в отдельных случаях достигает 19 часов. Ночью и днем, в туман и сильный дождь, в снегопад и гололедицу, в мороз и оттепель курсируют автобусы по улицам города, и всегда, даже в самых сложных условиях, шоферы-новаторы добиваются четкой, безаварийной работы.

Любая авария, дорожное происшествие угрожают жизни и здоровью людей, ведут к повреждениям транспорта. Аварийность на автомобильном транспорте — величайшее зло, и борьба с нею должна вестись систематически, каждодневно в любом автохозяйстве.

Некоторые работники считают, что так называемые «случайные» аварии могут возникнуть из-за стечения обстоятельств, не зависящих от шофера. Практически таких

аварий не бывает. Анализ любого дорожного происшествия всегда обнаруживает его прямого виновника. В большинстве случаев им оказывается шофер, допустивший нарушение правил движения транспорта или грубую ошибку в управлении автомобилем. Иногда косвенным виновником аварии бывает пешеход, нарушивший правила перехода улиц. Однако шофер даже и в этих случаях должен избежать аварии.

Полная ликвидация дорожных происшествий, обеспечение безопасности движения пешеходов и автомобилей являются важнейшей задачей не только работников автотранспорта, но и всех партийных, советских и профсоюзных организаций. Для решения ее потребуется еще приложить немало усилий, однако она вполне разрешима, и центральной фигурой в ее решении должен быть дисциплинированный шофер, работающий за рулем автомобиля.

Добиться полной безаварийности движения можно. Это подтверждается многолетним опытом работы шоферов-новаторов, не имеющих никаких аварий. Их опыт убедительно показывает, что при любых дорожных условиях, при любых нарушениях правил движения пешеходами вполне возможна безаварийная работа.

С 1933 г. работают на автобусах шоферы Н. Н. Салтыков, И. И. Семенов, Б. С. Перцев и др. Сотни тысяч километров прошли управляемые ими автобусы. В различных условиях пришлось им работать в истекшие годы, но в их учетных карточках вы не найдете записей о происшедших по их вине авариях, дорожных происшествиях, наездах или нарушениях правил движения транспорта.

В 1-м автобусном парке часто проводятся производственные совещания, на которых можно услышать рассказы передовых шоферов о путях достижения безаварийной работы.

Председатель общественной комиссии по работе с нарушителями правил движения транспорта, один из лучших шоферов парка т. Фоканов, делаясь своим опытом, говорит:

«Когда я сажусь за руль автобуса, то всегда помню, что мне доверена жизнь десятков людей, что вокруг управляемого мной автобуса по улицам движутся тысячи граждан, среди которых есть люди различных склонностей и характеров, дисциплинированные и неосторожные,

спокойные и неуравновешенные, радостные и печальные. Особенности их характера и настроение всегда накладывают свой отпечаток на их поведение во время нахождения на улицах в условиях оживленного городского движения.

Работая, я помню о том, что бывают беспечные родители, не следящие за своими детьми и позволяющие им бегать и играть на проезжей части улиц. Не забываю, что в летние дни на улицах встречаются «лихие» велосипедисты, еще не овладевшие как следует техникой езды на велосипеде, но уже смело окунувшиеся в поток уличного движения. Не забываю и о любителях крепких напитков: их появление на проезжей части улицы — сигнал опасности для шоферов».

Чем сложнее обстановка на улице, тем внимательнее должен быть шофер. Нужно работать так, чтобы жизнь пассажиров и пешеходов была вне опасности, и это легко осуществить. Для этого необходимо безусловное выполнение правил работы шофера на маршруте, правил, предотвращающих создание аварийной обстановки, и ни при каких обстоятельствах не отступать от их выполнения.

Первым и основным условием безаварийной работы является точное знание и выполнение правил движения транспорта.

Нельзя нарушать эти правила, так как любое на первый взгляд мелкое нарушение при определенных обстоятельствах может стать причиной дорожного происшествия.

Особенно точно следует соблюдать установленные скорости движения; злоупотребление высокими скоростями, «лихачество» — причина многих аварий. Максимальную разрешенную скорость можно развивать только при хорошей видимости и на хорошей дороге, когда обеспечена безопасность движения. Никогда не следует проезжать на повышенной скорости в тех местах, где она должна быть снижена.

Одним из сложных видов движения является обгон. В тех случаях, когда его необходимо совершить, надо помнить, что обгон не должен быть затяжным, т. е. он должен быть совершен на кратчайшем отрезке пути и в кратчайшее время. Если разница в скорости движения обгоняющего и обгоняемого автомобилей невелика, производить обгон не следует, ибо в этом случае он зай-

мет много времени, и проезжая часть будет занята обгоняемым автомобилем на значительном расстоянии. Это создаст помехи в движении автомобилей, которым разрешено развивать более высокую скорость. Так, например, если грузовой автомобиль движется со скоростью 35 км в час, то для обгона его на автобусе со скоростью 40 км в час потребуется более одной минуты и расстояние в 700 м. Такой обгон ничего, кроме усложнения транспортной обстановки, не дает, и совершать его нельзя.

«Какое бы маневрирование автобусом я ни совершал, — продолжает т. Фоканов, — я никогда не допускаю нарушений правил движения, успеваю уложиться в установленное графиком время и точно выполняю должностную инструкцию.

Часто шоферы автобусов говорят, что, если точно выполнять все правила движения, обязательно опоздаешь на конечный пункт. Это неверно. Если умело вести автобус, и времени хватит и все правила будут выполнены».

Мнение т. Фоканова совершенно справедливо. На любом городском автобусном маршруте шоферу приходится пересекать десятки перекрестков, пешеходных дорожек. Здесь неизбежны снижение скорости движения и задержки у светофоров на регулируемых перекрестках. Здесь же обычно бывают скопления большого количества транспорта и пешеходов.

Перед многими перекрестками расположены автобусные остановки. Во время стоянки у остановочного пункта шофер должен правильно рассчитывать свои действия. Если он этого не делает, то обычно оказывается, что почти у каждого перекрестка ему приходится задерживаться, применять торможение, производить переключение передач, затрачивая на это много лишнего времени.

