

Выходит раз в 2 недели

Рекомендуемая розничная цена: 279 руб.

Розничная цена: 54,90 грн, 990 тенге



№26

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-322121 «ГАЗЕЛЬ»
ШКОЛЬНЫЙ АВТОБУС

DeAGOSTINI

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ

«Автомобиль на службе»
Выпуск № 26, 2012
Выходит раз в 2 недели

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: 105066,
г. Москва, ул. Александра
Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному
адресу не принимаются.
Генеральный директор:
Николаос Скилакис
Главный редактор:
Анастасия Жаркова
Финансовый директор:
Наталья Василенко
Коммерческий директор:
Александр Якутов
Менеджер по маркетингу:
Михаил Ткачук
Младший менеджер по продукту:
Любовь Мартынова

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
в Федеральной службе
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)
ПИ №ФС77-41571 от 13.08.2010 г.

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь,
Почтамт, а/я 245, «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

Пожалуйста, указывайте
в письмах свои контактные
данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен
Сервисиз»

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабблишинг»
Юридический адрес: 01032, Украина,
г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор:
Екатерина Клименко

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №16931-5701Р от 19.08.2010

Для заказа пропущенных
номеров и по всем вопросам,
касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам
обращайтесь по телефону
бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев,
а/я «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»
Украина, 01033, м. Київ,
а/с «Де Агостіні»

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул.Авангардная, 48а, литер 8/к
Тел./факс: +375 172-999-260

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь,
220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автомобиль на службе»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО
«КГП «Бурда-Алатау Пресс»

Рекомендуемая розничная
цена: 279 руб.

Розничная цена:
54,90 грн., 990 тенге

Издатель оставляет за собой
право увеличить розничную
цену выпусков.

Издатель оставляет
за собой право изменять
последовательность номеров
и их содержание.

Неотъемлемой частью
каждого выпуска является
приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43.

Издатель благодарит
за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Константина Андреева

Отпечатано в типографии:
Dearprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della
Vittoria 91, 28100, Novara, Italy.

Тираж: 80 000 экз.

ISSN 2223-0440

© ООО «Де Агостини» 2011–2012

Дата выхода в России: 11.08.2012

2008

В 2000-х годах основу российского парка школьных
автобусов составляли ПАЗики и КАВЗы



Иллюстрации предоставлены

Первая обложка: © ООО «Де Агостини»;

3–4, 5 (верх), 6–7: частная коллекция Максима Шелепенкова;

5 (низ): © РИА «Новости»;

8–9: © Петр Перешивайлов/ООО «Де Агостини»;

10–13 (все): частная коллекция Максима Шелепенкова;

14: © РИА «Новости»; 15: Российская государственная библиотека;
последняя обложка: © ООО «Де Агостини».



У большинства российских горожан словосочетание «школьный автобус» вызывает ассоциации со сценками из жизни американской глубинки. Сегодня и у российских школьников появилась возможность пользоваться целевым транспортом: в рамках национального проекта «Образование» реализована программа по приобретению автобусов для общеобразовательных учреждений, расположенных в сельской местности.



АВТОМОБИЛЬ

НА СЛУЖБЕ

Доступность качественных образовательных услуг во многом связана с решением проблемы подвоза детей в школы, а следовательно, с закупкой школьных автобусов

Дорога в школу и обратно для сельских детей зачастую так же непроста, как и сто лет назад. Родители сельских школьников жалуются на то, что детей больше выматывает не учеба, а путь из школы домой. И хотя малокомплектные школы — не редкость на селе, добраться и до них бывает весьма проблематично. Дети в такие школы ежедневно добираются из близлежащих сел и деревень своим ходом, по проселкам и перелескам. Если повезет — на попутке. Создать школу в каждом мелком населенном пункте, разумеется, невозможно. Иногда в таких «точках» живет не более двух-трех детей школьного возраста. Куда проще и логичнее было бы организовать доставку «удаленных» учеников к «средоточению знаний» специализированным казенным транспортом.

