Основана в 1996 г. Выходит 1 раз в неделю.

Издатель – учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник» при содействии Госавтоинспекции и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

1 декабря 2018 г., суббота, № 45 (990)

**Снижение аварийности горэлектротранспорта в Витебске прогрессирует год от года.
Как достигается высокая результативность одной из важнейших задач службы безопасности движения и какие актуальные вопросы стоят перед ней сейчас, лучше всех знает ее руководитель – начальник отдела БД филиала «Городской электрический транспорт г. Витебска» Михаил Самусенко.**

СТР. 3

**В ознаменование 90-летия белорусской дорожной науки ГП «БелдорНИИ» провело 22–23 ноября международную научно-техническую конференцию «Автомобильные дороги: безопасность и надежность».
Ее участниками стали сто представителей научного мира из 16 стран.
Характерная особенность форума – большой интерес к вопросам безопасности движения.**

СТР. 7

**К сожалению, безопасно доехать на такси до нужного места удается не каждому пассажиру.
Одни таксисты попадают в ДТП из-за лихачества, другие – по пьяни.
А в опасности находится пассажир.
Сомнительным качеством подобных услуг встревожена Госавтоинспекция Витебской области.
И не без оснований.**

СТР. 8

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций – **индекс 632412**

Для индивидуальных подписчиков – **индекс 63241**

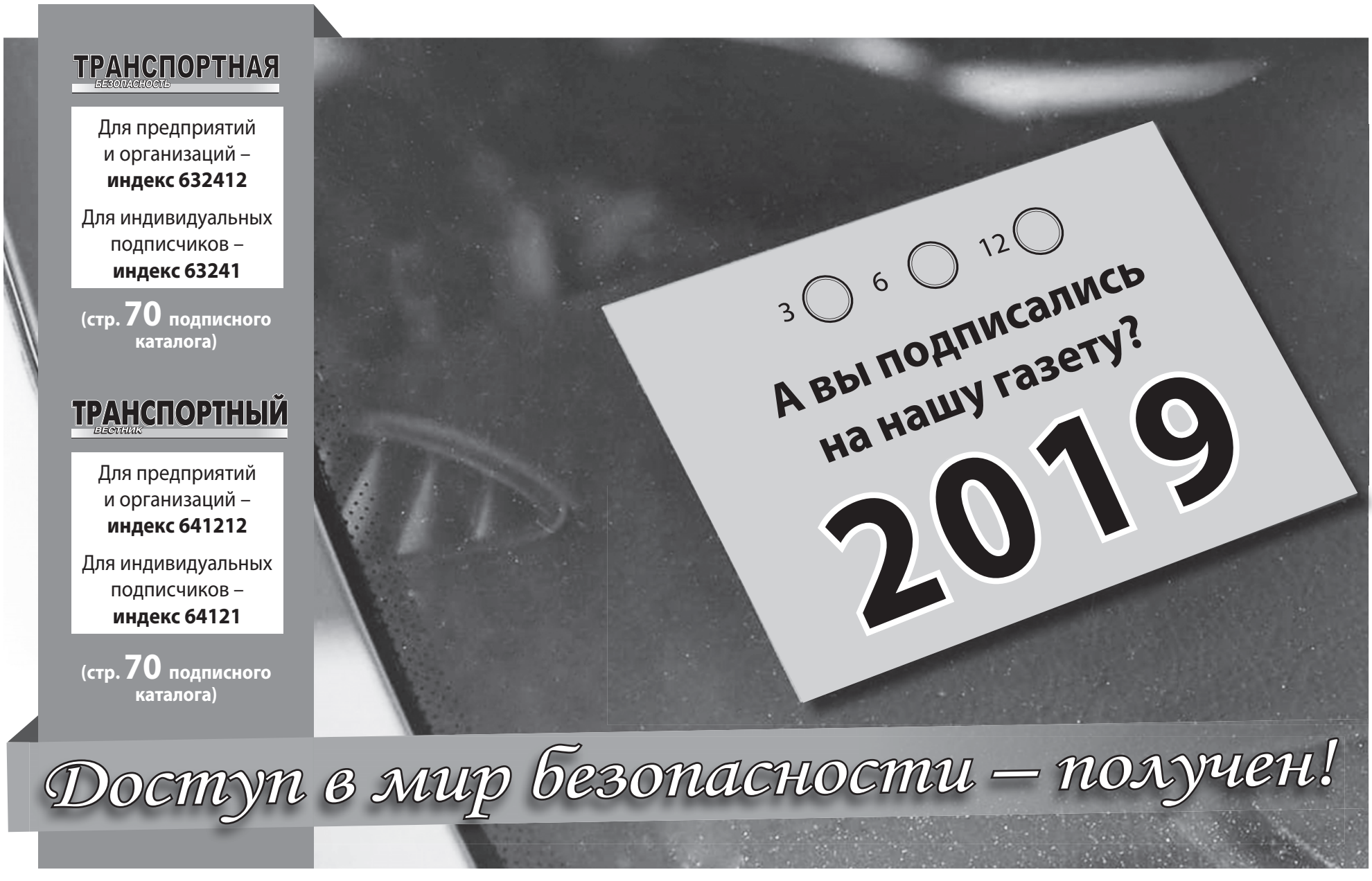
(стр. **70** подписного каталога)

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

Для предприятий и организаций – **индекс 641212**

Для индивидуальных подписчиков – **индекс 64121**

(стр. **70** подписного каталога)



Доступ в мир безопасности – получен!

ОХРАНА ТРУДА

Чистота, порядок, безопасность

В связи с наступлением зимнего периода в целях профилактики и недопущения случаев травмирования работающих при передвижении, а также для обеспечения безопасности при организации и проведении работ по очистке крыш, карнизов зданий и сооружений от снега и льда Департамент государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты и Министерство транспорта и коммуникаций считают необходимым в организациях:

обеспечить содержание территории в чистоте и порядке, очищать ее от снега и льда с проведением противогололедных мероприятий;

регулярно очищать крыши зданий от снега, козырьки и карнизы – от образовавшегося оледенения;

осмотр, очистку кровель производить в сухую погоду с соблюдением требований безопасности;

выполнение работ на крыше зданий производить по наряду-допуску на производство работ повышенной опасности;

техническое обслуживание кровель и устройств на них производить под руководством лица, ответственного за безопасное проведение этих работ;

к техническому обслуживанию зданий допускать лиц, достигших 18-летнего возраста, имеющих соответствующую профессиональную подготовку по видам выполняемых работ, прошедших в установленном порядке медицинский осмотр, обучение, инструктаж, стажировку и проверку знаний по вопросам охраны труда;

ограждать внизу места производства работ по очистке крыши зданий от снега, сосулек и наледей, а проход для пешеходов и проезд для транспортных средств закрывать;

сбрасывать снег с крыш в дневное время. В случае необходимости проведения этих работ в вечернее или ночное время обеспечить хорошее освещение места работы и подходов к нему;

для очистки кровли применять деревянные лопаты или скребковые устройства;

наледи и сосульки, свисающие с карнизов, козырьков зданий, сбивать, используя специальные приспособления (крючки), с автогидроподъемников, автовышек и тому подобного;

прекращать работы на высоте и открытом воздухе, выполняемые непосредственно с конструкций, перекрытий и тому подобного, при изменении погодных условий с ухудшением видимости, при гололеде, сильном ветре, снегопаде, а работников выводить с места работы;

не допускать работу на крыше одному работающему, выход в гололед или при скорости ветра 15 м/с и более, передвижение по крыше здания с уклоном более 20 градусов без предохранительного пояса и страхующего троса, прикрепленного к надежной опоре;

при использовании территории, здания (помещения), сооружения несколькими работодателями составить письменное соглашение об обязанностях по обеспечению ими требований по охране труда;

в случае аренды здания (изолированных помещений, их частей) разграничение обязанности между его собственником и арендатором по осуществлению технического обслуживания устанавливать в соответствии с договором аренды (договором безвозмездного пользования), оформленным в соответствии с законодательством.

Также работодатели должны обеспечить работающих по трудовым договорам и выполняющих работы в неблагоприятных температурных условиях средствами индивидуальной защиты в установленном законодательством порядке.

Павел БРЕЧКО,
начальник СТБ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

ЛИЧНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Наука – через трагедию?

22 ноября около двух часов ночи на 277-м километре автодороги М1 Брест – Минск – граница РФ 34-летний водитель Mercedes-Benz, по предварительной версии, при выезде на транспортную развязку к М1 съехал в небольшой кювет, не повредив автомобиль. Самостоятельно выехать не смог и вышел на проезжую часть для остановки попутного транспорта, чтобы попросить помощи. Там же на него в полосе разгона был совершен наезд автомашиной Skoda Felicia под управлением 57-летней женщины, которая двигалась в сторону Минска. В результате ДТП мужчина погиб на месте происшествия. По факту ДТП проводится проверка.

Вполне вероятно, что трагедии можно было бы избежать, будь мужчина в жилете повышенной видимости. В подобных ситуациях, а также в целях личной безопасности ГАИ Минской области настоятельно рекомендует водителям при выходе из транспортного средства не пренебрегать жилетом.

УГАИ УВД Минского облисполкома

ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Не на все сто

Сотрудники Госавтоинспекции Витебского района во время мониторинга дорожных и коммунальных организаций, обслуживающих улично-дорожную сеть региона, убедились, что они к зиме готовы не в полной мере. У них нет всего необходимого для обеспечения надлежащего эксплуатационного состояния транспортных артерий района в зимних условиях.

Вопрос готовности дорожных служб и УП ЖКХ «Витрайкомхоз» к зиме рассматривался на планерке у председателя Витебского райисполкома Геннадия Сабынича, который подчеркнул, что актуальным для обслуживающих дорожную сеть предприятий был и остается вопрос обеспечения непрерывного и безопасного движения транспорта в предстоящий суровый период.

Во главу угла ставятся рациональное использование материально-технических и финансовых ресурсов, повышение качества содержания дорог и безопасности движения автотранспорта. Нужно наладить четкое взаимодействие между службами, считает он, чтобы в разгар метелей и трескучих морозов не ссылаться друг на друга за огрехи в работе и не дублировать коллег в ущерб упущенным по недосмотру участкам.

Для эффективного и качественного содержания дорог и улиц населенных пунктов нужно создать круглосуточные диспетчерские службы, а также дежурные бригады в дорожных и коммунальных организациях на зимний период. Дороги должны быть обустроены снегозадерживающими сооружениями, сигнальными вехами и дорожным знаком «Гололедица», а на остановках общественного транспорта, крутых спусках и подъемах – сформированы запасы противогололедных материалов.

– Местная дорожная сеть на территории Витебского района превышает 900 километров автодорог, состоящих на обслуживании у филиала «Витебское ДРСУ № 144» КУП «Витебскоблдорстрой». Для надлежащей эксплуатации их в зимних условиях управлению требуется 11 единиц пескоразбрасывающей, 10 – снегоочистительной, а также четыре – погрузочной техники, но готова к работе лишь половина. Такая же ситуация складывается в УП ЖКХ «Витрайкомхоз», на обслуживании которого – более 700 километров улиц населенных пунктов. Коммунальники не заключили договоры с дорожными организациями по обработке улиц песчано-соляной смесью, а также со сторонними – по расчистке улиц от снега. Запасы ПСС составляют четверть от потребности. Это свидетельствует о том, что коммунальники безответственно подошли к реализации комплекса подготовительных мер к предстоящему зимнему периоду. Неокончательно укомплектованы и штаты для обслуживания спецтехники, – вынужден констатировать факт начальник ОГАИ Витебского РОВД Алексей Кузьмин. – В то же время ДЭУ № 31 и 36 РУП «Витебскавтодор», обслуживающие почти 260 километров республиканских автотрасс, располагают необходимыми материально-техническими ресурсами для устранения зимней скользкости в установленные директивные сроки.

Вместе с тем в период выпадения обильных осадков порой возникает проблема по расчистке мест, где можно расставить большегрузный транспорт в максимально короткие сроки, поскольку автостоянки и АЗС заметает снегом. Закрепленные организации не успевают их расчистить, а несвоевременный сброс грузовых автомобилей с республиканских автодорог вынуждает их останавливаться, парализуя и угрожая безопасности. Проведение профилактической обработки дорог тоже нужно применять для снижения риска совершения ДТП, не ожидая информирования Госавтоинспекции о возникшей гололедице. Какие бы препятствия ни чинила стихия, транспортные артерии должны работать бесперебойно, а пользователи дорог – получить возможность комфортного проезда.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ,
«ТБ»

Когда минус – символ позитива,

или Водитель с математикой должен дружить

Снижение аварийности с участием горэлектротранспорта в Витебске наблюдается год от года. И это результат кропотливой систематической работы коллектива филиала «Городской электрический транспорт г. Витебска» ОАО «Витебскоблавтотранс», до нынешнего года бывшего самостоятельным предприятием – трамвайно-троллейбусным управлением.
Как достигается высокая результативность одной из важнейших задач службы безопасности движения и какие актуальные вопросы стоят перед ней сейчас, лучше всех знает ее руководитель – начальник отдела БД филиала Михаил Самусенко. Более полутора десятков лет трудится здесь бывший офицер Госавтоинспекции, и он в своем деле ас.