Задержка у одного-двух светофоров приводит к нарушению графика. Стремясь компенсировать потерянное время, шофер повышает скорость движения, в приемах управления автобусом появляется поспешность, качество выполнения их снижается, допускаются резкие торможения, рывки, а в отдельных случаях нарушения правил движения.

Такой шофер очень часто жалуется на жесткую норму времени. А когда ему делают замечания о плохой технике управления автобусом, он обычно ссылается на за-

держки по независящим от него причинам и пытается все свои «грехи» оправдать желанием уложиться в график движения. Нередко в этих случаях шофер приезжает на конечный пункт переутомленный, усталый и потный от напряженной езды и винит в этом кого и что угодно, только не себя. В действительности же виноват он сам, так как причина плохого вождения — его собственное неумение правильно рассчитать движение, отсутствие наблюдательности и невнимательность к ряду мелких, но важных для шофера автобуса факторов. Такой шофер, трогая автобус с остановки, расположенной за 150—200 м от перекрестка, часто переключает передачи и набирает скорость, не обращая внимания на сигнал светофора. В непосредственной близости от него, увидев, что проезд закрыт, он вынужден применять резкое торможение, а затем снова начинать движение со второй передачи. Таким образом, вместо одного переключения передач у него получаются два и, кроме того, ненужное резкое торможение. Далее, после появления зеленого сигнала он обычно движется на максимально возможной скорости до следующего перекрестка, у которого все может повториться. А ведь сзади него, на следующем по очередному наряду автобусе другой шофер работает в аналогичных условиях. Однако он не опаздывает, ведет автобус спокойно, соблюдая все правила движения. Этот шофер действует не так, как предыдущий. Еще до начала движения, находясь на остановке, он наблюдает за сигналами светофора. Начиная движение, рассчитывает его так, чтобы подъехать к перекрестку в момент появления зеленого сигнала светофора, не применяя торможения и лишнего переключения передач. Проехав перекресток, он сразу же обращает внимание на сигналы светофора на следующем перекрестке и ведет автобус с расчетом проезда его без задержек. В тех случаях, когда он видит, что пересечь перекресток до появления сигнала, запрещающего проезд, не успевает, он применяет движение накатом. Преимущества такого способа движения очевидны.

На городских автобусных маршрутах расстояние между остановками редко превышает 500 м. Поэтому каждый шофер еще во время нахождения на остановке перед началом движения может оценить обстановку на участке пути до следующего остановочного знака и в зависимости от загрузки участка транспортом и пешеходами зара-

нее определить, какой режим движения требуется соблюдать в данном конкретном случае.

Расчетливость и наблюдательность — это постоянные факторы в работе шофера, и если ими пренебрегают, большого количества ошибок в управлении автобусом не избежать.

Следовательно, точное выполнение правил движения, сочетаемое со знанием маршрута, наблюдательностью и правильным выбором приемов управления, является законом для обеспечения безаварийной работы.

Вторым важнейшим условием безаварийной работы шофера следует считать умение учитывать поведение пешеходов на улице, дающее шоферу возможность избежать несчастного случая.

Изучение поведения пешеходов позволяет шоферу работать без применения звукового сигнала¹. Применение сигнала — первый признак неумелого или небрежного вождения.

Не полагаясь на осторожность пешеходов, шофер должен быть всегда готов правильно реагировать даже на неожиданные действия пешехода, находящегося на проезжей части. Если пешеход появляется на проезжей части и начинает переход улицы не по пешеходной дорожке, не следует полагаться на подачу звукового сигнала, который может вызвать растерянность у пешехода, увидевшего автомобиль в непосредственной близости от себя. Целесообразнее прикинуть на глаз скорость движения пешехода, проехать перед ним, если он только начинает переход, или позади него, если он прошел уже большую часть проезда.

На узких улицах следует наблюдать не только за пешеходами, находящимися на проезжей части, но и за теми, которые двигаются по тротуару. Если движение пешеходов интенсивно и количество их велико, надо быть готовым к тому, что пешеходы могут внезапно сойти с тротуара на проезжую часть.

Особое внимание нужно обращать на детей. Ребенок на проезжей части улицы — это сигнал опасности. Рассчитывать на последовательность действий ребенка нельзя, так как он может внезапно попытаться перебежать

¹ подача звукового сигнала в Москве, Ленинграде и некоторых других городах запрещена.

дорогу перед близко идущим транспортом, и тогда наезд почти неизбежен.

Даже в тех случаях, когда группа ребят играет на тротуаре, а не на проезжей части, все же следует соблюдать большую осторожность, так как в пылу игры дети могут выбежать на дорогу или пытаться перебежать на другую сторону улицы.

Люди престарелого возраста, инвалиды, граждане в нетрезвом состоянии, неумелые велосипедисты, появляющиеся на проезжей части, всегда должны находиться в поле зрения шофера, и, приближаясь к ним, скорость движения необходимо снижать до пределов, обеспечивающих своевременную остановку автобусов.

Внимательный шофер, наблюдающий за поведением пешеходов, всегда имеет возможность предотвратить несчастный случай и избежать наезда на пешехода или велосипедиста.

Безопасность движения, кроме вышеуказанных факторов, зависит еще от умения шофера правильно взаимодействовать с водителями других видов транспорта.

Рядом с автобусами по улицам города движутся трамваи, троллейбусы, мотоциклы, грузовые и легковые автомобили. Чем интенсивнее движение, уже улица и больше пешеходов, тем важнее вовремя на ходу определять действия, предпринимаемые другими водителями.

Для правильного взаимодействия с другими видами транспорта нужно хорошо знать их эксплуатационные качества.

Двигаясь рядом с трамваем, впереди или позади него, не надо забывать о его габаритах, большом ускорении движения, о коэффициенте сцепления колес с рельсами в зависимости от погоды и о тормозном пути.

Особую осторожность следует соблюдать при проезде мимо трамвайных остановок, на поворотах (особенно в узких проездах), совершаемых вместе с трамваем. Никогда нельзя пересекать путь трамваю на близком расстоянии от него.

