

## 2. СУХОПУТНЫЙ И ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ ЛЕСА

УДК 656.13.071.7

Г.Г.Давыдулин

### УСЛОВИЯ ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ ЛЕСОВОЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Статистические данные дорожно-транспортных происшествий на лесовозном автомобильном транспорте показывают, что большинство происшествий совершается по вине водителей. В настоящее время водитель по-прежнему остается главным звеном, определяющим достигнутый уровень безопасности движения.

Одним из факторов, оказывающих влияние на безопасность движения на лесовозном автомобильном транспорте, является режим и продолжительность рабочего дня водителя. Отметим некоторые особенности работы лесной промышленности Белорусской ССР.

Лесозаготовительные предприятия республики работают в лесах II группы с ограниченным лесопользованием. Лесосечный фонд, отводимый в рубку, разбросан по всей территории республики малыми по площади и объему лесосеками.

Вывозка леса производится в основном по дорогам общего пользования протяженностью почти в 19 тыс. км, в том числе дорог с твердым покрытием немногим больше 3 тыс. км, гравийных около 2 тыс. км и грунтовых 14 тыс. км, или 74%.

Вся заготавливаемая древесина вывозится:

- на нижние склады, расположенные у линии железных дорог МПС - 54,4%;
- на нижние склады и биржи сырья деревообрабатывающих предприятий - 13,4%;
- на сплавные склады - 15,8%;
- на прочие склады у шоссейных и асфальтированных дорог, непосредственно во двор колхозов и совхозов - 16,4% [1].

Древесина вывозится специально оборудованными лесовозными автомашинами. В связи с постоянным истощением лесосырьевых запасов расстояние вывозки древесины из года в год возрастает и в среднем по Минлеспрому БССР за последние годы составило 40-45 км, а в отдельных предприятиях достигает 60-80 км.

Особенности работы лесной промышленности в значительной степени оказывают влияние на условия и режим работы водителей лесовозных автомобилей. Специфика работы водительского состава лесовозного автотранспорта состоит в следующем:

- движение автомобилей почти еженедельно происходит по частично или полностью новым маршрутам;

- в течение рабочей смены лесовозные автомобили движутся по дорогам различных технических категорий и назначений, начиная от временных труднопроезжаемых подъездных путей до автомагистралей и улиц городов и населенных пунктов с большой интенсивностью движения;

- перевозимый груз (древесина) постоянно изменяется по габариту и весу, поэтому каждый рейс не похож на предыдущий;

- время нахождения водителя в рейсе непостоянно в связи с изменением маршрута, расстояния вывозки и пункта назначения вывозки древесины.

Необходимо учитывать, что водители лесовозных автомобилей выполняют значительную работу в период погрузочно-разгрузочных операций. Они формируют погрузку автомобиля и следят за сохранностью и безопасностью перевозимого нестандартного груза. При движении автомобиля со значительной интенсивностью в городской черте водителю приходится выполнять большое количество операций по управлению автомобилем. Проведенные исследования показали, что на 1 км пути в сложных условиях водитель выполняет следующие операции: остановка автомобиля - 3-4 раза; трогание с места - 3-4 раза; переключение рычагов коробки передач - 7-8 раз; выключение и включение сцепления - 8-10 раз; притормаживание автомобиля - 5-6 раз; включение и выключение указателей поворотов - 4-6 раз; существенное изменение скоростей движения - 6-8 раз; проведение маневрирования рулевым колесом - 4-6 раз; реагирование на светофоры, дорожные знаки и других участников движения - 8-12 раз; наблюдение за перевозимым грузом - 2-3 раза. Таким образом, водитель лесовоза в условиях интенсивного движения выполняет 50-60 операций на 1 км пути. В отдельные периоды работы водитель выполняет операции в условиях недостатка времени, что приводит к переутомлению и ошибочным действиям.

Большое влияние на работу водителя оказывает состояние и рабочее место водителя. Рабочим местом водителя является кабина автомобиля. Однако при любой конструкции автомобиля и оборудования рабочего места нельзя добиться идеальных

условий для каждого водителя. На лесовозных автомобилях водитель не может быть полностью огражден от толчков и вибраций. Известно, что повышение или понижение температуры воздуха в кабине влияют на степень внимания водителя [2].

Значительную часть автомобильного парка лесовозных машин Белоруссии составляют автомобили типа МАЗ-501 и МАЗ-501Б, которые имеют плохо оборудованные кабины. При движении автомобилей по дороге с неровной поверхностью (а при вывозке леса такие составляют большую часть дорог) водитель испытывает колебания, вибрацию и шум. При воздействии вибраций ухудшается зрительное восприятие, снижается качество внимания, замедляются психомоторные реакции, понижается точность действий [1].

Длительное воздействие на человека вибраций вызывает утомление, головную боль. Чаще вибрации подвергаются водители тяжелых грузовых автомобилей. В комбинации с шумом и микроклиматом кабины влияние вибраций на организм значительно усиливается.

Важное значение для водителей лесовозных автомобилей имеет организованное рациональное питание. Организация питания водителя зависит от особенностей его труда. Водители обычно лишены возможности питаться в столовых предприятия и вынуждены в обеденное время пользоваться услугами разных предприятий общественного питания, часто изменяя привычное время приема пищи. Значительная часть водителей часто заменяет горячие блюда холодной закуской. Режим питания водителей зависит от наличия столовых на трассе, продолжительности рейса и времени его выполнения (днем, ночью).

На уровень внимания и степень утомляемости водителей влияет длительность нахождения в рейсе, а также такие факторы, как продолжительность сна перед рейсом, возраст водителей, общее психологическое состояние и самочувствие, рабочий микроклимат, взаимоотношение в коллективе и т.д. [3].

Таким образом, анализ полученных данных и факторов показывает прямую связь числа дорожно-транспортных происшествий с режимом труда и отдыха водителей.

#### Л и т е р а т у р а

1. Леонович И.И., Драгун К.С., Давыдулин Г.Г. Автомобильный транспорт леса Белоруссии. — Мн., 1972.
2. Боровский Б.Е. Условия безаварийной работы. — Л., 1971.
3. Игнатов Н.А. Человек за рулем. — М., 1976.