– Несмотря на значительно увеличившуюся общую интенсивность движения в Витебске, количество дорожно-транспортных происшествий с участием водителей филиала действительно стабильно снижается: с 266 в 2010 году до 111 в 2017-м. Число ДТП сократилось в 2,4 раза, или на 42 процента, – приводит конкретные цифры из сравнительного анализа аварийности Михаил Алексеевич, демонстрируя яркую «говорящую» диаграмму.

Служебная деятельность специалистов филиала по профилактике правонарушений в сфере безопасности движения ежегодно проверяется Госавтоинспекцией. Ведется обширная профилактическая работа по предупреждению ДТП с учетом замечаний и предписаний сотрудников ГАИ. Это не значит, что происшествий не стало вообще. В городе с оживленным транспортным движением их не избежать.

– Важно, что значительно снижено количество аварий, совершенных по вине водителей филиала. Анализ каждого факта проводится для изучения причин и условий, места и времени совершения ДТП, правомерности, своевременности и правильности действий его участников. В случае необходимости водителей привлекают к ответственности. Нередко достаточно бывает индивидуальной беседы со специалистами отдела БД, – считает Михаил Самусенко. – Все происшествия, в которых установлена вина водителей филиала, рассматриваются на комиссии по БД. Виновные несут ответственность в соответствии с Положением о комиссии по безопасности движения, Положением о депремировании и трудовым законодательством. За повторные ДТП, совершенные по вине водителей трамваев, с двумя из них расторгнуты трудовые контракты. Справедливости ради отмечу, что около 35 процентов повторных происшествий характерны исключительно для городского электрического транспорта (повреждения токоприемников, трамвайных путей, посторонние воздействия на электрическую контактную сеть). И с этим нельзя не считаться. Во избежание подобных случаев проводим дополнительные занятия по безопасности движения, внеплановую проверку знаний ПДД, усиливаем контроль на линии за работой молодых, неопытных или допускающих оплошности водителей.

Руководитель службы безопасности горэлектротранспорта особое внимание обращает на специфику трамвайного движения. И неспроста.

– В 2017 году в Витебске на местах разворота автотранспортных средств с трамвайными вагонами произошло 22 ДТП. За десять месяцев текущего года таких происшествий – 14. И во всех виновными признаны водители автомобилей, нарушившие пункт 67 ПДД (перед поворотом налево или разворотом вне перекрестка водитель транспортного средства обязан уступить дорогу встречным транспортным средствам и попутному трамваю).

Михаил САМУСЕНКО – в кабинете БД.

Анализ происшествий показывает, что основная причина столкновений – это выезд автомобилей на трамвайные пути на расстоянии, не позволяющем трамваю остановиться во избежание ДТП. Водители неверно ориентируются на технические возможности вагонов в аварийных ситуациях. Между тем величина тормозного пути значительно разнится.

– В соответствии с Правилами технической эксплуатации трамвая тормозной путь вагона на сухих рельсах, на горизонтальном участке, без пассажиров, при скорости 40 км/ч в условиях применения экстренного торможения должен составлять 21 метр, – поясняет Михаил Алексеевич. – Однако в соответствии с ГОСТом 880278 при тех же условиях, но с пассажирами он уже достигает 30 метров. Если скорость – 50 км/ч, то после экстренного торможения тормозной путь составит 47 метров. Водитель автомобиля должен не только ориентироваться на величину тормозного пути – необходимо также правильно учитывать остановочный путь. При скорости трамвая 40 километров в час вагон проедет дополнительно 11,1 метра и остановится только через 41 метр. При скорости 50 километров в час – 14 и 61 метр соответсвенно. Если рельсы мокрые или торможение применено на уклоне, остановочный путь увеличивается значительно. При эксплуатации трамваев в осенний период появляется понятие «юзовки вагонов». Опадающая с деревьев листва раскатывается на рельсах, создавая жировую пленку, которая увеличивает тормозной путь в разы. Анализ указанных ДТП свидетельствует о том, что большинство водителей трамваев оперативно, своевременно и правильно останавливали вагоны. Практически в точках столкновения.

Обращаемся к водителям автотранспортных средств:

– не создавайте помех общественному транспорту;

– помните: эффективность торможения автотранспортного средства значительно выше эффективности торможения транспортных средств городского электрического транспорта;

– при пересечении путей убедитесь в отсутствии трамваев в обоих направлениях;

– знайте: в трамвае или троллейбусе может находиться более ста пассажиров.

Пусть мои слова станут непреложным требованием для каждого, кто садится за руль автомобиля, и следование несложной инструкции поможет избежать большой беды, убежден собеседник.

Это важно знать и пассажирам городского электрического транспорта независимо от того, где они проживают.

– Работников нашего филиала беспокоит рост количества происшествий с пассажирами в трамваях и троллейбусах. В 2017 году зарегистрировано 10 случаев, за десять месяцев текущего года – уже 13. Из 23 ДТП с пассажирами только трое потерпевших были травмированы в аварийных ситуациях, созданных водителями автотранспортных средств. В остальных 20 происшествиях травмы пассажирами получены вследствие непринятия ими мер личной безопасности во время перемещения по салону трамвая или троллейбуса. Телесные повреждения различной степени тяжести были получены в условиях обычного движения без применения резкого ускорения или торможения, – констатирует Михаил Самусенко. – В 11 случаях обе руки потерпевших были заняты вещами либо за одну из них держались малолетние дети. Основной категорией травмированных стали 19 человек преклонного возраста. Троим потребовалось длительное время на восстановление здоровья. Между тем в соответствии с пунктом 23.3 ПДД пассажиры должны соблюдать меры безопасности. Согласно Правилам перевозки пассажиров городским электрическим транспортом они обязаны держаться за поручень во время движения при проезде в салоне стоя, соблюдать осторожность.

Если есть посадочные места в салоне, занимайте их даже для преодоления небольших расстояний. Постарайтесь по возможности исключить передвижение по салону общественного транспорта, держитесь за поручни. Проявляйте сочувствие и оказывайте содействие по обеспечению безопасности поездок престарелых, инвалидов и детей.

ДТП с участием трамваев в Витебске.

Только благодаря общим усилиям по строгому соблюдению требований ПДД всеми участниками движения и внимательному отношению к наиболее незащищенной категории пассажиров мы сможем значительно уменьшить происшествия с пассажирами на городском электрическом транспорте.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

Аварийность на дорогах страны с 22 по 28 ноября

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 22 ноября: 8–1–7
Пятница, 23 ноября: 14–6–11
Суббота, 24 ноября: 11–1–12
Воскресенье, 25 ноября: 11–1–18
Понедельник, 26 ноября: 10–5–9
Вторник, 27 ноября: 6–3–4
Среда, 28 ноября: 6–1–7
Итого: 66–18–68

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 15
Минская – 15
Брестская – 9
Гродненская – 7
Витебская – 2
Могилевская – 7
Гомельская – 11

Обуйте свой автомобиль. В «теплое»

В целях минимизации негативных сезонных проявлений в сфере безопасности дорожного движения до 6 декабря Госавтоинспекция проводит республиканскую профилактическую акцию «Жизнь дороже шин!». Мероприятие направлено на предупреждение и профилактику ДТП в зимний период.

Традиционно в последнюю пятницу месяца в стране прошел Единый день безопасности дорожного движения. 30 ноября он проходил под девизом «Зима» на колесах – не будет заносов!» и был посвящен теме подготовки автотранспорта к эксплуатации в зимних условиях.

Сотрудники ГАИ посетили трудовые коллективы, где напомнили владельцам транспортных средств о запрете с 1 декабря эксплуатации автомобилей с летними шинами, ответственности за игнорирование данного требования ПДД и правилах безопасного участия в дорожном движении в зимних условиях.

С сегодняшнего дня участие в дорожном движении транспортных средств, не оборудованных зимними шинами, влечет за собой административную ответственность в виде предупреждения или штрафа в размере до 0,5 базовой величины.

Правильно подобранные шины влияют на безопасность в пути едва ли не больше, чем все остальные системы автомобиля. Отличительной особенностью зимней резины является ее возможность сохранять сцепление с дорогой при низкой температуре и сопутствующих погодных условиях.

Мониторинг – круглосуточный

В целях стабилизации обстановки на дорогах республики, обеспечения безопасности дорожного движения в выходные Госавтоинспекция проведет отработку основных автодорог по пресечению грубых нарушений ПДД как водителями, так и пешеходами.

Организован круглосуточный мониторинг состояния улично-дорожной сети на предмет своевременного выполнения дорожными и коммунальными службами работ по ликвидации зимней скользкости.

Госавтоинспекция просит водителей учитывать, что в сложившихся погодных условиях внешне кажущаяся чистой проезжая часть может быть скользкой. Водителям стоит выбирать сдержанный стиль вождения и безопасную скорость с учетом состояния проезжей части и видимости, держать безопасную дистанцию и соблюдать боковой интервал, избегать ненужных перестроений, опережений и обгонов. Следует пристегнуться всем сидящим в автомобиле, обеспечить безопасную перевозку детей с использованием удерживающих устройств.

Пешеходам необходимо понимать, что на скользкой дороге в разы увеличивается тормозной и остановочный путь любого транспортного средства, а при применении экстренного торможения автомобиль может уйти в неуправляемый занос. В связи с этим пешеходам не следует рисковать собственной безопасностью, а переходить дорогу в установленных местах, убедившись, что все автомобили успели остановиться. Обязательно использование световозвращающих элементов.

Велосипедистам запрещается двигаться по дороге во время снегопада и (или) гололедицы.

Готовимся, зима пришла!

Скользкое дорожное полотно и плохая видимость при осадках делают процесс управления автомобилем не только сложнее, но и опаснее. А потому к зиме надо готовиться заранее. После замены летних шин на зимние начните с проверки исправности тормозной системы и вспомогательных электронных систем автомобиля. Все это должно быть идеально отрегулировано. Не будет лишней замена тормозной жидкости и колодок, если они на грани износа.

Зимой вам придется чаще ездить в сумерках и темноте, поэтому любые изъяны лобового стекла – прямая угроза безопасности. Внимательно осмотрите все стекла.

Исправными должны быть стеклоочистители, системы обдува и обогрева стекол. Щетки, оставляющие на стекле матовые полосы, подлежат замене. При покупке новых обратите внимание, на какие температуры они рассчитаны.

Непременное условие безопасной езды в зимнее время – достаточное количество в бачке омывателя морозоустойчивой жидкости. Она хорошо растворяет снег и лед, позволяя уверенно продолжать движение.

Не менее важны во время осадков осветительные приборы. Стоит постоянно следить за чистотой фар и фонарей, заранее заменить все неисправные лампы и при необходимости заехать на СТО для регулировки светотеневой границы.

Впрочем, недостаточно к морозному сезону подготовить только автомобиль, следует и самим перестроиться на зимний стиль вождения: отказаться от рискованных маневров на дорогах и бесконечных перестроений из ряда в ряд. Необходимо обдумывать каждое свое действие, управлять транспортом спокойно и аккуратно.

Сам себе виноват

Статистика травматизма неумолима: за 10 месяцев года около трети дорожных происшествий произошло с участием пешеходов. Вразрез с общепринятым мнением, что всегда виноват водитель, беспристрастные цифры говорят о том, что более 40% пешеходных трагедий – на совести самих пеших участников дорожного движения, которые в каждом третьем случае находились в состоянии опьянения. Как результат, в 357 ДТП по вине пешеходов погибли 102 человека, еще 266 получили травмы и увечья.

К примеру, только за один день четверга на дорогах страны смертельные травмы получили сразу три уязвимых участника дорожного движения:

Вблизи поселка Дружный Пуховичского района в 18.35 местный житель 1961 г. р., управляя автомобилем «Ситроен-Ксара», совершил наезд на шедшую по проезжей части в попутном направлении жительницу Правдинска (не была обозначена световозвращающими элементами) 1968 г. р., после чего женщину отбросило на полосу встречного движения, где на нее совершил наезд «Рено-Меган» под управлением жителя Свислочи 1995 г. р. В результате ДТП пешеход погибла.

В поселке Ждановичи Минского района в 21.50 минчанин 1977 г. р., управляя микроавтобусом «Мерседес-Бенс 312D Спринтер», совершил наезд на двух пешеходов: женщину 1993 г. р., которая погибла, и мужчину 1995 г. р., который госпитализирован в УЗ «БСМП» г. Минска. Оба минчане, не были обозначены световозвращающими элементами.

Вблизи деревни Верхний Теребежов Столинского района в 17.55 житель Минска 1978 г. р., управляя микроавтобусом «Фольксваген-Крафтер», совершил наезд на ехавшую на велосипеде (не была обозначена световозвращающими элементами) по краю проезжей части в попутном направлении гражданку Украины 1961 г. р., которая погибла.