Особенностями троллейбуса являются его большие габариты, возможность значительного отклонения в стороны от контактной сети, большой радиус поворота, резкое замедление хода при проезде отдельных узлов контактной сети, большое ускорение движения.

Шоферы-новаторы во время движения и на остановках внимательно наблюдают за автомобилями, двигающимися рядом с автобусом или впереди него. Они стараются предусмотреть возможные действия шофера грузового или легкового автомобиля. Передовики производства никогда не забывают, что за рулем может находиться молодой, малоопытный шофер, шофер-любитель, недавно купивший автомобиль, а в отдельных случаях и «лихач» — нарушитель правил движения. Опытный шофер, наблюдая за движением других автомобилей, легко определяет намерения шофера и в соответствии с этим в различной транспортной обстановке — встречном разъезде, обгоне, объезде, параллельном движении — принимает дополнительные меры предосторожности.

Можно с уверенностью сказать, что наблюдательный шофер не только не допустит столкновений своего автобуса с другим видом транспорта, но и сумеет предотвратить дорожное происшествие из-за нарушений правил другими шоферами.

Мастера вождения автобусов всегда сочетают безаварийную работу и точное выполнение графика движения с высокой культурой обслуживания пассажиров. Как уже было сказано, неправильные приемы управления автобусом не только вредно отражаются на механизмах автобуса, но и значительно ухудшают удобства пассажиров. При повороте на повышенной скорости пассажиры автобуса под действием центробежных сил падают на соседних пассажиров, а иногда это приводит к ушибам различных частей тела. Резкое торможение перед остановкой или слишком сильный нажим на тормозную педаль в момент полного прекращения движения вызывает значительное смещение вперед пассажиров, стоящих в автобусе или передвигающихся в нем. При резком трогании с места пассажиры перемещаются назад, испытывая неприятное ощущение.

Обеспечение максимального удобства для пассажиров, пользующихся автобусным транспортом, является прямой обязанностью шофера автобуса.

Правильные приемы управления автобусом обеспечивают удобства для пассажиров во время движения, но не меньшее значение имеют для них безопасность и удобства на остановках. Большинство жалоб на шоферов вызывается защемлением дверями, небрежным подъездом

к остановкам и связанными с этим неудобствами входа в автобус и выхода из него.

Расположение передней двери у автобуса ЗИЛ-155 затрудняет шоферу наблюдение за посадкой и высадкой пассажиров; особенно затруднена видимость пассажиров, пользующихся правом входа в автобус через переднюю дверь. Этим правом в Ленинграде пользуются инвалиды, пассажиры с малолетними детьми, беременные женщины и граждане преклонного возраста. Относительно высокое расположение подножек делает вход в автобус для указанной группы пассажиров затруднительным, и, как пра-



Рис. 3. Правильная остановка автобуса у тротуара

вило, они входят в автобус очень медленно. Время входа значительно увеличивается, если шофер допустил неправильный подъезд к остановке и расстояние между подножкой автобуса и тротуаром оказывается больше 35 см.

Шофер автобуса не располагает временем для длительной задержки на остановочных пунктах. Однако торопливость при закрытии дверей автобуса и начале движения от остановки недопустима, так как она грозит замешкавшемуся пассажиру защемлением дверями и способствует возникновению несчастных случаев.

Во избежание случаев защемления дверями на остановках шоферы-новаторы применяют следующий способ посадки пассажиров в автобус ЗИЛ-155 и высадки из него.

Приближаясь к остановке, шофер заранее прекращает нажатие на педаль управления дросселем, ставит рычаг переключения передач в нейтральное положение и, двигаясь по инерции, плавно подводит автобус к тротуару с таким расчетом, чтобы задняя дверь была напротив остановочного знака на расстоянии не более 35 см от края

тротуара (рис. 3). Этим обеспечивается удобство входа и выхода пассажиров. Нарушение этого правила вызывает излишнюю задержку автобуса на остановке, так как для входа в автобус каждый пассажир затрачивает значительно больше времени, чем при правильном подъезде.

Когда автобус остановлен, шофер открывает обе двери и в правое зеркало заднего вида ведет наблюдение за посадкой. Зеркало должно быть установлено так, чтобы шофер при открытых дверях видел в зеркале нижнюю часть передней двери автобуса и небольшую площадку на тротуаре перед ней. При такой установке зеркала любой пассажир, подошедший к передней двери, какого бы роста он ни был, будет хорошо виден шоферу. И даже в тех случаях, когда автобус заполнен пассажирами и видеть переднюю дверь в зеркало заднего вида, находящееся в кабине шофера, невозможно, шофер всегда сможет избежать защемления пассажиров дверями.

После получения сигнала кондуктора к отправлению автобуса шофер убеждается, что выход и вход пассажиров через переднюю дверь закончены, и закрывает одну переднюю дверь, переводя рычаг управления дверями в крайнее нижнее положение. При этом задняя дверь остается открытой. В правое зеркало заднего вида после закрытия передней двери будет видна закрытая дверь, а также небольшая площадка перед нею. Прежде чем тронуть автобус с места, шофер должен убедиться, что запоздавших пассажиров у задней двери автобуса нет. Затем, закрыв заднюю дверь и удостоверившись, что сигнал «дверь открыта» погас, шофер начинает движение.

Вышеуказанный способ установки правого зеркала заднего вида и пользования рычагом управления дверями при любой нагрузке дает возможность видеть обе двери автобуса, и случаи защемления дверями могут произойти только из-за невнимательности шофера.

На автобусах ЗИС-154 наблюдение за передней дверью значительно облегчено, но зато заднюю дверь шофер при полной нагрузке автобуса не видит. Он управляет ею по звуковым сигналам кондуктора и показаниям светового сигнала на щитке приборов. Это требует особенной осторожности при отправлении автобуса от остановок.