Государство такую возможность «обнаружило» сравнительно недавно. Школьные автобусы в России закупаются с 2001-го года, в рамках федеральной программы «Школьный автобус». В настоящее время поставка школьных автобусов в сельские школы проходит в рамках приоритетного национального проекта «Образование». До этого проблемы решались (а чаще не решались) на местах. В некоторых регионах расписание рейсовых автобусов «подстраивали» под школьников, чтобы дети из отдаленных деревень могли попасть в школу и обратно. Нетрудно догадаться, что добраться в школу детям удавалось не всегда, тем более что большинство внутрирайонных маршрутов «лучами» расходятся от райцентра



Школьный автобус КАвЗ-397630

к расположенным на территории района деревням и селам, а чтобы собрать учеников в ближайшую школу, как правило, требуется не «радиальное», а «кольцевое» перемещение транспорта...

К проблеме детских автобусов автопроизводители и организаторы маршрутов обращались неоднократно, но всякий раз подобные «обращения» имели либо откровенно выставочный, либо сверхчастный характер. Так, в 80-е годы в Москве запускался специальный рейсовый «Икарус», расписание движения которого идеально подходило детишкам, обучающимся в районной музыкальной школе. Но это — случай единичный, «образцово-показательный». В конце концов, до «музыкалки» ученики могли бы



1976

Специальный школьный автобус БЗ-07Ш производства
Борисовского авторемонтного завода



В России под школьные автобусы приспособляются обычные автобусы и микроавтобусы, в том числе и такие «ретроконструкции», как УАЗ-2206

добраться и обычным городским транспортом. Можно вспомнить уникальную попытку промышленной разработки специального детского автобуса: в середине 70-х годов на Мичуринском авторемонтном заводе такой автобус построили на базе капитально отремонтированного ЛАЗ-695Е. Его даже показали на ВДНХ... В большинстве случаев «детскими автобусами» называли принадлежавшие Домам пионеров или детским санаториям обычные серийные машины, борта которых разрисовывались всякими веселыми «зверюшками». Чаще всего детей перевозили на обычных автобусах, снабжая их опознавательными знаками «Перевозка детей». В 1999 году государство предприняло попытку решить проблему централизованно, и был принят ГОСТ Р 51160–98 «Автобусы

для перевозки детей. Технические требования», четко определивший требования к специальным автобусам для перевозки школьников. К сожалению, в первой редакции закон был далек от совершенства. Этот стандарт предъявлял к автобусам излишне строгие требования по комфортабельности и безопасности, без учета жизненных реалий, и при этом все равно не гарантировал детям идеальных условий передвижения. Во многом это произошло из-за того, что для перевозки школьников в России приспособляют уже существующие типы автобусов, порой сильно устаревшие (ПАЗ-3205, КАВЗ-39765, УАЗ-2206), хотя первоначально с тяжелым ранцем очень непросто взобраться по многочисленным ступенькам того же ПАЗика, пусть даже с заниженной высотой.

1973

Детский автобус ЛАЗ-695Е, капитально отремонтированный и переделанный на Мичуринском авторемонтном заводе



АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



Школьные ЛиАЗы имеют
уточненный индекс — 525626-20

В Америке, на опыт конструирования и эксплуатации школьных автобусов которой принято ссылаться во всем мире, для перевозки детей разрабатывают специальные(!) автобусы.

Но специально оборудованный автобус — это только полдела. Нельзя забывать и о квалификации водителя, и тех, кто призван отвечать за эксплуатацию техники. По правилам министерства транспорта РФ, организацией пассажирских перевозок должны заниматься люди с соответствующим профильным образованием, которые раз в пять лет проходят переподготовку и аттестацию на соответствие занимаемой должности. Водители должны проходить предрейсовый медосмотр в медицинских учреждениях, а автобус — ежедневный технический осмотр. На деле — в школах нет механиков, которые бы обеспечивали исправное техническое состояние школьных автобусов, поэтому водители вынуждены сами обслуживать и

ремонтировать вверенную технику. Немудрено, что найти на такую работу квалифицированных водителей с правами категории D и необходимым трехлетним стажем трудно. Не соблюдаются и правила медосмотра, зачастую просто из-за отсутствия такой возможности в сельской местности. Более того, автобусы передаются школам, а поэтому за организацию перевозки детей отвечают обычно директора учебных заведений. Далеко не всякая малокомплектная школа способна «потянуть» затраты на топливо, ТО и своевременный ремонт автобуса. Есть и много других «национальных» проблем: от расчистки сельских проселков (зимой механизаторы впадают в сезонную спячку!) до борьбы с попытками школьных водителей «калымить» в качестве местной «маршрутки».