Весьма актуальной проблемой стали случаи наезда на пешеходов, которые после дозы алкоголя падают под колеса автомобилей, сидят, лежат на проезжей части и даже передвигаются ползком. Проезжающие и проходящие мимо, заметив такого «бедолагу», увы, остаются безучастными. Водители, как правило, стараются его объехать и мчатся дальше. Некоторые заметить не успевают… ГАИ призывает в таких случаях обязательно сообщать «тревожные» координаты по телефону 102. Ваш звонок может спасти жизнь и уберечь водителя от неожиданной трагедии.

Анализируя статистику ДТП, можно дать несколько рекомендаций водителям, которые позволят избежать наезда на пешеходов. Не пренебрегайте правилами проезда пешеходных переходов: особо тяжкие ДТП совершают водители, не снижающие скорость, когда соседние автомобили начинают торможение перед переходами. Помните, что из-за остановившегося общественного транспорта или стоящего автомобиля могут выбежать люди. Следите за обочинами в темноте: заметить пешехода сложно, но можно и необходимо.

Остановиться. Убедиться. Пропустить

С начала года на дорогах республики в дорожно-транспортных происшествиях погиб 21 ребенок и 368 получили травмы. Обучая детей правилам поведения вблизи дорог и пересечения проезжей части, родителям следует акцентировать внимание маленького пешехода на необходимости следить за дорожной ситуацией.

После зажегшегося разрешающего сигнала пешеходного светофора переход дороги автоматически не становится полностью безопасным. Автомобилями управляют люди, а им свойственно ошибаться. Некоторые к тому же недостаточно дисциплинированны. За рулем может также оказаться уставший или нетрезвый водитель. Обстоятельства всегда разные, а вот алгоритм пересечения дороги должен быть неизменным:

- остановиться;
- дождаться разрешающего сигнала пешеходного светофора;
- убедиться, что транспорт остановился;
- смотреть по сторонам во время перехода дороги.

Научите вашего ребенка внимательности и позаботьтесь о том, чтобы он был более заметен на дороге. Повязка, подвеска или нашивка из световозвращающего материала на верхней одежде маленького пешехода особенно актуальны в зимний период.

Материалы полосы подготовили Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям УГАИ МВД Беларуси, и Артем НЕХАЙ, старший инспектор СП ДПС «Стрела» МВД

По столичным маршрутам

С целью улучшения транспортного обслуживания пассажиров и на основании материалов изучения пассажиропотоков с 3 декабря по будним дням будет предусмотрено выполнение дополнительного рейса по автобусному маршруту № 150 отправлением с конечного пункта «РК Брилевичи» в 08.11 и с конечного пункта «Озерцо» в 08.40. Одновременно отменяется выполнение рейса по автобусному маршруту № 147 отправлением с «РК Брилевичи» в 08.10.

В связи с производством дорожно-строительных работ с временным закрытием ул. Ульяновской на участке от ул. Белорусской до ул. Свердлова для движения всех видов транспорта, кроме трамвая, согласно решению Мингорисполкома с 8 декабря 2018-го по 30 апреля 2019-го:

- движение автобусного маршрута № 127 со стороны ДС «Серебрянка» организуется до остановочного пункта «Стадион «Динамо» с присвоением маршруту наименования № 127А «ДС «Серебрянка» – Стадион «Динамо». Высадка и посадка пассажиров будут организованы на остановочном пункте «Стадион «Динамо», расположенном по ул. Ульяновской в направлении ул. Свердлова.

Пассажирам, имеющим проездные документы или единые проездные документы на определенный период времени (без лимита поездок), в составе которых один из видов транспорта – автобус, предоставляется право на проезд без дополнительной оплаты в трамваях маршрутов № 1, 4, 7 на участке от остановочного пункта «Стадион «Динамо» до пл. Мясникова по 31 декабря.

В ДОПОЛНЕНИЕ К ТЕМЕ

Пять месяцев – без движения

В декабре из-за ремонта на пять месяцев закроют участок улицы Ульяновской возле стадиона «Динамо». Возникают вопросы: почему это нельзя было сделать параллельно с недавней реконструкцией трамвайных путей и что вообще тут собираются делать так долго. Ответы узнало агентство «Минск-Новости».

Недавно на улице Ульяновской поменяли покрытие и пустили трамвай. А с 8 декабря по 30 апреля участок улицы от Белорусской и Свердлова закрывают из-за ремонта дороги. Ходить все это время там будет только трамвай.

Как пояснили в администрации Ленинского района, сейчас началась реконструкция последнего отрезка улицы Ульяновской, который не вошел в проект ГП «Минсктранс». Привести в порядок всю улицу город наметил к II Европейским играм. Поэтому и были определены новый заказчик (УКС Мингорисполкома) и новый подрядчик («Трест № 15 «Спецстрой»).

Как поясняет заместитель директора УКС Михаил Тишутин, сделать все сразу не получалось потому, что это разные процессы, у которых – разные заказчики. Чтобы строители не мешали друг другу, работы пришлось выполнять поочередно. К тому же нужно было увязать финансирование объектов.

– Сейчас определился генподрядчик, с ним заключен договор, и организация приступила к работам. Сроки строительства продиктованы технологией производства, и мы не можем ее нарушать. Однако предпримем все усилия для скорейшего завершения процесса. Для оптимальной работы потребовалось также закрыть движение транспорта на этом участке улицы, – сказал Тишутин.

Почему же движение приостанавливают почти на пять месяцев и что здесь будут делать?

Отвечая на этот вопрос, специалист отмечает, что во время реконструкции трамвайных путей здесь не только укладывали новое рельсовое полотно по бесшпальной технологии, но и переделывали инженерные сети, меняли асфальтобетонное покрытие проезжей части, обновляли тротуары. То есть шел капремонт всей улицы.

– Предстоит перекладка сетей глубокого заложения (водопровода, ливневой канализации), которые попадают в зону производства работ. Также на участке от улицы Белорусской до Свердлова дорогу расширят: со стороны стадиона «Динамо» появится еще одна полоса. На всей проезжей части заменят асфальтобетонное покрытие. Трамвайные пути затронуты не будут, поскольку они уже реконструированы. Лишь на остановке возле БГТУ появится такой же навес с островком безопасности, как и на остановке возле стадиона «Динамо», – объяснил замдиректора УКСа.

После обновления на участке Ульяновской при движении в сторону вокзала будут три полосы, в сторону Октябрьской – две.

Как показывает статистика, при наступлении первых заморозков фиксируется пик дорожно-транспортных происшествий, самая распространенная причина которых – несоблюдение безопасной дистанции. Ночные заморозки способны покрыть влажный асфальт тонкой корочкой льда. Летние шины при низкой температуре теряют эластичность, что увеличивает вероятность заносов. Выезжать утром после заморозков на летней резине крайне опасно. Шансы не попасть в аварию – примерно пятьдесят на пятьдесят.

Зима на колесах – не будет заносов

В сложных погодных условиях следует быть предельно внимательными на дороге. Выбирать скорость движения нужно с учетом состояния проезжей части и конкретной ситуации на дороге. Не стоит забывать и об увеличении дистанции и бокового интервала при движении в гололедицу, а также о необходимости начинать торможение заранее и отказаться от лишних перестроений и опережений.

Главный совет всем автолюбителям: меняйте резину вовремя! Старайтесь делать все для обеспечения безопасности во время движения. Кроме того, опытные водители и специалисты настоятельно советуют не экспериментировать с резиной, ставя на разные колеса шины разных типов.

В соответствии с Правилами дорожного движения Республики Беларусь при участии в дорожном движении с 1 декабря по 1 марта автомобили с технически допустимой общей массой до 3,5 тонны включительно, легковые и грузопассажирские автомобили с технически допустимой общей массой свыше 3,5 тонны, а также автобусы с технически допустимой общей массой до 5 тонн должны быть оборудованы зимними шинами, которые необходимо устанавливать на всех колесах транспортного средства.

Только сознательное соблюдение Правил дорожного движения, использование зимней резины, исправность всех узлов и агрегатов автомобиля позволят всем водителям обезопасить свою жизнь и жизнь других участников движения от непредсказуемых последствий.

СПРАВОЧНО:
В соответствии с частью 3 статьи 18.12 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях за участие в дорожном движении транспортных средств, не оборудованных зимними шинами, предусмотрено наказание в виде предупреждения или штрафа до одной базовой величины. За повторное такое нарушение в течение года на водителя налагается штраф в размере от двух до пяти базовых величин.

Инна БОРОДИЧ, старший инспектор по АиП отдела ГАИ Первомайского РУВД г. Минска

Новые остановки

В Минске разработаны проекты обустройства новых остановок, строительство которых предусмотрено инвестиционной программой на 2019 год. Об этом сообщает ГУ «Столичный транспорт и связь».

Новые остановочные пункты получат название и будут построены:

«Липковская» – по ул. Липковской у перекрестка с ул. Дачной в направлении МКАД;

«Радужная» – по ул. Радужной за перекрестком с просп. Победителей в направлении ул. Тимирязева;

«Леси Украинки» – по ул. Леси Украинки напротив гимназии № 16 в направлении просп. Пушкина;

«Чюрлениса, 16» – по ул. Чюрлениса между просп. Дзержинского и Каролинским проездом в обоих направлениях;

«Проспект Рокоссовского, 55» – по просп. Рокоссовского между ул. Плеханова и остановочным пунктом «Шейпичи» в обоих направлениях;

«Карвата» – по ул. Лесопарковой за перекрестком с ул. Карвата в направлении ул. Ваупшасова;

«Карвата, 81» – по ул. Карвата между ул. Ваупшасова и ул. Лесопарковой в обоих направлениях;

«Седых» – по ул. Седых за перекрестком с ул. Карбышева в направлении Логойского тракта;

«Завод ЖБИ» – по ул. Селицкого в районе разворотного кольца автобусов в обоих направлениях;

«Инженерный переулок» – по пер. Инженерный за перекрестком с пер. Промышленный в направлении ул. Инженерной;

«Сосны» – по ул. Академика Красина у дома № 55 в направлении Смиловичского тракта;

«Школа № 56» – по ул. Каменногорской между ул. Налибокской и ул. Лидской в направлении ул. Казимировской;

«Куйбышева» – по просп. Машерова за перекрестком с ул. Куйбышева в направлении просп. Независимости;

«Красная» – по просп. Машерова за перекрестком с ул. Красной в направлении просп. Независимости.

Карается законом

Есть такое выражение «экономить на спичках». Зачастую желание перехитрить государство толкает некоторых наших граждан на нарушения законодательства. Именно так считает старший помощник Минского транспортного прокурора Дмитрий Довгаль, который по роду службы сталкивается пусть и с единичными, но фактами подделки проездных документов, дающих право на бесплатный проезд в общественном транспорте.

В этой статье приведены случаи противоправных действий. Материалы предоставил пресс-службе государственного предприятия «Минский метрополитен» Дмитрий Довгаль для обнародования и использования в информационной профилактической деятельности.

В погоне за мнимой экономией отдельные недобросовестные граждане не задумываются о возможных последствиях таких поступков. Многие из них полагают, что за подделку документов ничего не будет. Однако это противоправное деяние подпадает под действие статьи 380 Уголовного кодекса Республики Беларусь, предусматривающей ответственность за подделку удостоверения или иного официального документа, предоставляющего права или освобождающего от обязанностей, в целях использования такого документа самим исполнителем или другим лицом. Преследуется также законом сбыт поддельного документа, либо изготовление поддельных штампов, печатей, бланков в тех же целях (или их сбыт), либо использование заведомо подложного документа. За совершение данного вида преступления предусмотрена следующая ответственность: общественные работы; штраф; исправительные работы на срок до двух лет; арест и даже ограничение свободы на срок до двух лет. Если гражданин совершил подобное преступление повторно либо по сговору группой лиц, то он наказывается штрафом, арестом, ограничением свободы на срок до пяти лет или лишением свободы на срок до трех лет.

Следует заметить, что цены на проезд в Минском метрополитене сегодня относительно невысокие. Они значительным образом компенсируются из городского бюджета. Поэтому «проделки зайцев» с каждым годом столичной подземке обходятся все дороже.

Кстати, в музее Минского метрополитена есть целый стенд с поддельными проездными документами, изъятыми у пассажиров за несколько десятилетий. Как утверждает ветеран нашего транспортного предприятия ведущий инженер по безопасности движения службы движения (по совместительству нештатный директор музея) Григорий Якимков, проездные в метро начали использоваться с 1992 года. К сожалению, сначала они были достаточно простыми и их легко подделывали. Как правило, этим грешили студенты.

Пришлось метрополитеновцам активнее противостоять этому «заячьему» произволу. На проездных документах стали появляться голограммы и водяные знаки, степень защиты значительно усилилась. Соответственно снизились и потери от действий мошенников. Сегодня они сведены до минимума. Тем не менее Григорий Якимков всегда предупреждает юных и взрослых посетителей музея, что подделка документов, дающих право на проезд в метро, всегда заканчивается очень плохо.