Шоферы-новаторы много внимания уделяют организации правильного взаимодействия с кондуктором. Кондукторы в парке, так же как и шоферы, постоянно закрепле-

ны за автобусом. Кондуктор непосредственно общается с пассажирами и, помимо обеспечения должной культуры обслуживания пассажиров и выполнения обязанностей, предусмотренных должностной инструкцией, должен своей четкой и умелой работой оказывать шоферу помощь в соблюдении графика движения и обеспечении удобств и безопасности пассажиров. Особенно важно для шофера, чтобы кондуктор умел быстро произвести посадку в автобус, помог войти престарелому пассажиру или инвалиду, внимательно следил за выходом и входом пассажиров, хорошо знал систему сигналов шоферу, не опаздывал и не торопился с отправлением автобуса от остановки, умел поддерживать должный порядок в салоне и обеспечивал выполнение пассажирами правил пользования автобусами.

Передовые шоферы, видя те или иные недостатки в работе кондуктора, считают своим долгом помочь устранению их и совместными усилиями добиваются слаженной работы бригады. В подавляющем большинстве случаев кондукторы, работающие с шоферами-новаторами, не отстают от своих старших товарищей по работе, перевыполняют план сбора проездной платы и обеспечивают высокую культуру обслуживания пассажиров.

Следует отметить, что слаженная работа шофера и кондуктора, четкое выполнение ими должностной инструкции всегда могут предотвратить несчастные случаи как во время движения, так и на остановках.

Трудно перечислить все подробности управления автобусом шоферами-новаторами. В зависимости от обстоятельств, транспортной обстановки и дорожных условий передовики производства применяют различные методы управления автомобилем. И совершенно очевидно, что все их действия продуманы до мельчайших подробностей и направлены на достижение экономичного вождения, безаварийности и безопасности движения и отличное обслуживание пассажиров.

Сколько бы раз вы ни проехали в автобусе, управляемом мастером вождения, вы никогда не услышите нелепых замечаний в адрес шофера, не увидите пассажиров, судорожно хватающихся за поручни и все же падающих от резких толчков и торможений.

Днем и ночью точно по графику, без аварий и наездов, без жалоб и нареканий со стороны пассажиров во-

дят автобусы шоферы-новаторы. Неудивительно, что многие граждане, отправляясь утром на работу, увидев на остановке красноезвездный автобус с мастером вождения за рулем, приветливо улыбаются ему. Приветствуют его, как хорошего знакомого, как человека, чей труд сберегает время граждан, улучшает их обслуживание, делает автобусные перевозки действительно быстрым и удобным средством сообщения в городе и за его пределами. Об этом с законной гордостью думают шоферы — мастера вождения, выезжая из парка для работы на маршрутах.

ОБОБЩАТЬ И РАСПРОСТРАНЯТЬ ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ ШОФЕРОВ-НОВАТОРОВ

Трудно переоценить влияние шоферов-новаторов на систематическое улучшение производственной деятельности I-го автобусного парка.

С каждым годом в парке растет охват шоферов социалистическим соревнованием, увеличивается число шоферов-новаторов, совершенствуется мастерство вождения автобусов и пропорционально этому систематически улучшаются технико-экономические показатели работы парка. Неплохие результаты работы в 1955 г. были значительно улучшены в 1956 г. (табл. 1). По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за I квартал 1956 г. кол-

Таблица 1

Основные технико-экономические показатели работы парка

Наименование показателя	I квартал 1955 г.	I квартал 1956 г.
Коэффициент использования парка	0,922	0,923
Перевезено пассажиров, % к плану	102,6	103,0
Выполнено пассажиро-километров, % к плану	102,9	106,3
Валовый доход, % к плану	102,4	105,6
Себестоимость 1 пассажиро-километра, % к плану	99,7	99,6
Накопления, % к плану	102,5	105,1
Сверхплановая прибыль, тыс. руб. .	228,9	525,3
Экономия топлива, тыс. л	287,8	296,6

лективу парка за высокие показатели в работе присуждены первая премия и переходящее Красное знамя ВЦСПС. Многие передовики производства награждены значком «Отличник автомобильного транспорта и шоссейных дорог», в их числе шоферы-новаторы тт. Фоканов, Андрианов, Люлюкин и др.

Итоги работы за 1955 г., результаты трудовых успехов в I квартале 1956 г. убедительно показывают, что коллектив парка имеет огромные возможности из месяца в месяц повышать качество автобусных перевозок, снижать их себестоимость, улучшать обслуживание пассажиров.

Шоферы-новаторы благодаря систематическому уходу за автобусом и высокому мастерству вождения добились значительного увеличения межремонтных пробегов не только автомобиля в целом, но и каждого его агрегата (табл. 2).

Значительные средства сэкономлены шоферами на ремонтах. Сотни тысяч литров топлива сберегли передовики производства благодаря умелому вождению автобусов. Доведение пробега покрышек до 100 тыс. км и более дополнительно дало парку сотни комплектов автомобильных шин (табл. 3).

Экономная, технически грамотная работа, высокое мастерство передовых автобусных бригад позволяют коллективу парка систематически увеличивать накопления, снижать плановую себестоимость перевозок, высвобождая дополнительные средства, идущие на дальнейшее развитие автомобильного транспорта нашей Родины.

Достижения шоферов-новаторов — это реальная основа для выполнения плана шестой пятилетки по автобусным перевозкам, предусматривающего увеличение их объема в 3,5 раза по сравнению с 1955 г.

Если бы результаты, достигнутые новаторами, были получены всеми шоферами, то мы имели бы невиданный рост производительности труда, т. е. именно то, что является решающим условием для выполнения и перевыполнения наших планов. Поэтому распространение передового опыта является одной из центральных задач сегодняшнего дня. Широкое внедрение опыта новаторов производства — залог успешного претворения в жизнь требований, поставленных XX съездом КПСС перед работниками автомобильного транспорта. Вот почему администрация, партийная и профсоюзная организации парка