Справедливости ради следует отметить, что все вышеупомянутые проблемы вполне решаемы. Но не на общегосударственном,



2006

Опытный образец школьного автобуса, созданный
в НАМИ на базе грузовика ГАЗ-3310 «Валдай»

Учитывая масштабы нашей страны, а также то, что большое количество людей живет в сельской местности, проблема школьных автобусов по-прежнему стоит очень остро

а на местном уровне. Для их решения нужна инициатива губернатора и крепкий региональный бюджет. Пример всей стране подала Калужская область. Между прочим, далеко не самая процветающая (по итогам 2010 года — 28-е (из 81) место в рейтинге социально-экономического развития регионов РФ центра экономических исследований «РИА-Аналитика»). Тем не менее калужский губернатор А.Д. Артамонов нашел возможность создать централизованное предприятие, названное «Школьный автобус». Организованная в Калуге система близка к «идеальной модели» школьных перевозок. Предприятие, располагающее единым автопарком, начало работу в 2002 году. Вначале проложили четыре стационарных школьных маршрута по областной глубинке, год спустя маршрутов было уже 92. В 2008 году 200 принадлежавших предприятию транспортных единиц ежедневно развозили около 6000 школьников по 163 маршрутам. Автобусами обзаводились, используя все доступные источники. Начали с самостоятельных закупок, выбирая наиболее пригодные для школьных перевозок именно с точки зрения безопасности и комфорта. Затем, с 2006 года, частично задействовали машины, поступавшие в область в рамках нацпроекта «Образование». Одним решительным шагом в отдельно взятом российском регионе были решены проблемы организации движения школьных



Школьный автобус КАВЗ-4238 «Аврора»

автобусов. Работа в формате единого предприятия позволила набрать квалифицированные кадры, обеспечить технику своевременным техобслуживанием и топливом, оптимизировать маршруты, создать централизованную систему медицинского и диспетчерского контроля (автобусы предприятия оборудованы GPS-маяками) и разнообразить «линейку» задействованной техники. Может быть, это и есть «счастливое будущее» российских школьных автобусов?

2006

Школьный автобус на базе городского низкопольного автобуса МАЗ-103, переоборудованный компанией «Самотлор-НН»





ГАЗ-322121 «ГАЗЕЛЬ»

АВТОМОБИЛЬ НА СЛУЖБЕ



ГАЗ-322121 «ГАЗЕЛЬ»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

В спецтранспорте нуждаются не только школы, но и другие детские учреждения. Для безопасной перевозки детей был оборудован школьный автобус на базе ГАЗ-322121

Первые специализированные школьные автобусы в России появились в 1999 году после принятия ГОСТа Р 51160-98 «Автобусы для перевозки детей. Технические требования». В ходе действия федеральной программы «Школьный автобус», а также в рамках национального проекта «Образование» в школы в основном поставлялись КАВЗы и ПАЗы, которые и стали самыми массовыми школьными автобусами в стране. На самом деле «гамма» школьных автобусов намного шире. Для экскурсионных поездок целыми классами изготавливаются большие 12-метровые автобусы, которые задействованы в крупных городах. А для перевозки небольших групп детей, например на спортивные соревнования или смотр самодеятельности в соседнюю область, сегодня все чаще используются экономичные школьные микроавтобусы на базе «ГАЗели».

Однако вне зависимости от размера школьного автобуса, ходовой части и механизмов управления, к нему всегда предъявляются очень строгие требования, прежде всего касающиеся безопасности. Перевозка групп детей должна осуществляться в автобусах, имеющих спереди и сзади крупные



В последнее время стали популярны небольшие школьные автобусы на базе «ГАЗели»



2010

Школьный микроавтобус на базе полноприводной «ГАЗели» (ГАЗ-322171)



Почти все школьные автобусы оборудуются дополнительной ступенькой

опознавательные знаки «Перевозка детей» в виде квадрата желтого цвета с красной каймой (сторона не менее 25 сантиметров) и контрастной надписью «Дети». Скорость движения автобусов с маленькими пассажирами на борту ограничена специальными устройствами до 60 км/ч. Кроме того, автобусы должны быть оборудованы современными тормозами с антиблокировочной системой (АБС) — она позволяет в экстремальных ситуациях сократить тормозной путь автомобиля и исключает его занос при экстренном торможении.