Служба безопасности Минского метрополитена совместно с органами внутренних дел за последнее время активизировала работу по выявлению поддельных проездных документов в общественном транспорте. В 2018 году органами предварительного следствия было возбуждено шесть уголовных дел в отношении таких нарушителей.

Так, 5 февраля на станции «Тракторный завод» гражданин 2000 года рождения предъявил заведомо подложную справку учащегося средней школы № 133 города Минска, дающую право на бесплатный проезд в общественном транспорте. В ходе расследования было установлено, что указанный документ молодой человек изготовил самостоятельно – с помощью множительно-копировальной техники. С учетом личности обвиняемого было принято решение о прекращении в отношении него уголовного преследования с привлечением к административной ответственности в виде штрафа в размере 30 базовых величин.

Еще одна «великовозрастная ученица» 30 января совершила подделку справки учащейся 11 класса, вклеив свою фотографию и дописав необходимую информацию. Липовый документ также был предъявлен на станции «Тракторный завод» и обошелся 20-летней правонарушительнице в 735 рублей штрафа. Нетрудно подсчитать, что за эти деньги она могла бы совершить более 1100 поездок в общественном транспорте.

Вместо 65 копеек уплатила 30 базовых величин за один проезд и другая гражданка, подделав удостоверение инвалида 2-й группы. Учитывая личность обвиняемой, возбужденное уголовное дело было прекращено. Женщину привлекли к административной ответственности с обязательством выплатить 735 рублей.

Серьезнее оказались финансовые потери гражданина Б., который «скорректировал» собственное удостоверение лица, пострадавшего от катастрофы на Чернобыльской АЭС, выданное ему на законных основаниях. Указанную в документе статью 20 Закона Республики Беларусь «О социальной защите граждан, пострадавших от катастрофы на Чернобыльской АЭС, других радиационных аварий» он исправил на другую, дающую право на бесплатный проезд в общественном транспорте.

29 сентября прошлого года, приобретя проездной билет на безвозмездной основе, гражданин Б. пытался совершить поездку с остановочного пункта Печинский в город Минск. Однако его «заячий» вояж был остановлен контролерами-ревизорами. Судом Смолевичского района нарушителю законодательства было назначено наказание в виде штрафа в размере 1715 рублей. А ведь поездка на тот момент стоила менее полутора рублей. Вот как «промахнулся и попал» недобросовестный пассажир.

В этом году тоже было зарегистрировано подобное преступление. Пенсионерка В., проживающая в городе Крупки, подделала удостоверение инвалида 2-й группы своей родственницы, заменив фотокарточку владельца документа на свою. 29 июня женщина приобрела бесплатный билет и поехала по маршруту Крупки – Степянка – Крупки. Спокойную поездку прервали контролеры-ревизоры, которые усомнились в подлинности документа и вызвали милицию. Мнимая экономия в четыре с небольшим рубля обернулась пенсионерке штрафом в размере 735 рублей.

Следует отметить, что недобросовестные граждане, кроме штрафа за подделку и использование подложного документа, оплатили еще стоимость проезда и штраф за безбилетный проезд. Очевидно, что своевременная оплата проезда в общественном транспорте выходит гораздо выгоднее любых незаконных действий с поддельными билетами, документами и удостоверениями. Законопослушный человек всегда чувствует себя уверенно и никогда не попадет в «заячий капкан».

Андрей ДРОБ,
пресс-секретарь Минского метрополитена

Главное, что может дать дорога, –

это безопасность движения, а значит сохранение здоровья и жизни людей

В ознаменование 90-летия белорусской дорожной науки ГП «БелдорНИИ» провело 22–23 ноября международную научно-техническую конференцию «Автомобильные дороги: безопасность и надежность». Ее участниками стали сто представителей научного мира из 16 стран.
Характерная особенность форума – большой интерес к вопросам безопасности движения. Эта тема красной нитью проходила через выступления большинства спикеров, не говоря уже о том, что одна из трех секций конференции была посвящена именно вопросам этой проблематики.

Форум открыл первый заместитель министра транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко. Отмечая огромный вклад белорусских ученых в развитие дорожного хозяйства страны, он подчеркнул, что внедрение новых эффективных решений, современных материалов и технологий позволило повысить надежность, долговечность, экономичность дорожных сооружений, улучшить экологическую обстановку, снизить энергоемкость строительства в целом и повысить комфортность и безопасность передвижения по дорогам:

– Безопасность движения – это важнейший приоритет для дорожников.С 2006 года в Беларуси наблюдается снижение количества ДТП, а также числа погибших. Продолжая работать прежними методами, мы уже не сможем обеспечить прежние темпы снижения уровня аварийности. Требуются новые подходы и методы организации работ по обеспечению безопасности движения. И здесь свое слово должна сказать отраслевая наука.

Анонсируя программу конференции, тему безопасности затронул и директор ГП «БелдорНИИ» Виктор Шумчик:

– Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения являются важным аспектом содержания дорог. Ежегодно по всему миру в результате ДТП погибают и получают ранения сотни тысяч людей. Эксперты ООН признают проблему дорожно-транспортного травматизма эпидемией, такой же серьезной по последствиям, как вспышка опасных заболеваний. В то же время и участники дорожного движения, и органы, ответственные за управление транспортной системой, часто рассматривают безопасность движения как второстепенный вопрос. При разработке дорожной инфраструктуры требования безопасности учитываются не как обязательные, а как дополнительные. Изменение такой неблагоприятной ситуации – важная задача научного общества.

Повышение безопасности движения и надежности дорожных и дорожно-мостовых конструкций – приоритетная задача, которую руководство страны ставит и перед дорожниками. Об этом говорил генеральный директор РУП «Минскавтодор-Центр» Николай Матюк. Руководитель крупнейшей дорожной организации выразил уверенность в том, что белорусская дорожная наука сыграет в решении этих вопросов первостепенную роль. Многие из разработок ученых уже сегодня являются эффективными инструментами повышения безопасности движения. В частности, устанавливаемое на дорогах тросовое ограждение спасло сотни человеческих жизней.

Акцентировал внимание на вопросах безопасности и надежности белорусских дорог и первый заместитель генерального директора РУП «Белдорцентр» Владимир Голубев:

– Сегодня в стране осуществляют движение более 3,5 млн транспортных средств. В 1980 году было чуть больше 1 млн автомобилей, при этом ежегодно погибало порядка 1,5 тысячи человек. За 2017-й – значительно меньше (583). То есть за 40 лет почти в четыре раза увеличилось количество транспортных средств и в несколько раз уменьшилось число погибших и пострадавших в ДТП. Это свидетельствует о возросшей безопасности движения, в первую очередь за счет инновационного подхода при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог, применения современных технологий организации движения и, несомненно, развития дорожной науки. Мы достигаем самого главного, что может дать дорога: комфортно, безопасно и быстро передвигаться из пункта А в пункт Б и иметь при этом положительные эмоции.

Декан автотракторного факультета БНТУ Денис Капский к теме безопасности автодорог и дорожного движения не раз обращался в своих научных исследованиях. Обсуждение вопросов этой конструктивной проблематики на международной конференции он оценивает как очень положительный момент.

Страна	Кол-во жителей, млн чел.	Погибшие, чел., 2012 г.	Погибшие на млн жителей, 2012 г.	Погибшие, чел., 2013 г.	Погибшие на млн жителей, 2013 г.	Погибшие, чел., 2014 г.	Погибшие на млн жителей, 2014 г.
Беларусь	9,48	1039	110	894	94	757	80
Австрия	8,58	531	63	455	54	430	51
Дания	5,67	167	30	191	34	183	33
Португалия	10,43	718	68	637	61	(615)	59
Бельгия	11,24	770	69	724	65	715	64
Литва	2,91	301	100	258	87	265	90
Польша	38,48	3571	92	3357	87	3202	84
Франция	64,20	3653	58	3268	51	3388	53
Италия	60,78	3753	60	3385	57	(3161)	52
Испания	46,51	1903	41	1680	36	(1674)	36
Германия	80,78	3600	44	3339	41	3368	42
Финляндия	5,47	255	47	258	48	226	41
Швеция	9,77	285	30	260	27	270	29
Греция	10,99	988	91	879	79	793	72
Великобритания	64,31	1802	28	1770	28	1807	28
США	318,62	33782	107	32719	103	нет данных	нет данных
Канада	34,50	2076	58	1923	55	нет данных	нет данных

– Радует, что в последние годы на постсоветском пространстве меняется отношение к дорожному движению и дорогам, – говорит Денис Капский. – Общество начинает осознавать, что это важнейший аспект устойчивого развития любого государства, а не просто расстановка дорожных знаков и технических средств организации движения. Минтранс и «БелдорНИИ» сыграли не последнюю роль в принятии в 2006 году Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь. Все понимают, что мы никуда не уйдем от решения этих важных вопросов и любое решение по обустройству автомобильных дорог, созданию транспортной инфраструктуры необходимо оценивать с позиций безопасности, аварийности, экологии.

В рамках секции «Безопасность дорожного движения» участникам конференции было предложено 16 докладов по различным аспектам темы, как то: «Анализ нарушений Правил дорожного движения пешеходами на нерегулируемых переходах, оборудованных искусственными неровностями» (Беларусь), «Альтернативные меры безопасности для местных дорог» (Польша), «Некоторые аспекты работы кольцевых пересечений» (Латвия), «Влияние ширины полосы движения на безопасность транспортного потока» (Украина), «Дорожные знаки. Современные технологии световозвращения и учет их особенностей при разработке новейших европейских стандартов» (Болгария) и другие.

Открыл работу секции доктор технических наук Денис Капский с докладом «Парадигмы безопасности дорожного движения». Автор исследования предложил ретроспективный взгляд на то, как менялось в обществе отношение к вопросам обеспечения безопасности.

Парадигма – это система взглядов и подходов. Концепция последовательной смены парадигм обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) была сформирована рядом британских и американских ученых на рубеже 1960–1970-х годов.

Первая парадигма обеспечения БДД формировалась в начальный период автомобилизации и охватывает период примерно до середины 1920-х годов в США и до начала Второй мировой войны в Западной Европе, Канаде, Австралии.

Вторая относится к периоду в США до начала, а в прочих развитых странах – примерно до середины 1960-х годов. Тогда же проявилась четкая тенденция снижения транспортных рисков. При этом продолжался рост абсолютных цифр смертности в ДТП.

В правовом самосознании автовладельцев накрепко утверждаются принципы обязательности соблюдения установленных на дорожной сети правил поведения.

Ключевыми причинами аварийности признаются индивидуальные особенности водителей, их умения. На вооружение принята концепция «трех Е» – Enforcement (принуждение), Education (обучение), Engineering (проектирование), предложенная американцем Джулианом Харвеем. В ее рамках, в частности, было признано непродуктивным отнесение аварий, особенно со смертельным исходом, на сопутствующие неудовлетворительные дорожные условия. Водитель, правильно обученный и мотивированный, обязан адаптироваться к фактическим дорожным условиям, то есть выбирать режимы движения, позволяющие во всех случаях избегать аварий с тяжкими последствиями.

Тогда же возникает концепция «3D» (Dangerous, Drunk and Drugged Driving), суть которой сводится к выявлению и пресечению фактов опасного вождения, а также вождения в состоянии алкогольного и/или наркотического опьянения. Неслучайно первое место в этой триаде занимает именно опасное вождение. Его причиной могут быть не только алкоголь и наркотики, но и уверенность в безнаказанности.

В эпоху второй парадигмы в качестве универсального правила утверждается абсолютный приоритет пешехода, вступившего на наземный переход типа «зебра». Вводятся жесткие (не более 50 км/ч) ограничения скорости движения по всей территории городской застройки. В зарубежной литературе при этом принято ссылаться на психофизиологический закон Вебера – Хефнера «1:10»: там, где по тротуару ходят пешеходы (в среднем со скоростью до 5 км/ч), автомобили не могут ездить по улице быстрее 50 км/ч, иначе пешеход будет испытывать психологический дискомфорт.

Именно в эпоху второй парадигмы получают большую популярность гуманные концепции «зеленых улиц» – greenstreets, «совершенных улиц» – completestreets, «удобных для жизни» – livablestreets.

Эволюция парадигм безопасности дорожного движения

Парадигма I – 1900 – 1925/1935 гг.
Парадигма II – 1925/1935 – 1965/1970 гг.
Парадигма III – 1965/1970 – 1980/1985 гг.
Парадигма IV – 1980/1985 –2011 гг.
Парадигма V – 2011г. – по настоящее время

Создаются различные по формату зоны ограниченного автомобильного доступа: от классических пешеходных до зон сдерживания скорости движения.

Перед организаторами движения ставится задача создания системы, учитывающей физическую уязвимость человека. Главными ее компонентами наряду с упомянутыми выше гуманитарными факторами являются «безопасный автомобиль» и «прощающая инфраструктура».