Пробег автобусов и основных агрегатов

Таблица 2

Фамилии шоферов	Марка автобуса	Инвентарный №	Пробег без капитального ремонта на 1/V 1956 г., км	Пробег основных агрегатов на 1/V 1956 г., км						
				двигатель	коробка передач	рулевой механизм	задний мост	передний мост	тяговый электродвигатель	силовой генератор
Варванов П. П. Войтов Е. Ф. Волков Я. М.	ЗИС-154	227	772 220	317 397*	—	—	696 108*	772 220	673 554*	—
Иванов В. Л. Озеров Е. А. Войтеко С. П.	"	229	688 661	553 703*	—	688 661	688 661	688 661	688 661	412 000*
Клименко Н. Ф. Беляев А. И.	"	231	499 274	499 274	—	335 877*	499 274	499 274	499 274	499 274
Богданов Н. Б. Носков В. М.	"	236	730 327	344 150*	—	730 327	628 754*	730 327	406 402*	372 177*
Попов А. П. Федоров А. П.	ЗИЛ-155	451	504 586	262 000*	504 586	408 182*	504 586	504 586	—	—
Фоканов А. Я. Яковлев П. Д. Приходченко А. Г.	"	482	443 396	326 824*	263 708*	443 396	443 396	363 892*	—	—
Кононов Н. К. Шмальц И. И. Тышко В. С.	"	496	441 521	400 656*	211 482*	441 521	441 521	441 321	—	—
Андрианов Ф. М. Кузькин М. И. Смирнов И. Г.	"	158	437 779	328 381*	437 778	437 778	437 778	437 778	—	—

* Пробег заводского агрегата до его снятия с автобуса для капитального ремонта.

Таблица 3

Экономия средств бригадами шоферов-новаторов

Фамилии шоферов	Инвентарный № автобуса	Экономия на ремонтах, руб.	Экономия на шинах, руб.	Экономия топлива		Общая экономия, руб.
				л	руб.	
Варванов П. П. Волков Я. М. Войтов Е. Ф.	227	229 139	71 151	64 857	22 310	322 600
Иванов В. Л. Озеров Е. А. Войтеко С. П.	229	212 589	72 455	57 739	20 210	305 254
Клименко Н. Ф. Беляев А. И.	231	138 591	47 020	26 159	8 277	193 988
Богданов Н. Б. Носков В. М.	236	190 745	58 465	40 757	14 884	264 094
Попов А. П. Федоров А. П.	451	125 091	48 081	15 889	7 377	180 569
Фоканов А. Я. Яковлев П. Д. Приходченко А. Г.	482	107 399	36 990	13 783	7 599	151 988
Кононов Н. К. Шмальц И. И. Тышко В. С.	496	110 450	39 801	26 628	13 580	163 831
Андрианов Ф. М. Кузькин М. И. Смирнов И. Г.	158	106 321	40 341	15 318	6 926	153 388

в своей повседневной работе систематически и кропотливо занимаются обобщением и распространением передового опыта.

Одной из действенных форм этого являются производственные совещания как общепарковые, так и цеховые (в колоннах), которые проводятся не реже одного-двух раз в месяц. На них регулярно выступают лучшие шоферы парка с информацией об опыте своей работы на линии, рассказывают о том, как они добиваются безаварийного вождения и культурного обслуживания пассажиров. Много ценных советов получили шоферы от новаторов Шахновича, Варванова, Фоканова, Кононова, Андрианова и др.

На производственных совещаниях подвергаются обсуждению ошибки и нарушения правил движения транспорта, допущенные отдельными шоферами.

Особенно непримиримую борьбу ведет коллектив с пьянством. Кроме административных мер, к нарушителям внутреннего распорядка принимаются меры общественного воздействия. Шоферы, допустившие выход на работу в нетрезвом состоянии, становятся предметом обсуж-



Рис. 4. Плакаты наглядной агитации у выездных ворот парка

дения всего коллектива парка — шоферов, кондукторов, ремонтников. Для этого используются средства как устной, так и наглядной агитации.

Непримиримое отношение всего коллектива к нарушителям порядка резко уменьшило количество случаев употребления алкогольных напитков. Сейчас появление на работе шофера в нетрезвом состоянии стало исключением, и если это, все же случается, то рассматривается в парке как чрезвычайное происшествие.

Партийное бюро и местный комитет постоянно заботятся об оформлении территории парка плакатами наглядной агитации (рис. 4), направленной на безаварийную

работу, высокое мастерство вождения и культуру обслуживания пассажиров.

С 1955 г. радиоузел парка используется для передач по местному радиовещанию специальных записей, сделанных на магнитофоне. Эти передачи напоминают шоферу об его обязанностях на маршруте, рассказывают об особенностях работы в данное время года, информируют о достижениях и недостатках работы шоферов парка. Радиопередачи, рассчитанные на 10—15 минут, транслируются из радиоузла в часы наибольшего скопления шоферов, а также ночью. В это время окончившие работу шоферы ожидают в нарядной или в других помещениях парка отправления служебных автобусов, доставляющих их в различные районы города к месту жительства.

В течение нескольких дней передается один и тот же текст, и его прослушивают шоферы всех смен. Вот текст одной из таких передач, переданных в январе 1956 г., составленный авторами настоящей брошюры:

«ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ!

С. 207 с. 12.73

Говорит радиоузел 1-го автобусного парка Ленинградского управления автомобильного транспорта.

Слушайте памятку шоферу автобуса о работе в зимних условиях.

Товарищи шоферы автобусов!

С наступлением зимней холодной погоды условия работы шофера автобуса на маршруте ~~значительно~~ усложняются. Каждый шофер может и должен работать без простоев, аварий и дорожных происшествий. Для этого вы всегда должны помнить об особенностях работы в зимних условиях.

Перед выездом на линию тщательно проверяйте техническое состояние автобуса. Не забывайте, что вовремя замеченная и устраненная неисправность предупреждает возникновение технического простоя в пути.

Особое внимание в условиях низкой температуры наружного воздуха обращайтесь на работу системы охлаждения двигателя и отопление кузова автобуса. Не допускайте замерзания воды в системе охлаждения, следите за нормальной циркуляцией воды. Поддерживайте температуру охлаждающей воды не ниже 80 градусов.

На автобусах ЗИЛ-155 проверяйте регулировку клапана отопления. Наибольшее количество воды, подаваемой в систему отопления, соответствует цифре 10 на регулировочной гайке против установочного болта.

Не реже 3—4 раз в смену выпускайте конденсат из воздушных баллонов. Этим вы предотвратите его замерзание в воз-

душной системе и обеспечите нормальную работу пневматического привода тормозов и управления дверными механизмами.

