

Навстречу 95-летию журнала «Автомобильный транспорт»

20 января 2018 года журналу «Автомобильный транспорт» исполнится 95 лет. Первый номер журнала вышел под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт». В преддверии юбилейной даты мы продолжаем публиковать материалы, напечатанные в нашем издании несколько десятков лет назад, а также воспоминания современников о наиболее значимых событиях в развитии автотранспортной отрасли.

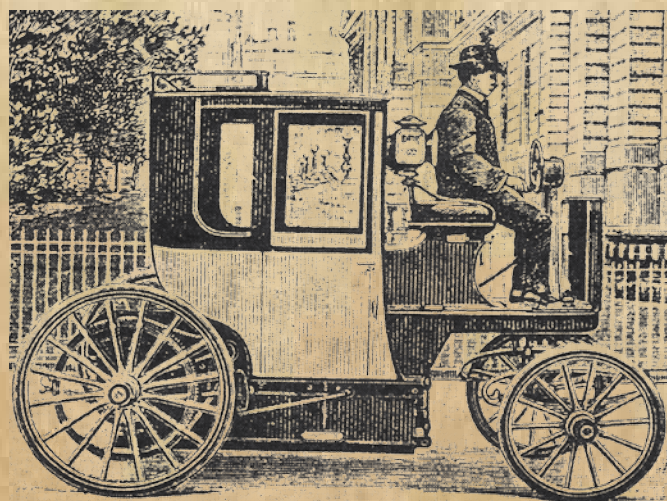


Какими были технические средства контроля и обучения на автотранспорте

В декабре 1903 г. в Санкт-Петербурге было создано Русское общество общественных экипажей и извозо-перевозочного промысла, которому в соответствии с уставом «доставлялось право эксплуатировать в С.-Петербурге, Москве и других городах России конные и самодвижущиеся экипажи». Общество установило единую плату за проезд с учетом первого часа езды, каждого последующего получаса, работы в ночное время и характера маршрута (городской или загородный).

В конце прошлого столетия конструктор электромобилей И.В. Романов построил «электрический кэб» и пытался организовать в С.-Петербурге таксомоторные перевозки. Ограниченное применение электромобилей в качестве таксомоторов имело место и в других странах, но они не могли конкурировать с бензиновыми автомобилями ни по скорости, ни по дальности пробега. Только через 60 лет были возобновлены работы по созданию таксомоторов с электрическими двигателями. На рубеже XIX–XX вв. автомобильные фирмы за основу конструкции таксомоторов брали отлаженные на протяжении многих лет конные повозки: во Франции – фиакры, Англии – кэбы, России – пролетки. Они были сравнительно неболь-

ших размеров, легки и маневренны, вмещали достаточно багажа. К этим экипажам приспособляли двигатели и получали качественно новый вид городского пассажирского транспорта – автомобиль-такси. В начале XX в. многие автомобильные фирмы наладили производство таксомоторов, но в основном это были стандартные легковые автомобили. В некоторых странах были созданы



Внешний вид электромобили-такси, 1895 г.

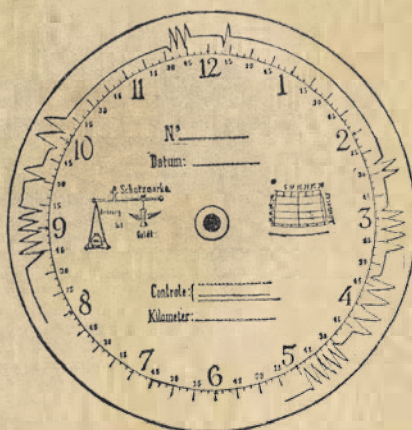
модели специализированных такси. Они имели закрытый кузов для пассажиров, впереди сидел водитель, защищенный от солнца и дождя легкой крышей, так как считалось, что он должен быть отделен от пассажиров, иметь свободу движений, обзор, возможность общения с полицейскими, пешеходами и другими водителями, а пассажиры не должны отвлекать его своими разговорами и не окуривать табачным дымом. Условия работы, определяемые конструкцией таксомотора, сформировали своеобразный облик таксиста. Это были, как правило, люди крепкого сложения, с обветренными загорелыми лицами, в водонепроницаемом, наглухо застегнутом пальто и форменной фуражке.