Идеология «безопасного автомобиля» исходит из необходимости поиска средств пассивной и активной безопасности, способных обеспечивать автоматическое торможение и принудительное ограничение скорости при опасности, предотвращать наезд на препятствие, контролировать соблюдение дорожной разметки, отслеживать «мертвые зоны», осуществлять самостоятельную парковку в стесненных условиях и т. д.

Концепция «прощающей инфраструктуры» предполагает, что сама конструкция дороги должна компенсировать несовершенство человека, в том числе его склонность к допущению ошибок и физическую хрупкость.

Ежегодно в мире происходит около 100 млн аварий, в которых погибает свыше 1 млн человек, около 20 млн получают ранения. В Республике Беларусь ежегодно совершается около 100 тысяч аварий.

Автор исследования приходит к выводу, что забота о собственной безопасности и безопасности других людей должна быть главным побуждением любого участника дорожного движения. В то же время именно на государстве лежит обязанность принятия всевозможных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТБ»

ИДЕМ В РЕЙД

Зеленый огонек? Нет. Красный сигнал опасности!

К сожалению, безопасно доехать на такси до нужного места удается не каждому пассажиру. Одни таксисты попадают в ДТП из-за лихачества, другие – по пьяни. А в опасности находится пассажир, за жизнь и здоровье которого они отвечают, оказывая ему транспортную услугу. Сомнительным качеством подобных услуг встревожена Госавтоинспекция Витебской области. И не без оснований, судя по рейду, проведенному совместно с корреспондентом «ТБ» в период четырехдневной ноябрьской акции «Алкоголь и руль несовместимы», и печальной статистике ДТП с участием и по вине таксистов.

СЧЕТ НАРУШИТЕЛЕЙ ИДЕТ УЖЕ НА ТЫСЯЧИ

– Комплекс профилактических мероприятий направлен на предупреждение и пресечение фактов управления автомобилями нетрезвыми водителями. Однако особое внимание думаем уделить водителям такси, в том числе и маршрутных, которые все чаще вызывают опасения. Если в «маршрутчики» большей частью идут профессионалы, то в таксофирмы, растущие как грибы, – все кому не лень, были бы права. Отсюда и результат: бьют машины, калечат пассажиров, кочуют из одной фирмы в другую те, кому вообще перевозку людей доверять нельзя, – поясняет ситуацию перед началом рейда начальник отделения агитации и пропаганды ГАИ УВД Витебского облисполкома Александр Казючиц. – Мы ведь с начала года провели больше 50 рейдов по негласному контролю этой категории транспортников. И нарушений ПДД хоть отбавляй: от пересечения сплошной линии дорожной разметки и невключения «поворотников» при маневрировании до движения с открытой дверцей и на запрещающий сигнал светофоров...

На территории Витебской области за вождение в нетрезвом виде составлено более 2340 административных материалов, и таксисты в этом списке фигурируют тоже. Совсем свежий пример. 25 ноября в конце рабочего дня на улице Воинов-интернационалистов в Витебске произошла авария с пьяным водителем такси, сидевшим за рулем автомобиля «Фольксваген-Пассат». Он столкнулся с «Тойотой-Хайлендер» под управлением местной жительницы. В результате ДТП был госпитализирован пассажир такси.

– Степень опьянения зависит от количества выпитого спиртного. Даже в самых незначительных дозах алкоголь влияет на нервную систему. Притупляется внимание, человек ведет себя расслабленно, происходит частичное игнорирование запретов. Это проявляется при концентрации алкоголя 0,3-1,0 грамм на литр крови, или 0,15-0,5 мг на литр в выдыхаемом воздухе. Но, увы, эти факторы абсолютно не учитываются многими водителями.

НЕ ПЬЯН, НО И НЕБЕЗОПАСЕН

Пока Александр Константинович поясняет статьи законодательства в отношении пьяных водителей, мы не упускаем из виду дорогу, а видеорегистратор фиксирует все огрехи следующих в попутном направлении маршруток. К их водителям придут через день-другой «письма счастья». Участник рейда – инспектор по розыску лиц, скрывшихся с места ДТП, межрайотдела оперативного реагирования и розыска УГАИ УВД Витебского облисполкома Антон Бонадысенко – едва успевает комментировать действия «маршрутчиков». Тот сиганул на красный свет, другой на едва замаячивший желтый. Еще несколько без особой на то причины мчатся по третьей полосе. А чаще всего водители «забывают» включить «поворотник», меняя направление движения.

Немного позже в сумеречном городе сотрудник Госавтоинспекции Андрей Дрозд, сопровождающий нас в рейде, резко нажав на газ, бросился в погоню за «Фордом», свернувшим с улицы Гагарина на проспект Людникова задолго до отключения запрещающего сигнала светофора. Нарушитель прислушался к требованию патруля ГАИ остановиться, а потом заявил, что «не заметил», как проскочил на красный, однако от просмотра видеозаписи отказался и безоговорочно уплатил штраф.

– Спешит домой пятничным вечером – рабочий день его закончился, но не очень приятно. А вообще, чаще всего сталкиваемся с нарушением скоростного режима, – говорит Андрей Дрозд. – На это и пассажиры жалуются, ведь далеко не всех увлекает скоростная езда даже на такси. Люди заблаговременно заказывают машину, если куда-то торопятся, чтобы не рисковать в пути. Таксисты же порой считают своим долгом подбросить пассажира с ветерком.

Попробуй скажи иному таксисту, что он нарушает ПДД, летя на желтый свет. В ответ можешь услышать:

– Желтый – второй зеленый! Ах, уже загорелся красный? Но мы же проскочили, да и улица пустынна, машин ДПС нет, поэтому никто не поймает.

– Не каждый оставит замечание диспетчеру, а стоило бы. Молодых залихватских водителей надо учить, – полагает Антон Бонадысенко. – В том числе и рублем. По статье 18.13 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях в зависимости от превышенного лимита скорости оно карается штрафом от одной до 10 базовых величин, повторное в течение года – от пяти до 15 или лишением прав сроком до одного года. За непристегнутых ремнями безопасности пассажиров тоже.

Многие таксисты не предупреждают пассажиров, что это необходимо, особенно на переднем сиденье. За такое нарушение ответственность несет как водитель, так и пассажир.

КОГДА РИСК – ДЕЛО НЕБЛАГОРОДНОЕ

Беспечность таксистов приводит к травмированию и даже гибели не только пассажиров, но и пешеходов. Буквально 20 ноября утром на улице Чкалова автомобиль-такси «Шкода» под управлением 20-летнего водителя зацепил левым зеркалом шедшего по нерегулируемому пешеходному переходу пенсионера. 75-летний мужчина упал на проезжую часть и ударился головой об асфальт. Его госпитализировали.

За две недели до этого в Орше маршрутка насмерть сбила 50-летнюю женщину. Она тоже переходила проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. По словам водителя, во время поворота он ее не заметил, очень спешил на автозаправку. А женщина от полученных травм скончалась на месте.

В конце августа водитель маршрутного такси «Фольксваген-Крафтер», двигаясь по витебской улице Чкалова, на остановке «СШ № 45» совершил наезд на пожилую гражданку, которая вышла из этой маршрутки, потеряла равновесие и упала под заднее правое колесо. С телесными повреждениями пенсионерка была госпитализирована.

В начале года водитель такси ООО «Катала-Бай» на улице Ленина сбил переходившую проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу рабочую ГП «Зеленхоз». Женщину доставили в травматологию областной больницы.

В конце января новополоцкий водитель ОДО «Белтакси», управляя маршруткой, возле деревни Ропно не справился с управлением, съехал в кювет и опрокинулся. В результате ДТП ехавшие в машине трое пассажиров получили телесные повреждения и угодили в больницу.

В том же регионе через пару недель водитель ОАО «АТП № 6 г. Новополоцка», управляя маршрутным такси, в деревне Экимань при совершении обгона на перекрестке столкнулся с двигавшейся в попутном направлении автомашиной. В итоге пострадал пассажир маршрутки, доставленный в больницу с травмами, как и пассажирка витебского таксиста из ООО «Катала-Бай», когда в мае его «Рено-Логан» на перекрестке улиц Терешковой и Панковой столкнулось с другой иномаркой.

Спешка до добра не доводит, но таксисты и слушать об этом не хотят. Между тем Госавтоинспекция неустанно напоминает водителям, что при подъезде к пешеходным переходам нужно снижать скорость вплоть до остановки машины.

САМИ СЕБЯ «ВЫСЕКАЮТ»

– Что говорить о пешеходах и пассажирах, если и сами таксисты то и дело попадают в передряги. В этом году таких инцидентов было хоть отбавляй. В последний майский день на улице Чапаева в Витебске водитель такси, мчавшийся с явным превышением скорости, выскочил на полосу встречного движения, не справился с управлением и столкнулся со встречным «Опелем-Астра». С тяжкими телесными повреждениями извлеченный спасателями из машины таксист попал на больничную койку.

В июне таксист, управлявший «Рено-Логан», при выезде на главную дорогу не предоставил преимущества в движении и столкнулся с автомашиной «Ровер-400» возле деревни Замосточье, получил телесные повреждения и был госпитализирован в реанимационное отделение областной больницы.

В июле водитель опрокинувшегося такси при столкновении с другой машиной получил ранение руки. К счастью, пассажир не пострадал.

Стоит ли продолжать? Хорошо бы, все водители взялись за ум, повысили культуру поведения на дорогах и бдительность за рулем. Таксист никогда не должен забывать, что он в ответе за людей, сидящих рядом. И спешка в данной ситуации ему категорически противопоказана. Всех денег не заработаешь, а свое не упустишь, если будешь жив и здоров.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

ПЬЯНСТВО ЗА РУЛЕМ

Дважды на одни грабли

В 2012 году наша героиня, назовем ее Анжеликой, получила водительское удостоверение, но как водитель состоялась только в конце октября 2018-го, когда взяла кредит и купила «Фиат». Удачное приобретение она с подругами отметила с размахом…

На следующий день ближе к обеду путь новоиспеченному водителю преградили сотрудники ГАИ. В итоге – лишение водительского удостоверения на 3 года и внушительный штраф за почти 1 промилле алкоголя. Казалось бы, надо остановиться и подумать. Однако не получилось.

Раннее утро ноября. Скользкая дорога. ДТП. И вновь встреча с сотрудниками ГАИ. Анжелика отказывается пройти в установленном порядке по требованию сотрудника ГАИ освидетельствование на предмет определения состояния алкогольного опьянения, при этом позабыв, что такие действия приравниваются к ранее совершенному деянию.

В результате материалы дела переданы в органы предварительного расследования, разбитое авто подлежит конфискации, Анжелика привлечена к уголовной ответственности с выплатой взятого кредита банку на покупку автомобиля.

Гонщики «Формулы-1» говорят: «Многих преследуют неудачи, и некоторых они догоняют». Подумайте об этом.

Александр КИРКАЛОВ, старший инспектор по административной практике МО ГАИ УВД Могоблисполкома, майор милиции

РЕЙД

Сезон с особыми атрибутами

Короткий световой день, мокрый снег с дождем, ночные понижения температуры – все эти непременные атрибуты начала зимы способны серьезно осложнить дорожную обстановку.

17 ноября стартовал комплекс профилактических мероприятий под условным названием «Пешеход». Госавтоинспекция Партизанского района столицы совместно с членами добровольной дружины при ОАО «МТЗ» провели рейд по выявлению непропусков водителями пешеходов на пешеходных переходах.

Водителям напомнили о соблюдении скоростного режима при проезде пешеходных переходов. Помните, что из-за остановившегося общественного транспорта или стоящего автомобиля могут выбежать люди. Будьте внимательны во дворах – пешеходы чувствуют себя здесь защищенными, а потому нередко теряют бдительность.

Пешеходы в свою очередь должны понимать, что осадки, блики на мокрой дороге и встречное ослепление могут помешать водителю вовремя увидеть человека. Не пренебрегайте световозвращающими элементами. Обозначьте себя и членов своей семьи фликерами. Не забывайте перед пересечением проезжей части убедиться в отсутствии приближающихся транспортных средств либо в том, что водители уступают вам дорогу.

Анна ТИХАНОВИЧ, ведущий специалист по АиП ОГАИ Партизанского РУВД г. Минска

БЕЗОПАСНАЯ ДОРОГА В ШКОЛУ

И поиграли, и поучили

С начала года на территории Ленинского района г. Минска произошло шесть дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних: шестеро получили ранения различной степени тяжести (четыре пешехода, один велосипедист, один пассажир). Три ДТП произошло по вине детей. Погибших не было.

Чтобы исключить подобные дорожно-транспортные происшествия, сотрудники ОГАИ Ленинского РУВД г. Минска проводят профилактические акции и беседы с учащимися школ. Так, старший инспектор по АиП ОГАИ майор милиции Татьяна Романова посетила ГУО «Гимназия № 17 г. Минска», где провела с учащимися начальных классов викторины по Правилам дорожного движения, повторив безопасные маршруты «дом–школа–дом». Самые активные участники получили памятные призы и световозвращающие элементы.