Пассивную безопасность учеников в автобусе обеспечивает прочный каркас кузова самого автобуса, который в идеале должен иметь пространственную трубчатую ферму, способную при опрокидывании принять всю нагрузку на себя и свести деформацию салона к минимуму. Большое внимание уделено в детском автобусе сиденьям. Кстати, законодательно школьные



По ГОСТу на автобусы наносятся контрастные надписи «Дети» и знаки «Перевозка детей»

автобусы рассчитаны на перевозку детей в возрасте от 6 до 16 лет. Так что сиденья должны иметь несколько меньшие габариты, чем полноценное взрослое, высокую спинку с подголовником (для предохранения шейных позвонков при наезде на машину сзади), устанавливаться только по ходу движения и в обязательном порядке оснащаться ремнем безопасности и подлокотниками со стороны прохода. Кроме того, в автобусе должно быть не менее двух мест для сопровождающих, а в каждом поперечном ряду должна быть предусмотрена сигнальная кнопка «Просьба об остановке».

Вышеназванный ГОСТ четко оговаривает расположение в школьном автобусе поручней и величину прохода между сиденьями, ширина которого составляет не менее 40 сантиметров, а также высоту подножек при входе в салон. Высота первой ступеньки от уровня дороги должна быть не более 25 сантиметров, а высота

2007

Школьный автобус, изготовленный на Заводе малых серий ГАЗа (ЗАМС), имеет высокую пластиковую крышу



ГАЗ-322121 «ГАЗЕЛЬ»

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ



Для портфелей в школьном автобусе должны быть предусмотрены специальные стеллажи

последующих — не больше 20. Именно поэтому многие школьные автобусы, переделанные из «взрослых», при входе имеют целый каскад из небольших ступеней, забираться по которым ребятам не очень-то удобно. Автобусы с высокой посадкой кузова, например



Детские сиденья в обязательном порядке оборудуются ремнями безопасности

полноприводные ПАЗы, в обязательном порядке оборудуются дополнительными подножками (выдвигающимися на остановках при открытых дверях), что, во-первых, сокращает геометрическую проходимость самого автобуса, а во-вторых, становится



2008

Школьные автобусы СЕМАР-323450 с трубчатым каркасом кузова в наибольшей степени соответствовали требованиям перевозки маленьких пассажиров

Перевозка детей должна соответствовать всем нормам безопасной и комфортабельной транспортировки

источником дополнительной «головной боли» для водителей. Ведь сломавшаяся в открытом положении подножка не даст автобусу тронуться в путь — автоматика просто заблокирует движение, так как любой школьный автобус должен быть оборудован устройством, препятствующим началу движения при открытых или не полностью закрытых пассажирских дверях.

К дополнительному оборудованию салона следует отнести специальные места для школьных ранцев (в автобусе обычно делают огромный стеллаж). Они не должны находиться на коленях во время движения — портфель ученика, как правило, столь увесист, что при резком торможении автобуса может стать причиной травмы. При этом практика показывает, что дети предпочитают хранить свои вещи в пределах личного пространства, а не складировать в «общую кучу», но правила есть правила.

ГОСТ предлагает предусматривать, впрочем, с некоторыми оговорками, в каждом школьном автобусе место для размещения в сложенном виде инвалидных кресел (не менее двух) для детей с нарушениями опорно-двигательных функций. А в случае регулярных перевозок детей с ограниченными двигательными возможностями, передвигающихся в колясках, в боковой или задней части автобуса должна быть предусмотрена дверь с подъемником. С сожалением нужно отметить, что эти требования

практически никогда не выполняются, так как для коляски нужно дополнительное место, а это не всегда возможно в силу небольших габаритов самих автобусов.

По требованиям все той же безопасности школьные автобусы должны быть оборудованы звуковой сиреной и громкоговорящими устройствами и укомплектованы двумя медицинскими аптечками.

При посадке и высадке детей водитель школьного автобуса обязан включить аварийную сигнализацию. Приближаясь к остановившемуся школьному автобусу с включенной аварийной сигнализацией, водители других транспортных средств обязаны снизить скорость и, при необходимости, остановиться, чтобы пропустить детей. Для того чтобы водитель мог контролировать посадку и высадку, а дети во время посадки или высадки находились в поле его зрения, автобусы оснащают дополнительными зеркалами.