Для того, чтобы пассажир мог быстро найти такси, кузов стали окрашивать в яркие цвета с желтой полосой или шашечками вдоль всего борта. Счетчик-таксометр появился значительно раньше автомобиля-такси. Еще в XIX в. на конных экипажах для расчетов за поездку с пассажирами устанавливали контрольные аппараты системы А.Г. Кацкого, в которых со скоростью часовой стрелки двигалась бумажная лента, имевшая часовые и минутные деления. По длине она была разделена семью цветными линиями, каждая из которых соответствовала определенной таксе. Счетчик являлся не только средством контроля за работой кучера, но и был удобен для пассажира, так как показывал сумму, причитающуюся за проезд. Кроме таксометра А.Г. Кацкого в эксплуатации находился прибор Астафьева, отличавшийся дешевизной и простотой устройства, который показывал только пройденное расстояние. Более совершенную конструкцию имел таксометр, предложенный в 1901 г. Петербургской городской управе французским изобретателем Пикаром. Прибор представлял собой металлическую коробку весом 20 фунтов и помещался в месте, удобном для наблюдения показаний счетчика пассажиром. Прибор состоял из часового и передаточного механизмов. Величина платы за проезд зависела от пройденного расстояния и скорости движения. Такие контрольные приборы устанавливались на конных повозках.

С появлением автомобилей-такси стали применяться более совершенные аппараты. Первое время в России для установки на автомобилях-такси использовались счетчики иностранного производства, в основном, приобретенные во Франции. Счетчик такого таксомотора



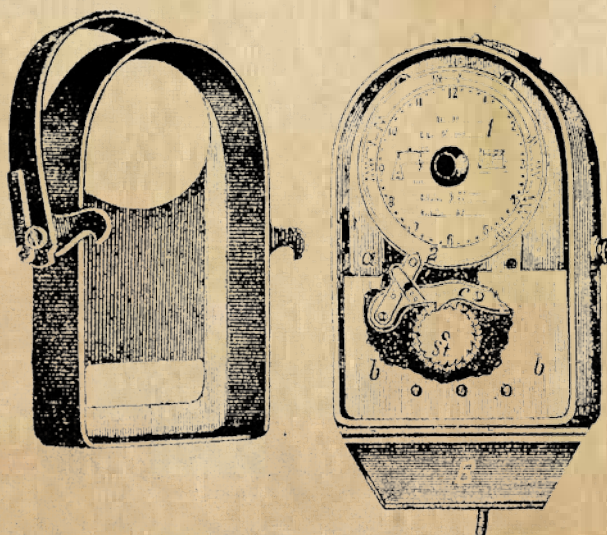
Таксометр отечественного производства, 1913 г.



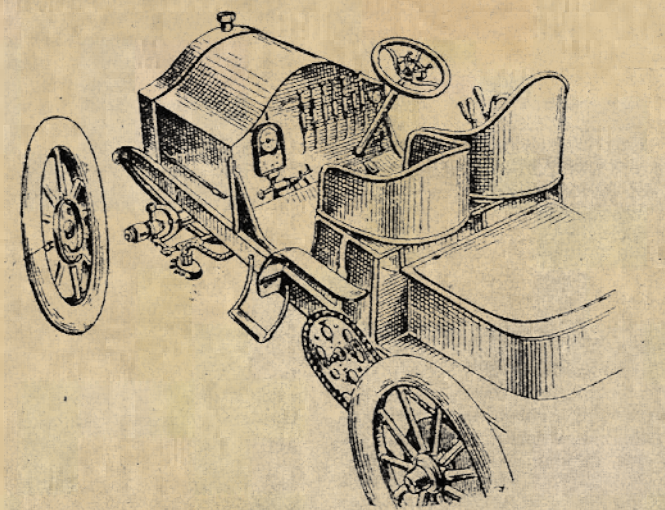
Диск велографа с записью, 1912 г.

находился в запломбированной прямоугольной коробке. Он имел три тарифа и позволял контролировать качество работы водителя путем регистрации общего пробега, платного пробега, количества посадок и суммы оплаты. Неудобство этих счетчиков заключалось в том, что таксистам приходилось пересчитывать французские франки в рубли и копейки.

Вскоре в России было освоено производство отечественных таксометров. На рисунке показан один из таких таксометров, утвержденный палатой мер и весов С.-Петербурга 31 января 1912 г. «для применения на легковых колясках». Он учитывал повышенный тариф за первую версту пробега и за первые десять минут простоя. Счетчик суммировал общий и платный пробег, а также вырубку, причем отдельно за пробег и оплаченный простой. При введении новых тарифов на таксомоторные перевозки соответственно изменялась конструкция счетчика. Постановлением С.-Петербургской городской думы от 13 февраля 1913 г. были установлены тарифы, зависящие от времени суток, числа пассажиров и расстояния (отдельно первая и последующие версты). Постановление определяло, что «таксометр должен ставиться таким образом, чтобы циферблат прибора был обращен в сто-



Прибор контроля за движением автомобиля – «Велограф», 1912 г. Сегодня этот прибор называется тахографом