Выехав на маршрут, будьте особенно внимательны и осторожны, не допускайте нарушений ~~правил движения транспорта~~ ¹⁰⁰. Обледенелый дорожный покров значительно снижает эффективность действия тормозов. Резкое торможение вызывает занос автобуса. Подъезжая к остановкам, заранее снижайте скорость движения.

Точно соблюдайте правила обгона. Обгон разрешен только при хорошей видимости и свободной дороге; в условиях усложненного движения обгон категорически воспрещен.

Если возникает необходимость заезда на трамвайные пути для обгона или объезда, производите его, убедившись в полной безопасности движения. Не забывайте, что обледенелые поверхности дорожного покрытия между трамвайными путями и кромка льда у рельс при попадании в них колес автобуса могут вызвать занос и потерю управления автобусом.

Во всех случаях усложненной путевой обстановки будьте внимательны и снижайте скорость движения до пределов, обеспечивающих своевременную остановку автобуса.

В случае начавшегося при торможении заноса немедленно отпускайте педаль тормоза и плавно поворачивайте рулевое колесо в сторону заноса.

Ни при каких условиях не превышайте скоростей, установленных ~~правилами движения транспорта~~ ¹⁰⁰.

Если во время рейса произошла ~~путевая~~ задержка более 2—3 минут, не пытайтесь «нагнать» потерянное время — это ведет к авариям.

Товарищи шоферы! Большинство аварий и дорожных происшествий происходит по вине самих шоферов, нарушающих правила движения транспорта.

Будьте непримиримы к нарушителям правил движения, выявляйте их, они мешают работе всего городского транспорта, угрожают безопасности движения. ¹⁰⁰

Точно выполняйте ~~правила движения транспорта~~, изучайте трассы автобусных маршрутов. Правильно распределяйте время на пробег, своевременно отправляйтесь в рейс от автобусной станции, не задерживайтесь и не торопитесь. Не отвлекайтесь от управления автобусом, применяйте правильные приемы управления, совершенствуйте свое мастерство, и возможность аварии или дорожного происшествия при движении по любым дорогам, в любую погоду и любое время суток будет для вас исключена».

Большое внимание в парке уделяется устной агитационной работе. Начальники автобусных станций, начальники колонн, агитаторы агитколлектива парка систематически проводят беседы с шоферами на автобусных станциях во время обеденных перерывов и во время окончания утренней и начала вечерней смен. Основной тематикой этих бесед является безаварийная работа, разбор случаев

нарушения правил движения транспорта и трудовой дисциплины. В этих же беседах агитаторы рассказывают об опыте работы лучших шоферов парка. Беседы дают возможность охватить агитационной работой даже тех товарищей, которые в силу различных причин редко бывают на общепарковых и колонных собраниях и совещаниях.

Агитаторы в своих беседах стремятся довести до сознания каждого шофера, что высокое мастерство вождения, безупречная трудовая дисциплина, точное соблюдение установленных правил и должностной инструкции обязательны для всех. На конкретных примерах показывают, что нарушения дисциплины, грубость, низкое качество вождения, дорожные происшествия, совершенные одним или двумя шоферами, отражаются на показателях работы всего коллектива.

Повышение квалификации шоферов, техническая учеба, практические занятия по управлению автобусом занимают в жизни парка одно из ведущих мест.

Молодые шоферы, прежде чем приступить к работе на маршрутах, тщательно и всесторонне знакомятся с особенностями работы шофера автобуса, подвергаются проверке знаний правил уличного движения транспорта и приемов управления автомобилем. Подробный инструктаж, практический показ приемов наиболее рационального вождения автобусов дают им возможность ознакомления с опытом работы лучших шоферов парка.

Каждый из вновь поступающих шоферов в процессе оформления его приема на работу обязан в течение двух дней подробно ознакомиться с маршрутной сетью, затем в хорошо оборудованном техническом кабинете парка проверяется знание им правил движения транспорта. В тех случаях, когда шофер не имеет достаточных знаний, ему дается время на подготовку, а затем он вновь подвергается проверке. После проверки знаний по правилам движения транспорта шофер направляется на занятие по практическому вождению автобуса (рис. 5). Для этих занятий в парке имеется специально выделенный автобус ЗИЛ-155. В те дни, когда обучающихся нет, автобус работает на маршруте по специальному односменному наряду.

В штате парка имеются три шофера-инструктора, освобожденные от работы на маршрутных автобусах. В их обязанности входит систематический инструктаж шофе-

ров, проверка качества вождения, привитие шоферам передовых навыков управления автобусом.

У вновь поступающих шоферы-инструкторы всесторонне проверяют навыки управления автомобилем, практически знакомят шоферов с особенностями устройства и работы автобуса, показывают правильные приемы вождения, выезжают с обучающимися на маршруты, знакомя их с будущей работой на линии.

Только после того, как в наряде «новичка» будет сделана инструктором запись «Допущен к самостоятельному управлению автобусом», шофер начинает работать на маршрутном автобусе.

Одновременно шофер зачисляется в очередную группу техминимума по изучению устройства и работы автобуса той марки, на которой он будет работать. Программа занятий, рассчитанная на 40 часов, охватывает все основные вопросы устройства и обслуживания автобуса и составлена с учетом достижений передовых шоферов. Посещение этих занятий обязательно.

Такая тщательная учебная работа со вновь поступающими вполне целесообразна, так как выпускаемый на линию шофер в результате ее в основном уже ознакомлен со спецификой работы на автобусе, знает особенности управления им, и возможность ошибочных действий, ведущих к ухудшению обслуживания пассажиров и неправильным приемам управления, почти исключается.

Кроме обучения молодых шоферов, в парке работают курсы повышения квалификации, ежегодно выпускающие 50—60 шоферов 1-го класса.

Одной из новых форм технической учебы являются курсы мастеров вождения (рис. 6). В 1956 г. состоялся



Рис. 5. На учебном автобусе

второй выпуск закончивших обучение на этих курсах в количестве 55 человек.