ОГАИ РУВД Ленинского района г. Минска

МОТОЦИКЛИСТЫ

Сапожник остался без сапог

Сотрудники ГАИ Заводского района Минска ночью преследовали «бесправного» байкера.

Инцидент произошел около часа ночи в столице. На улице Кабушкина 28-летний мотоциклист проигнорировал неоднократные требования инспекторов об остановке. Он лишь прибавил скорость и стал скрываться от преследования, двигаясь по тротуару и нарушая Правила дорожного движения.

Задержать нарушителя удалось на улице Ташкентской. Оказалось, молодой человек никогда не получал водительское удостоверение на право управления данным видом транспорта, за что уже неоднократно привлекался к административной ответственности. В отношении любителя острых ощущений составлено шесть административных протоколов. Мотоцикл байкера доставлен на штрафную стоянку.

Анастасия ЗАБАВСКАЯ, старший инспектор ОГАИ Заводского РУВД г. Минска

РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

А мог бы жить…

Водитель такси погиб в Волковысском районе.

В начале четвертого ночи «Форд» двигался в направлении горпоселка Красносельский. На участке автодороги Волковыск – Плебановцы – Дубовцы, где скорость ограничена 70 километрами в час и установлены дорожные знаки «Опасные повороты», произошел выезд такси на встречную полосу. После столкновения с автомобилем «Фольксваген» в него по касательной ударился минивэн такой же марки. Таксист ехал на заказ, не был пристегнут ремнем безопасности, как предполагается, уснул за рулем и скончался на месте. Второй водитель и три его пассажира были госпитализированы.

Олег ДУК, старший инспектор ГАИ УВД

ДТП С РЕБЕНКОМ

Двор повышенной опасности

В Гродно двадцатилетний водитель сбил шестилетнего ребенка.

Право управления автомобилем он получил менее одиннадцати месяцев назад и работает таксистом. За нарушения Правил дорожного движения уже восемь раз привлекался к административной ответственности. В этот раз на «Фольксвагене» он двигался по дворовому проезду со стороны центральной части улицы Дзержинского, когда справа выбежал мальчик. Наезда избежать не удалось – ребенок с переломом левой ноги был госпитализирован.

О наезде стало известно от очевидца, который позвонил в милицию. К сожалению, он не запомнил регистрационный знак машины, что усложняло сотрудникам ГАИ поиски скрывшегося. Водитель же сообщать про ДТП не стал, но в больницу ребенка повез. Позже выяснилось: мама с коляской шла с тремя сыновьями по двору и отвлеклась. Старший побежал вперед и угодил под колеса. По данному факту возбуждено уголовное дело.

Олег ДУК, старший инспектор ГАИ УВД Гродненского облисполкома

ГОТОВИМСЯ К ЗИМЕ

Жизнь дороже…

С 26 ноября по 6 декабря сотрудниками Госавтоинспекции проводится республиканская профилактическая акция «Жизнь дороже шин!» по предупреждению дорожно-транспортных происшествий в зимний период и пропаганде использования зимних шин.

Госавтоинспекция напоминает: согласно пункту 207[1] с 1 декабря по 1 марта автомобили с технически допустимой общей массой до 3,5 тонны включительно, легковые и грузопассажирские автомобили с технически допустимой общей массой свыше 3,5 тонны, а также автобусы с технически допустимой общей массой до 5 тонн должны быть оборудованы зимними шинами. Они устанавливаются на всех колесах транспортного средства и должны соответствовать требованиям части второй пункта 25 приложения 4 ПДД.

Согласно пункту 25 приложения 4 зимние шины механических транспортных средств, предназначенные для эксплуатации на обледеневшем или заснеженном дорожном покрытии, маркированные знаком в виде горной вершины с тремя пиками и со снежинкой внутри нее либо знаками M+S, M&S, M.S, M S или All seasons, во время эксплуатации на указанном покрытии должны иметь остаточную высоту рисунка протектора не менее 4 мм.

Для прицепов устанавливаются нормы остаточной высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин механических транспортных средств, в сцепке с которыми они участвуют в дорожном движении.

Ответственность за неиспользование на транспортном средстве зимних шин предусмотрена частью 5 статьи 18.22 КоАП (иные нарушения ПДД) и влечет предупреждение или наложение штрафа в размере до 0,5 базовой величины.

Если на транспортном средстве установлены зимние шины, но остаточная высота рисунка протектора составляет менее 4 мм, ответственность наступает по части 3 статьи 18.12 КоАП (управление транспортным средством, имеющим неисправности) и влечет предупреждение или наложение штрафа в размере до одной базовой величины.

В случае совершения действий, ответственность за которые предусмотрена частью 3 статьи 18.12 КоАП, повторно в течение одного года после наложения административного взыскания за такие же нарушения они будут квалифицироваться по части 9 статьи 18.12 КоАП и повлекут наложение штрафа в размере от двух до пяти базовых величин.

Требует осторожности

Управление транспортным средством в гололед требует особой осторожности. Водители должны быть предельно внимательными на скользкой дороге. Госавтоинспекция рекомендует при управлении транспортным средством в снегопад и гололед придерживаться следующих требований:

1. Дистанция.

Основной причиной ДТП с наступлением зимы является несоблюдение водителями дистанции между транспортными средствами. Так, на зимних дорогах, покрытых снегом и льдом, значительно уменьшается сцепление с дорогой и, как следствие, увеличивается тормозной путь, а также уменьшается отрезок времени, отведенный водителю для реагирования и принятия мер к избежанию ДТП. Поэтому держите дистанцию до движущегося впереди автомобиля в два-три раза больше, чем обычно.

2. Торможение.

Самое главное правило – вождение зимой должно быть плавным. Это касается всех рычагов управления автомобилем. Что касается торможения, то зимой по возможности необходимо исключить работу педалью тормоза, заменяя ее торможением двигателем.

При выезде со стоянки, не дожидаясь аварийных ситуаций, надо сделать несколько пробных торможений, после которых будет понятно, чего ожидать от тормозной динамики автомобиля.

Больше в плане торможения повезло водителям, чьи автомашины оснащены системой АБС. Им остается просто давить на педаль. Если АБС нет, придется имитировать его работу, быстро нажимая и отпуская тормоз.

И, конечно, не стоит ждать от вашего автомобиля при торможении чего-то сверхъестественного. Надо держать большую дистанцию и тормозить заблаговременно.

3. Скоростной режим.

Правильный выбор скорости зимой является важнейшим гарантом вашей безопасности и безопасности других участников дорожного движения. Так, на скоростных дорогах и автомагистралях, где разрешенная максимальная скорость выше, чем в населенных пунктах, при выборе скоростного режима в первую очередь необходимо учитывать:

– состояние дорожного покрытия;
– погодные условия;
– интенсивность транспортного потока;
– техническое состояние вашего автомобиля.

ПОГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

По сообщению Республиканского центра по гидрометеорологии на территории Гомельской области ожидается ухудшение погодных условий. Ожидаются понижение температуры воздуха, снег, метель, на отдельных участках дорог гололедица и порывистый ветер.

В связи со сложными погодными условиями работа личного состава Госавтоинспекции ориентирована на оказание помощи участникам дорожного движения и обеспечение безопасных условий движения.

Автомобилистам нужно предварительно проверить машину и убедиться в ее технической исправности. Следует заполнить бачок стеклоомывателя незамерзающей жидкостью, проверить плотность и уровень жидкости в системе охлаждения двигателя, зарядку аккумуляторной батареи, исправность системы отопления, фар, габаритных огней и стоп-сигналов.

Пешеходам необходимо помнить, что автомобиль на скользкой дороге иногда не имеет технической возможности вовремя остановиться. Поэтому переходить проезжую часть следует только в установленных местах, убедившись, что машины вас пропускают.

РЕЙДЫ ДОБРА

Согреем души и тела

В связи с наступлением сильных морозов (местами до -17°С) 29 ноября рейды на въезде в Гомель организовали сотрудники Госавтоинспекции совместно с Гомельской областной организацией Белорусского общества Красного креста.

С участниками дорожного движения проводилась разъяснительная работа о мерах предосторожности на проезжей части в зимний период, в условиях сильных морозов, тумана, метели и гололедицы. Распространялся информационный материал по оказанию первой помощи при обморожениях и правилам поведения в мороз. В рамках акции продрогших водителей и пешеходов отогревали горячим чаем и кофе.

СПЕЦМЕРОПРИЯТИЕ

Нарушителей – через «Фильтр»

Специальное мероприятие под условным названием «Фильтр» прошло на территории Советского и Железнодорожного районов Гомеля, а также Калинковичского и Рогачевского районов области.

За время проведения мероприятия (а это 4 часа) сотрудниками Госавтоинспекции было пресечено 235 нарушений ПДД. Четыре водителя управляли транспортными средствами, не имея на то права управления, 154 – не имели разрешения на допуск к участию в дорожном движении, 14 – управляли транспортными средствами с нанесенными на стекла автомобилей пленочными покрытиями, 11 – проигнорировали использование ремней безопасности. Зафиксировано также семь нарушений ПДД пешеходами.

ПЬЯНЫЙ ЗА РУЛЕМ – ПРЕСТУПНИК

Комплекс профилактических мероприятий, направленных на предупреждение и пресечение фактов управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения, проведен на территории Гомельской области. Наряды ДПС были максимально приближены к увеселительным заведениям и объектам торговли.

С дискотеки? Иди пешком!

Госавтоинспекция напоминает, что в соответствии с ч. 1 ст. 18.16 КоАП Республики Беларусь граждане, управляющие транспортным средством, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических веществ, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а равно отказ от прохождения в установленном порядке (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения либо состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, будут привлечены к административной ответственности в виде наложения штрафа от 50 до 100 базовых величин с лишением права управления транспортными средствами сроком на три года.

В случае совершения аналогичного нарушения повторно в течение года после наложения административного взыскания за такое же нарушение водитель будет привлечен к уголовной ответственности по статье 317[1] Уголовного кодекса Республики Беларусь. Кроме того, согласно ч. 6 статьи 61 УК РБ независимо от права собственности подлежит специальной конфискации транспортное средство, которым управляло лицо, совершившее преступление, предусмотренное статьей 317[1] УК РБ.

Материалы полосы подготовили Людмила КОПАТЬ, «ТБ», Наталья ХОЛОЛЕЕНКО, Дарья СМОЛЯК и Анна КОВАЛЕВА, УГАИ УВД Гомельского облисполкома

В России количество ДТП с участием такси выросло на 35%

В исследовании аналитического центра при правительстве говорится, что агрегаторы услуг такси диктуют низкие тарифы на перевозку, из-за чего водители вынуждены работать минимум по 12 часов в сутки.

С начала 2018 года в стране зафиксировано 2,3 тысячи аварий с участием такси, сообщает «КоммерсантЪ». Почти половина таких ДТП (47%) приходится на регионы Центрального федерального округа. При этом лидерами являются Москва и Московская область (на них приходится 37%).

Правительственные эксперты для снижения количества ДТП с таксистами предлагают обновить таксомоторный парк, ввести «черные списки» водителей, которые часто нарушают ПДД, и не допускать их к работе.

Одновременно с этим в исследовании отмечается, что поездки на такси безопаснее поездок на личном транспорте. По данным страховщиков, процент вины таксиста в аварии не выше, чем у среднестатистического владельца легкового автомобиля, хотя пробег такси за год в несколько раз превышает пробег личного транспортного средства.

Депутат Александр Старовойтов считает, что аварийность может быть намного больше, поскольку в данном исследовании учитываются только такси с официальными разрешениями. Основной же причиной ДТП парламентарий называет переработки, на которые водители идут из-за низких тарифов.

Лишили прав за оставление места ДТП

Суд в Санкт-Петербурге вынес постановление о привлечении к административной ответственности бывшего топ-менеджера ООО «Зенит-Арена» (дочерняя компания ФК «Зенит») Сергея Белкова за оставление места ДТП в центре города, участником которого он являлся.

Ранее суд уже лишал его права управления транспортными средствами на 1 год 7 месяцев, признав виновным в нахождении за рулем в состоянии алкогольного опьянения. Теперь Белкова признали виновным в оставлении места ДТП, которое произошло на улице Восстания в сентябре. Тогда он врезался в припаркованный автомобиль и оставил место ДТП, но позже вернулся. В аварии никто не пострадал.

«Мировой судья судебного участка № 207 Центрального района вынес постановление о привлечении к административной ответственности Сергея Белкова, признанного виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ («Оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся»). Ему назначено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами на срок 1 год 3 месяца», – говорится в сообщении.

В метель под Оренбургом

Пять человек погибли в результате утренней аварии в Оренбургской области. 28 ноября на 52-м километре дороги Оренбург – Акбулак (местные жители называют ее Соль-Илецкой трассой) столкнулись минивэн и Scania.