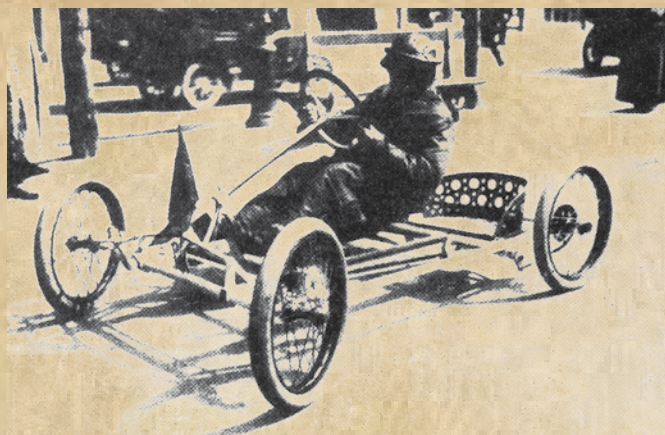


Место установки велографа в автомобиле, 1912 г.

рону пассажира и чтобы этот последний мог следить за показателями таксометра во время хода автомобиля: с наступлением сумерек циферблат таксометра должен быть освещен. Кожух счетчика и передаточный ящик, если таковой имеется, должны быть опломбированы главной палатой мер и весов. Соединение счетчика с гибким валом, который, в свою очередь, соединялся с колесом, должно быть при выпуске таксомотора на промысел опломбировано порядком, установленным на сей предмет городской управой по соглашению с главной палатой мер и весов. Воспрещается соединять счетчик с колесом, длина окружности которого отличается от той, для которой этот счетчик был испытан и проверен Главной палатой мер и весов на определенное отношение число оборотов гибкого вала к оборотам действующего колеса при ином отношении их оборотов». Аналогичные правила действовали в Москве и других городах России.

Еще один автомобильный прибор, носивший название «велограф», позволял записывать на специальный бумажный диск характеристику движения автомобиля. Эти приборы, начиная с 1912 г., иногда устанавливались на машинах, участвовавших в автопробегах и гонках, а также на новых моделях, проходящих испытания. Подобные устройства теперь называются тахографами. Они не только не утратили своего значения до настоящего времени, но и получили распространение в качестве регистраторов транспортной работы. Расшифровка данных, записанных на диске тахографа, и последующий их учет пополняются с помощью вычислительной техники. При расследовании дорожно-транспортных происшествий и в других спорных случаях, например, при превышении скорости или сверхнормативном простое, запись тахографа признается судебными инстанциями в качестве доказательства.

Применение техники связи – эффективного средства контроля и управления работой автомобилей, также имеет давнюю историю. Первые сведения об установке радиостанций



Безмоторная тележка для обучения езде (двигалась по трассе с небольшим уклоном), 1911 г.

на автомобилях относятся к 1908 г. Передатчики тогда были искровыми, радиоприемники – детекторными, передача информации могла осуществляться только кодом Морзе, а сеансы радиосвязи проводились во время остановки автомобиля. Антенны могли быть либо телескопическими, выдвигающимися на высоту до 10 м, либо выносными.

Телефонная связь с таксомоторными стоянками применялась для срочного выполнения заказов на такси, принимаемых по телефону, причем для поощрения таких заказов правилами таксомоторных перевозок предусматривалось: «При подаче таксомотора со стоянки по вызову, к месту посадки пассажира, шоферу разрешается применять исключительно низшую, действующую в это время суток, таксу» (С.-Петербург, 1913 г.).

В те же годы для обучения водителей, помимо наглядных пособий, использовались технические средства. Как и несколько позже, когда при подготовке пилотов применялись безмоторные летательные аппараты – планеры, так и на автотранспорте начала XX века применялись четырехколесные тележки без двигателя, имеющие управляемые передние колеса, руль, как в автомобиле, тормозную педаль и сиденье для обучаемого вождению. Тренировки проводились на трассе, с небольшим уклоном достаточной протяженности. Стали находить применение и стационарные устройства обучения вождению, которые ныне известны как тренажеры. Одна из отечественных конструкций данного назначения – «станок для обучения системы А.В. Куксина». Он отрекомендован в сохранившемся описании как представляющий собой подобие места шофера и имеющий рулевое колесо, все педали и рычаги управления, как в настоящем автомобиле, а также звуковую имитацию работы двигателя. Сидя за таким станком, учащийся привыкал к расположению органов управления автомобилем, приобретал навыки последовательности их переключения. Станок имел блокировки, не позволявшие, например, переключать передачи, не нажав предварительно на педаль сцепления. «Скорость движения» показывал стрелочный прибор – аналог спидометра. Современные тренажеры представляют собой сложные устройства, действующие на основе применения компьютерной техники.