Программа занятий на курсах мастеров рассчитана на шесть месяцев, по три учебных дня в неделю. Предусмотрено углубленное изучение новаторских приемов обслуживания автомобиля и ухода за ним, регулировки механизмов и вождения автобусов. В программу входит изучение конструкции автобусов, правил движения транс-

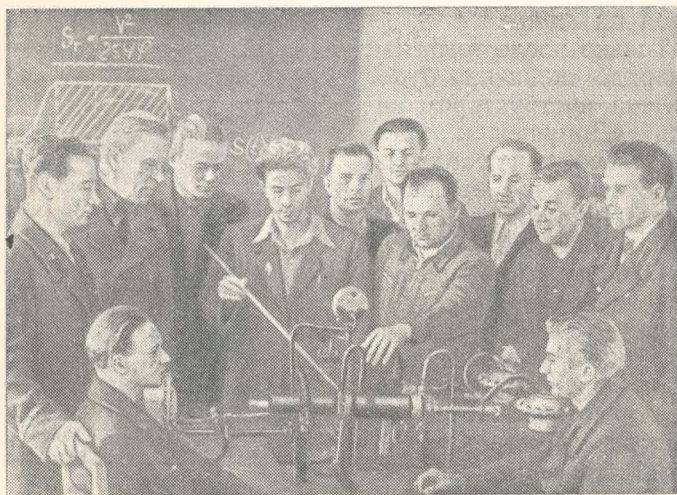


Рис. 6. Занятия на курсах мастеров вождения в техническом кабинете

порта, методов безаварийной работы. Слушатели курсов знакомятся с методикой преподавания вождения, основами теории автомобиля. Предусмотрены также практические занятия по методике обучения передовым методам вождения.

Занятия на курсах проводятся без отрыва от производства. После прохождения учебной программы учащиеся сдают экзамены, и сдавшим их присваивается звание мастера вождения автобуса и право преподавания вождения автомобилей.

Окончившие курсы мастера вождения в свободное от работы время оказывают парку существенную помощь

в борьбе за повышение мастерства вождения и внедрение передового опыта управления автобусом.

Проверка качества работы шоферов на маршрутах проводится в парке систематически. Для этой цели, кроме руководящего состава парка, начальников колонн и шоферов-инструкторов, привлекаются мастера вождения. Производящий проверку заполняет специальную карту, в которой фиксируются все замечания поверяющего.

Карта проверки качества работы шофера автобуса

Дата проверки _____ Инв. № автобуса _____
Маршрут № _____ Время проверки _____
Фамилия шофера _____ Табел. № _____

Замечания поверяющего

1. Выполнение правил движения транспорта _____

2. Выполнение должностной инструкции _____

3. Техника управления автобусом _____

Заключение поверяющего _____

Фамилия поверяющего _____ Таб. № _____

Подпись:

Материалы проверок анализируются шоферами-инструкторами. Шофер, допустивший ошибки в работе, подробно разбирает их совместно с инструктором. К нарушителям применяются дисциплинарные и воспитательные меры воздействия. Тех шоферов, у которых во время проверок были обнаружены ошибки в технике управления, ин-

структор берет под особый контроль, выезжает к ним на линию, помогает устранить недостатки в работе.

Распространение передового опыта вождения в парке тесно увязано с борьбой за безаварийную работу.

С ноября 1955 г. в парке успешно функционирует общественная комиссия по работе с нарушителями правил движения транспорта. Эта комиссия создана по инициативе передовых шоферов парка и оказывает большое влияние на снижение количества случаев дорожных происшествий и нарушений правил движения транспорта. Комиссия избрана на общем собрании работников парка в количестве 11 человек. В ее состав вошли лучшие, наиболее опытные, не имеющие нарушений шоферы, представители администрации, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций парка. Председателем комиссии является один из лучших шоферов-новаторов парка А. Я. Фоканов, избранный открытым голосованием на организационном заседании.

Основной задачей комиссии является систематический гласный разбор аварий, наездов, дорожных происшествий и нарушений правил движения транспорта, совершенных шоферами парка. В ее обязанности входит также пропаганда методов безаварийной работы на основе опыта новаторов парка.

Заседания комиссии проводятся регулярно не реже двух раз в месяц.

Каждое заседание протоколируется. О дне и часе очередного заседания комиссии заблаговременно оповещаются все работники парка.

На заседаниях разбираются все случаи аварий, наездов, дорожных происшествий и нарушений правил движения транспорта, имевших место в парке за период, предшествовавший заседанию. Разбор каждого случая производится в обязательном присутствии шофера, совершившего нарушение.

Комиссия разбирает все случаи нарушения, зафиксированные органами милиции, а также нарушения правил движения транспорта, замеченные руководящими работниками парка, общественными инспекторами и членами комиссии.

В тех случаях, когда на шофера, совершившего нарушение, наложено взыскание ОРУДом, комиссия проводит

гласный разбор нарушения, передавая материал разбора для опубликования в стенной печати парка.

В отдельных случаях комиссия разбирает заявления о нарушениях правил движения транспорта, поступившие от шоферов или других работников парка — свидетелей нарушения.

При разборе каждого случая обеспечивается всесторонний квалифицированный анализ нарушения, показывается на данном примере, как должен был действовать шофер, чтобы не допустить дорожного происшествия или нарушения правил движения транспорта; конкретно указывается шоферу степень его виновности. Все шоферы воспитываются в духе обязательного и точного выполнения правил движения транспорта как основного закона безаварийной работы на автомобиле.

Результаты разбора нарушений заносятся в личную карточку шофера, обсуждаются на производственных совещаниях и общих собраниях шоферов, широко освещаются в стенной печати, в «молниях» и специальных бюллетенях, которые вывешивают в парке и на автобусных станциях.

Члены комиссии, находясь на автобусных маршрутах, контролируют выполнение правил движения транспорта шоферами парка и при обнаружении нарушений передают материал о них в комиссию для разбора.

Председатель общепарковой комиссии осуществляет систематическую связь с работниками органов милиции, информирует ОРУД о работе комиссии, периодически приглашает представителей органов милиции на ее заседания.