По предварительной версии, в условиях снегопада водитель грузового автомобиля выехал на встречную полосу, где врезался в Volkswagen Sharan. Погибли водитель и четыре пассажира Sharan. Очевидцы рассказывают, что минивэн вылетел в лоб фуре. У нее оторвало кабину, но водитель остался жив, его увезли на скорой. В минивэне ехало шесть человек, из них выжила только одна женщина.

В Оренбургской области ухудшается погода. Во многих районах идет снег, на трассах – метель. В связи с этим на дорогах развернули пять подвижных пунктов обогрева, дежурят 427 человек, 411 единиц техники.

Один погиб, шестеро ранены

В Нью-Йорке водитель автомобиля наехал на пешеходов.

Водитель автомобиля наехал в понедельник вечером на пешеходов в нью-йоркском районе Манхэттен. В результате один человек погиб, шестеро пострадали. Об этом сообщил телеканал NBC.

Инцидент имел место в квартале Чайнатаун. На месте происшествия работали сотрудники службы пожарной охраны мегаполиса. Телеканал приводит слова двух источников в полиции, которые отметили, что, по предварительным данным, наезд не был совершен преднамеренно. По их оценкам, речь не идет о действиях террориста.

Чему учат?..

Водитель учебного автомобиля устроил смертельное ДТП под Дмитровом.

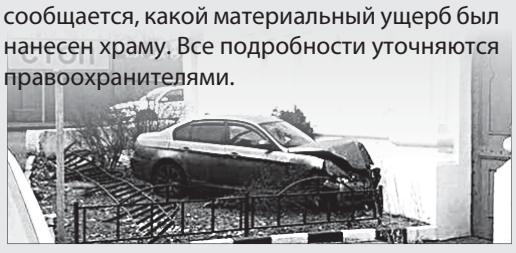
Авария произошла 27 ноября в районе подмосковного села Синьково. Водитель учебной Mazda 3 не справился с управлением на крутом повороте и вылетел на полосу встречного движения, в результате чего столкнулся с Daewoo Matiz. От полученных травм водитель последней скончался на месте. Проводится проверка.

Иномарка разбилась о храм Иоанна Богослова

Инцидент с участием автомобиля BMW произошел на Шоссейной улице на юго-востоке Москвы.

По предварительным данным, водитель иномарки не справился с управлением транспортным средством, влетел и снес забор храма Иоанна Богослова, после чего врезался в само здание. В результате автомобилист с травмами был госпитализирован.

В настоящее время информации о состоянии здоровья пострадавшего нет. Также не сообщается, какой материальный ущерб был нанесен храму. Все подробности уточняются правоохранителями.



Первая жертва: женщина погибла под колесами электросамоката

В отношении молодого человека, который управлял самокатом, возбуждено уголовное дело по подозрению в непреднамеренном убийстве. Наказанием ему может стать тюремное заключение от одного до четырех лет.

Смертельный инцидент произошел в Барселоне. 90-летняя женщина гуляла по пешеходной улице, опираясь на ходунки, а двое молодых людей катались там же на электросамокате. В какой-то момент на скорости около 30 километров в час они врезались в старушку. От удара она получила серьезные травмы.

Женщину экстренно госпитализировали. Медики несколько дней боролись за ее жизнь, но им не удалось спасти пострадавшую. По словам ее близких, до аварии она чувствовала себя хорошо и не имела серьезных проблем со здоровьем.

По данным СМИ, инцидент с погибшей под колесами электросамоката женщиной стал первым подобным случаем в стране. Сейчас ведется расследование по факту необычного смертельного ДТП. Молодой человек, который был за рулем самоката, находится под следствием.

В Египте затонул паром

Крушение небольшого парома с 23 человеками на борту произошло на севере Египта. Об этом сообщает «Сегодня», ссылаясь на местные СМИ.

Трагедия случилась в провинции Минуфия. Небольшое судно, которое перевозило рабочих, перевернулось из-за сильных порывов ветра и затонуло в Ниле. На момент крушения на пароме было 23 пассажира. Пять человек погибли, еще 17 пострадали. Предварительно, судно могло перевернуться и затонуть из-за перегруза.

Ранее крушение яхты произошло на озере Виктория в субботу, 24 ноября. В результате погибло по меньшей мере 13 человек. Корабль потерпел крушение в части озера, принадлежащей Уганде. Позднее стало известно, что количество погибших в результате крушения значительно увеличилось.

В аварии пострадала посол Турции

Посол Турции в Косово Кивилчим Килич получила травмы в крупной аварии неподалеку от косовской столицы Приштины, передает РИА «Новости» со ссылкой на президента самопровозглашенной республики Хашима Тачи.

Сообщается, что в результате столкновения трех автомобилей три человека погибли, еще четверо, в том числе посол и несколько турецких дипломатов, получили травмы и были госпитализированы. У посла – переломы ребер и травма грудной клетки. Все погибшие были местными жителями.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна СЕМАШКО

В Чехии велосипедистам разрешили пить за рулем

Местные власти приняли закон, разрешающий велосипедистам умеренное потребление алкогольных напитков.

Поправки к закону предполагают, что велосипедист, находясь на специальных велодорожках или автодорогах 3-го класса, может управлять своим транспортным средством, имея в крови не более 0,5 промилле алкоголя. Такой уровень, отмечает РИА «Новости», соответствует примерно 200 граммам вина или 1 литру пива.

Одновременно сенаторы предложили снизить штрафы за нарушение закона с нынешних 20 тысяч крон (около 800 евро) до 500 крон (около 20 евро). Отмечается, что поправки были приняты вопреки возражениям представителей Минтранса и Минздрава.

Одним из аргументов за такое послабление для велосипедистов был довод в пользу развития туризма в винодельческих районах республики. Например, на юге Моравии многие велодорожки продолжаются на территории Австрии. В итоге выпивший у себя в стране немного вина австриец, переезжая границу Чехии, получает большой штраф.

Новый формат шипованной резины

Летом 2013 года в Скандинавии было принято жесткое правило, чтобы уменьшить ущерб, который наносят дорогам шипованные шины. Согласно этому закону в них должно быть не более 50 «зацепов» на погонный метр протектора, то есть 96 шипов для колеса размером 205/55 R16.

Такие ограничения законодатели объясняли своим желанием сберечь дороги, а значит, сэкономить средства налогоплательщиков (в Европе этот аргумент работает для самых абсурдных законов) и позаботиться об их здоровье: дескать, вдыхая асфальтовую крошку, человек подвергается риску различных заболеваний, включая раковые.

Новые правила оказались весьма радикальными. У большинства производителей тогда было по 130 шипов на покрышку, а их нужно было проредить до 96.

Однако контраргументов со стороны противников идеи тоже набралось немало. Кто доказал, что заболевания дыхательных органов провоцирует именно асфальтовая крошка? Сколько ее образуется из-за шипов? И почему их должно быть именно 50 на погонный метр? Но ответов не последовало.

Разумеется, производители захотели встретить новые нормы во всеоружии. К примеру, Michelin выпустил новое поколение модели X-Ice North, в которых было 96 шипов. При этом в законе обнаружилась очень хитрая лазейка. Причем настолько, что среди шинников даже поползли слухи, будто бы появление регламента пролоббировала компания Nokian.

Общая идея, которую придумали финны (совпадение?) со знаменитого тестового полигона Test World, состояла в том, чтобы шина прокатывалась по тарированному образцу материала, масса которого точно измерялась бы дважды: до и после испытаний. Соответственно, чем легче стал образец, тем сильнее износилась поверхность. На выходе появился тест over-run. Если покрышка не наносит вреда дорожному покрытию, в ней может быть сколько угодно шипов.

Суть теста такова. Из финского гранита выпиливается 300-граммовая плитка размером 90x75x20 мм, затем она высушивается по специальной методике. Из 15 таких плиток собирается небольшая площадка, по которой 400 раз со скоростью 100 км/ч проезжает автомобиль на необкатанных шинах.

Первыми положительное решение по итогам over-run получили революционные Nokian Hakkapeliitta 8, в которых – 190 (!) шипов. Так обильно «гражданские» шины до этого не шиповали никогда. И революционная концепция выстрелила – финские «шиповки» оказались очень сильны. Особенно на льду.

Успехи Nokian заставили действовать других производителей. Еще несколько марок со временем тоже смогли довести число шипов до 190, а остальные доказали, что 130 «зацепов» – минимум, который не вредит дорогам. А в нынешнем году компания Michelin решила поставить рекорд, презентовав новые X-Ice North 4, в которые устанавливается 250 шипов.

Шипы расположены на 22 дорожках. В пятне контакта находятся 24 стальных «когтя» вместо прежних восьми-девяти. Поэтому Michelin X-Ice North 4 прозвали «гипершиповками».

Что дают «гипершиповки»? К сожалению, компания не предоставляет свои новые продукты для тестов до выхода на рынок. И в этом году многие эксперты просто не смогли найти X-Ice North 4 – испытания проходят зимой, а «четверку» презентовали весной... Однако финны из Tekniikan Maailma отложили тесты до марта, чтобы откатать новинку.

Выводы экспертов оказались несдержанными: «В плане сцепления на льду это лучшие шины за всю историю наших испытаний». При этом новинку пожурили лишь за относительно слабые результаты на мокром асфальте.

Похоже, что «гипершиповки» – это действительно круто. И вообще тренд набирает обороты: в тесте Tekniikan Maailma первые 6 мест заняли модели, у которых от 170 до 190 шипов. Так что наверняка кому-то захочется нашпиговать свои покрышки обильнее, чем Michelin. Но повторить такое будет непросто...

Место	10 лучших шипованных моделей по версии журнала Tekniikan Maailma	Шипов	Оценка
1	Michelin X-Ice North 4	250	8,7
2	Continental Ice Contact 2	190	8,5
3–4	Hankook Winter i*Pike RS2	190	8,4
3–4	Nokian Hakkapeliitta 9	190	8,4
5	Bridgestone Noranza 001	190	8,1
6	Vredestein Wintrac Ice	170	7,9
7	Pirelli Ice Zero	130	7,8
8–9	Gislaved Nord* Frost 200	130	7,7
8–9	Yokohama Ice Guard IG65	172	7,7
10	Goodyear Ultra Grip Ice Arctic	130	7,6

Hyundai займется летающими беспилотниками

Автопроизводитель хочет повысить эффективность собственных процессов за счет применения дронов и выйти на новые рынки.

Hyundai Motor заключила партнерство с американским стартапом Top Flight Technologies, занимающимся разработками в сфере гибридно-электрических беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Отмечается, что компании объединят усилия для ускорения коммерческого внедрения БПЛА в разных секторах и на разных рынках. Дроны с гибридной силовой установкой Top Flight могут находиться в воздухе до двух часов и нести полезный груз в 4 кг.

Стартап также предлагает набор масштабируемых решений на базе летающих беспилотников: в первую очередь, это система формирования трехмерной среды моделирования в реальном времени и управления парком транспортных средств, а также консоль дистанционного управления, позволяющая одновременно использовать несколько аппаратов.

В Эстонии придумали «страшное наказание» для нарушителей ПДД

Нововведение на дорогах Эстонии: кроме штрафа за превышение скорости, нарушители получают красочную брошюру, в которой описывается процедура донорства органов и тканей. «Если люди сами идут на такой риск (превышая скорость), почему медики должны потом искать их родственников для получения согласия на использование органов?», – комментирует новшество Андрес Синимери, начальник отдела полиции города Пярну.

«Водители сами могут согласиться на донорство. Мы не рассчитываем, что эта кампания увеличит число доноров, поскольку не ждем повышения смертности на дорогах. Мы просто рассчитываем, что раздача буклетов заставит людей думать немного больше», – сказал Андрес Синимери.

Как отмечает «Настоящее время» со ссылкой на дорожную администрацию Эстонии, ежегодно превышают скорость 12–15% жителей страны. Акция «со страшными буклетами», на которых написано «Следите за скоростью и становитесь донором!», продлится месяц. Но пойманные полицией нарушители уже отмечают, что такая пропаганда донорства заставляет их задуматься и соблюдать скоростной режим.

Самолет – в автомобиль, поезд – в велосипед

ТРАМВАЙ-КОРАБЛЬ

Город Блэкпул славится своими необычными трамваями. Родина первого в мире постоянного уличного электровагона может похвастаться замечательными моделями. Но о них – в другой раз. А сейчас просто полюбуйтесь на трамвай, переоборудованный в корабль.

АВТОБУСЫ ИЗ ГРУЗОВИКОВ

В 1920-е годы в городах Советского Союза встречались автобусы, переделанные из грузовых машин. В стране тогда не было собственного производства, а закупавшихся за рубежом транспортных средств не хватало. Впрочем, на Кубе такой схемой пользуются и сейчас.

СУДНО, ПЕРЕДЕЛАННОЕ ИЗ САМОЛЕТА

Boeing B-307 был достаточно редким самолетом, выпускался ограниченной серией. Поэтому его и в авиагаванях-то встретить было удачей, а тут – настоящее плавучее судно.