В заключение еще раз отметим, что перевозка детей в школьных автобусах — не просто благо цивилизации, а очень ответственное и непростое «занятие», что явно следует даже из далеко не полного перечня оборудования, предусмотренного действующим ГОСТом, и далеко не всех должностных обязанностей водителей, нами упомянутых. А по-другому и быть не может, ведь цена пренебрежения данными требованиями — жизнь ребенка!

2006

Частные учебные заведения могут себе позволить приобретать импортные микроавтобусы, такие как этот *Ford Transit*, переоборудованный «Самотлором-НН»



АВТОМОБИЛЬ

ФАКТЫ

■ Повозки для централизованной доставки детей в школы использовались еще в XIX веке. Впервые такие перевозки были организованы в квакерской школе на северо-востоке Лондона. Наибольшее распространение школьные омнибусы получили в США: их обычно называли *kid hacks*. С появлением двигателей внутреннего сгорания стали появляться первые школьные автобусы. Вначале они не сильно отличались от своих предшественников: имели брезентовый верх и скамейки вдоль бортов, вход-выход располагался сзади. Но по мере развития техники автобусы совершенствовались, и к 30-м годам XX века приобрели близкую к современным конструкцию.

■ В США современные федеральные требования FMVSS для автотранспорта содержат 60 законов, касающихся систем безопасности пассажирского автотранспорта. Из них 37 имеют отношение к школьным автобусам и лишь восемь — FMVSS 111, 131, 217, 220, 221, 222, 225 и 301 — относятся к «желтым школьным автобусам».

■ Специально для школьных автобусов фирмой DuPont был разработан оттенок желтого цвета под названием *National School Bus Glossy Yellow* — по задумке производителей, на автобусе, окрашенном в такой цвет, лучше видны надписи, сделанные черным, и такой автобус выделяется среди других участников движения. И действительно, по статистике, школьные автобусы в США — самый безопасный вид транспорта. Аварии с их участием случаются в сто раз реже, чем с обычным автотранспортом. Неудивительно, что желтый цвет стал обязательным для подобного транспорта всего мира.

■ Для обеспечения безопасности перевозок школьников и контроля работы водителей все автобусы калужского предприятия «Школьный автобус» оснащены системой навигации GPS. Она позволяет не только отслеживать перемещение автобусов в режиме реального времени (диспетчер всегда точно знает, где находится тот или иной автобус), но и автоматически фиксировать работу каждой машины в динамике.

■ Орловская область на фоне других областей России выглядит крепким «середняком», занимая 48-е место в рейтинге экономического развития регионов, и потому ситуацию со школьными автобусами в ней можно считать типичной для РФ. А ситуация такова. В рамках нацпроекта «Образование» Орловская область получила... 27 школьных автобусов. Всего на территории региона насчитывается 213 сельских школ; в 162 из них учатся менее двадцати человек. По данным департамента образования, 71 километр дорог, соединяющих школы, нуждается в ремонте и строительстве остановок. Около 20 километров являются «участками дорог муниципального значения», а у местных властей нет средств на их ремонт и содержание.

■ Школьные автобусы для массовой перевозки детей первыми ввели США. Сейчас в США имеется около 480 000 школьных автобусов. Принадлежат они частным компаниям, по контракту с округами обслуживающим школьные маршруты. Коммерческие фирмы заинтересованы в исправности техники и профессионализме сотрудников. Да и технические требования к автобусу строже наших: среди них наличие продублированного тормоза, дополнительного аккумулятора, буксирной штанги, запасного выхода, внешней световой сигнализации (специальный проблесковый маячок, работающий при движении автобуса по школьному маршруту) и маркировки (катафоты), откидного освещаемого знака STOP для остановок, трапа для инвалидного кресла, ремней безопасности, системы видеонаблюдения. Конструкция автобуса снабжена дополнительными рамами жесткости — автобус не сомнется даже при сильном ударе, а его остекление типа триплекс не вылетит.



У дверей сельской школы, 1977 год

Учись отлично!



Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его
на сайте www.deagostini.ru

Для украинских читателей:
заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

**УАЗ-450А
САНИТАРНЫЙ**