В целях ликвидации аварийности и нарушений правил движения транспорта комиссии предоставляется право:

- а) объявлять порицание нарушителю;
- б) устанавливать трехмесячный испытательный срок с предупреждением, что при повторении нарушения к нему будут приняты строгие меры воздействия;
- в) ходатайствовать перед администрацией о лишении нарушителя полностью или частично премий за безаварийность;
- г) ходатайствовать перед администрацией о наложении на нарушителя дисциплинарного взыскания или лишении его квалификационного талона;

д) передавать дело о нарушениях в ОРУД для принятия мер;

е) совместно с администрацией возбуждать вопрос о лишении нарушителя шоферских прав;

ж) просить администрацию о направлении нарушителя в квалификационную комиссию ГАИ для проверки его квалификации.

Заседания комиссии привлекают многих шоферов; присутствуя на них, они всегда могут в ходе разбора нарушений почерпнуть для себя много поучительного.



Рис. 7. У очередного выпуска сатирического листка «Крокодил на автобусных трассах»

Значительное место в борьбе с аварийностью в парке занимает наглядная агитация. В парке ежемесячно выходит сатирический бюллетень «Крокодил на автобусных трассах» (рис. 7). В нем критикуются лодыри, разгильдяи, аварийщики, бракоделы и другие нарушители. Он пользуется заслуженной популярностью среди работников парка и, так же как другие средства наглядной агитации — «молнии», плакаты, лозунги, нацеливает внимание коллектива на борьбу с недостатками.

Администрация парка совместно с общественностью периодически проводит общественные рейды по проверке

качества работы автобусных бригад и культуры обслуживания пассажиров. По материалам этих рейдов выпускаются специальные бюллетени. Нарушителей вызывают в отдел эксплуатации, где с ними ведут разъяснительную работу, а иногда проводятся дополнительные занятия по правилам движения транспорта и должностной инструкции. На злостных нарушителей накладываются дисциплинарные взыскания вплоть до отстранения от работы на автобусе и увольнения из парка.

Большое воспитательное значение имеет разбор дел о нарушителях производственной дисциплины в товарищеском суде.

Осуществление целого комплекса мероприятий по борьбе с аварийностью снизило количество аварий, дорожных происшествий и нарушений правил движения транспорта, происшедших по вине шоферов парка. Сейчас перед шоферами парка поставлена задача свести аварии и дорожные происшествия до минимума.

Различные формы обмена опытом, систематическое совершенствование методов работы шоферов и кондукторов, улучшение технического обслуживания и ремонта автобусов, механизация гаражных процессов — все это дало возможность коллективу парка добиться серьезных успехов в обслуживании трудящихся города Ленина автобусными перевозками.

Но эти успехи все же не могут удовлетворить нас и не должны вызывать у работников парка самоуспокоенности и зазнайства. Колоссальные резервы еще не тронуты и ждут своего использования не только шоферами-новаторами, о которых мы рассказали, но и всеми шоферами, кондукторами, ремонтными рабочими.

Доведение пробега автобуса без капитального ремонта до 1 млн. км, 2—3 нормы пробега до капитального ремонта каждого агрегата, ни одной аварии или дорожного происшествия, ни одной жалобы пассажира и ни одного рапорта линейного контролера на некачественную работу — к таким результатам должен стремиться каждый шофер, и не только стремиться, но и достичь их. Все предпосылки для этого есть, надо только не останавливаться на достигнутом. Остановиться — значит отстать, — учит народная мудрость, а отставать мы не имеем права.

«Если ты добился высоких результатов в своей работе, если двигатель на твоём автобусе прошел

400 000 километров без капитального ремонта — это твои знания, твое умение, твое мастерство, но если это только твои успехи, то значение их невелико. А вот если ты поделился опытом своей работы с товарищем, научил его, показал и рассказал, как ты добился успеха, — это уже победа. Учи других, ты учишься сам. Совершенствуй свое мастерство, передавай накопленный опыт другим товарищам, и успех общего дела, выполнение задач, поставленных перед тобой партией и правительством, будет обеспечено». Так говорил на одном из открытых партийных собраний секретарь партийного бюро парка, старейший шофер В. Г. Андреев.

Среди шоферов-новаторов много коммунистов, и они действуют именно так. Они не только сами совершенствуют свое мастерство, но и успешно передают свои знания другим шоферам. Число их последователей увеличивается с каждым днем. И в этом — залог и уверенность коллектива в успешном выполнении планов шестой пятилетки!

ЛИТЕРАТУРА

Андреев П. С., Старшинов И. Ф. Работа автобусного парка. Серия «Обмен техническим опытом автомобильных хозяйств», Автотрансиздат, 1956 г.

Аполицкий Н. А., Бакунович К. С., Нискевич С. П. Методы вождения автомобиля шоферами-новаторами. Серия из 5 плакатов. Автотрансиздат, 1956 г.

Бузин М. В., шофер 1-го автобусного парка Москвы, 700 тысяч километров на автобусе ЗИС-155. Серия «Опыт новаторов автотранспорта», Автотрансиздат, 1955 г.

✓ Голицын Л. А., слесарь 1-го автобусного парка Ленинграда. Опыт работы бригады слесарей при ТО-2. Серия «Опыт новаторов автотранспорта», Автотрансиздат, 1956 г.

✓ Гуревич И. С., Гутцайт Р. М. Организация работы автобусного парка, Автотрансиздат, 1956 г.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
Введение	3
Особенности работы шофера автобуса	7
Автобус должен и может работать без технических простоев	10
О мастерстве вождения, безаварийной работе и культуре обслуживания пассажиров	18
Обобщать и распространять передовой опыт шоферов-новаторов	35

Александр Александрович Евдаков

Станислав Павлович Войтеко

Мастерство вождения автобусов

Редактор *Н. С. Васильев*

Техн. редактор *Н. В. Малькова*

Корректор *М. М. Крючкова*

Сдано в набор 31/VIII-56 г.

Подписано в печать 10/X-56 г.

Бумага 84×108¹/₃₂. Физич. п. л. 1,63. Усл. п. л. 2,66. Уч.-изд. л. 2,61,

Л-63554

Тираж 20 000.

Цена 90 коп.

Заказ 1086

Автотрансиздат — Москва, В-35, Софийская наб., 34.

1-я типография Автотрансиздата — Москва, В-35, Софийская наб., 34.

Цена 90 коп.