История такого странного транспортного средства началась в 1969 году, когда риелтору Кеннету Лондону удалось каким-то чудом купить кусок самолета. Причем приобрел он его всего за 62 доллара. А все дело в том, что самолет попал в аварию, восстановлению не подлежал и продавался как металлолом. Однако благодаря Кеннету он получил новую жизнь.

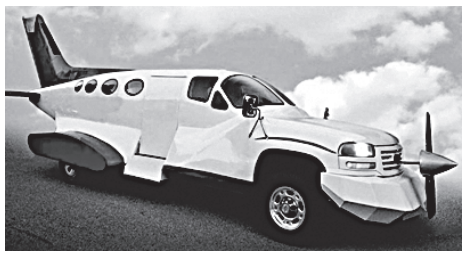
МОТОЦИКЛ, СДЕЛАННЫЙ ИЗ АВТОМОБИЛЯ

Звучит не очень увлекательно? А теперь представьте: вы ехали в обычном «Ситроене» по трассе, как вдруг местные военные заставляют вас прекратить путь. Пытаясь объехать запретную зону бездорожьем, вы разбиваете машину о скалу и оказываетесь без связи и средства передвижения посреди марокканской пустыни. До ближайшего жилья – 200 миль. Что вы будете делать? А вот французский электрик Эмиль Лирэй не растерялся и собрал из остатков авто укрытие и кастомный байк. Когда он выехал-таки к людям, ему снова не повезло с представителями власти: француза оштрафовали за то, что его «мотоцикл» не соответствовал документам на «Ситроен».

ГИБРИД ДЖИПА И САМОЛЕТА

Американский умелец сделал из джипа GMC Sierra и двухмоторного самолета Cessna 421 B уникальный гибрид. Создатель назвал его Planecar (что можно перевести как «самолегковушка»).

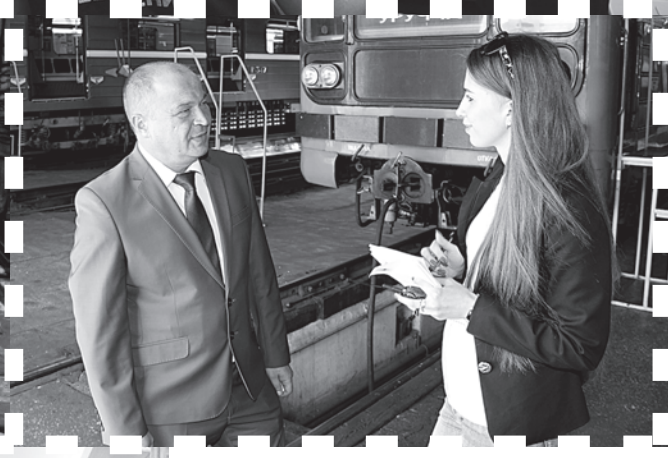
Впрочем, любой желающий может его купить за 8600 долларов и переименовать по-своему. Гибрид имеет 6-литровый мотор и разгоняется до 64 километров в час.



По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна СЕМАШКО

Тайны метро

9 ноября в 20.50 на телеканале «Столичное телевидение» состоялась премьера 50-минутного документального фильма о строительстве и развитии Минского метрополитена. Это был второй видеофильм нового креативного проекта «Тайны Беларуси».



На протяжение июля – сентября текущего года съемочная группа СТВ работала на объектах и в структурных подразделениях столичной подземки. Организацией съемок, сопровождением журналистов, режиссеров и операторов занимался пресс-секретарь Минского метрополитена. Творческая группа телеканала смогла побывать в электродепо «Могилевское» и «Московское», на десяти станциях метро, в его музее, а также в инженерном корпусе. Представители телевидения познакомились с деятельностью ряда служб и ключевыми специалистами, обеспечивающими бесперебойную работу подземки.

Журналисты записали развернутое интервью с директором государственного предприятия «Минский метрополитен» Владимиром Сотниковым. В нем Владимир Тимофеевич рассказал о сегодняшнем дне и перспективах развития метро. Также в фильм вошли комментарии об истории и жизнедеятельности подземки руководства и специалистов двух электродепо, машинистов-инструкторов, представителей лабораторий, маркшейдеров, кассиров, психолога и некоторых других работников.

Дважды съемки проводились в полную ночную смену, в том числе с использованием квадрокоптера. Этот технический прием позволил увидеть некоторые объекты метро в новом, несколько необычном ракурсе.

Благодаря ведущему инженеру по безопасности движения службы движения Григорию Якимкову удалось найти многих руководителей, стоявших у истоков строительства и эксплуатации Минского метрополитена. Это придало фильму особый интерес и наполнило его точными историческими фактами, позволило сделать верные акценты в концепции режиссерского замысла.

Начальник УП «Минскметрострой» в 1995–2008 годы Алексей Серегин рассказывал, как перед открытием метро приходили люди с заводов, организаций и помогали в уборке, наведении порядка, поскольку сроки по пуску были очень сжатые.

Много интересного рассказал зрителям машинист-инструктор электродепо «Могилевское» Иван Овсяник. Именно он управлял первым поездом минского метро. Иван Славомирович вспоминал, как тогда в вагоне ехали первый секретарь комитета партии, секретари горкомов, райисполкомов, директора заводов, известные деятели культуры, искусства и науки. Был приглашен и знаменитый белорусский космонавт Петр Климук.

Гости выходили на каждой станции, ходили по платформе, словно по музею, любуясь сводчатыми арками, люстрами и мозаикой на стенах. Каждая станция – от «Института культуры» до «Московской» – была настоящим шедевром.

Однако на самом деле пробный поезд прошел по линии за несколько месяцев до торжественного открытия – 24 марта 1984 года. Вел его Евгений Третьяк. Правда, генеральная репетиция была не совсем удачной из-за проблем на одном из участков – не держало напряжение. Об этом знал и машинист. Ему пришлось разогнаться и проскочить этот участок, чтобы дальше запитаться электроэнергией. А те, кто ехал в составе, ничего не заметили.

Рассказали в фильме и еще об одном интересном факте. Оказывается, между станциями «Октябрьская» и «Площадь Ленина» есть еще одна – несостоявшаяся: «Комсомольская». Вот что по этому поводу рассказал главный инженер УП «Дирекция по строительству Минского метрополитена» Алексей Мурач:

– Была предусмотрена возможность ее сооружения, потому что станционный комплекс строится там, где имеется высокий пассажиропоток. В месте расположения станции «Комсомольская» пассажиропотока на момент пуска линии не было. Поэтому сделали конструкции тоннелей, позволяющие потом выполнить ее сооружение.

Эта исчезнувшая девятая станция фигурирует и на отдельных ранних схемах метрополитена. «Комсомольская» была запроектирована в районе здания КГБ и перекрестка проспекта с одноименной улицей. Строить же ее не стали из-за короткого перегона между «Октябрьской» и «Площадью Ленина». Но в случае надобности «потерянную» станцию можно возвести прямо во время работы действующего метро. И таких малоизвестных фактов в фильме немало.

По многочисленным отзывам зрителей, документальный фильм «Все тайны Минского метро» получился интересным и познавательным.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

ТАЙНИКИ В АВТО

Потеряли всё

Попытки ввезти незаявленный товар таможенники пресекают постоянно. Выявить тайники чаще всего помогают сканирование транспортного средства и последующий досмотр.

Контрабандные телефоны гродненец спрятал в приборной панели под лобовым стеклом своего авто – надеялся, что товар не заметят. На территорию ЕАЭС 36-летний водитель въезжал через пункт пропуска «Брузги» и для прохождения границы он выбрал «зеленый» коридор. При проведении таможенного контроля легковой автомобиль был направлен на сканирование, которое установило, что в Toyota Camry находится тайник. Гродненские таможенники извлекли оттуда 15 IPhone 8. Еще 40 коробок с гарнитурой к мобильным телефонам были обнаружены за задним сиденьем. Общая стоимость незаконно перемещаемого товара составила более 32 тысяч рублей.

Мобильные телефоны и комплектующие к ним, а также автомобиль изъяты, сообщили в Гродненской региональной таможне. По выявленному факту таможней начат административный процесс в соответствии с ч. 2 ст. 14.1 КоАП Республики Беларусь, санкция которой предусматривает конфискацию транспортного средства и сокрытых товаров, подлежащих таможенному декларированию.

Похожий случай произошел в пункте пропуска «Привалка». Гражданин Украины, который направлялся в Литовскую Республику, для прохождения таможенного контроля выбрал «красный» коридор. После проверки представленных к таможенному оформлению документов сотрудники таможни приняли решение о проведении дополнительных форм контроля. В результате сканирования и последующего досмотра транспортного средства был обнаружен тайник. Там мужчина спрятал две тысячи флаконов гормона роста NANOTROP. Предварительная оценочная стоимость товара составила 43 тысячи рублей. Были изъяты незаконно перемещаемый товар и автомобиль как средство совершения правонарушения. В отношении гражданина начат административный процесс в соответствии с ч. 2 ст. 14.1 КоАП Республики Беларусь.

НЕРАВНОДУШИЕ

Мальчик шел за отцом

Нетрезвый пешеход очень опасен: он может идти на красный свет, выбегать на проезжую часть и совершать другие неадекватные действия. В таких случаях алкоголь, к сожалению, может собрать свою «жатву». Но иногда благодаря внимательности и неравнодушию людей трагедий на дороге удается избежать.

В Гродно водитель «Тойоты» двигался по Индурскому шоссе в правой полосе. Перед пересечением с улицей Малаховичской он увидел, как человек с велосипедом пересекает дорогу на красный свет и приближается к разделительной полосе. Подъезжая к пешеходному переходу, автомобилист боковым зрением заметил промелькнувшую справа тень. Тут же резко нажал на тормоз и почувствовал удар: об авто ударился одиннадцатилетний мальчик.

Как оказалось, отец парнишки на велосипеде ехал до пешеходного перехода, затем спешился и… стал переходить проезжую часть на запрещающий сигнал светофора. А сын, догоняя папу, побежал через дорогу тоже на красный. Только благодаря своевременной реакции водителя автомобиля беды удалось избежать. Горячительное затмило восприятие реальности и мужчина даже думать не мог о безопасности собственной и ребенка. Освидетельствование показало: у него более чем десятикратное превышение допустимого содержания алкоголя.

18 ноября старшие контролеры ОАО «Автобусный парк г. Гродно» помогли задержать нетрезвого человека, создававшего угрозу безопасности движения.

– Уже в общественном транспорте один из пассажиров с запахом алкоголя начал задевать контролеров, вести себя вызывающе, пытаясь помешать проверке оплаты проезда. Выйдя из транспортного средства, он продолжил пререкаться с сотрудниками автобусного парка, не отходил от них ни на шаг, а потом даже отталкивал, мешая выполнению должностных обязанностей. Контролеры, как всегда, были с бейджами, велась видеозапись, – рассказывает начальник контрольно-ревизорского отдела ОАО «Автобусный парк г. Гродно» Владимир Фролов. – Затем нетрезвый мужчина вдруг выбежал на проезжую часть, где начал размахивать руками, пытаясь кому-то что-то объяснить. А потом и вовсе, раскинув руки в стороны, пошел навстречу двигавшимся автомобилям. Все машины его объезжали. В какой-то момент ему удалось остановить транспортное средство, но водитель, увидев пьяного, тут же уехал. Нетрезвого пытался вразумить его товарищ, но на уговоры покинуть проезжую часть тот не поддался.

После неоднократных попыток вернуть на тротуар нетрезвого пешехода один из старших контролеров набрал 102 и сообщил о нарушителе. Наряд ГАИ задержал мужчину и составил на него протокол.

ЧП В ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Драка

В слонимском городском автобусе возник конфликт между пассажирами, который через несколько часов обернулся дракой, возбуждением уголовного дела, тяжелой травмой для зачинщика всей этой истории.

17 ноября в автобусе ехала компания из четырех человек во главе с 20-летним юношей. Парень, а за ним и его друзья безо всякой причины начали приставать к другому пассажиру. Последний предложил встретиться в равных составах около магазина и там все выяснить.

Во время назначенной встречи 22-летний товарищ парня, которого обидели в автобусе, с накидным гаечным ключом 32-го размера набросился на инициатора конфликта. Этим предметом он ударил юношу в область грудной клетки, при этом сломав ему ребро, осколки которого пробили легкое. Но потерпевший гораздо позже понял, что ему была нанесена тяжелая травма. Массовой драке не дала разгореться сработавшая сигнализация у припаркованного возле магазина авто, и все участники разбежались.

– Только на следующее утро потерпевший в потасовке, он же инициатор конфликта в автобусе, обратился за помощью в учреждение здравоохранения. Сейчас в отношении гражданина, причинившего травмы гаечным ключом, возбуждено уголовное дело по статье «Умышленное причинение тяжких телесных повреждений», а потерпевший находится в больнице, лечится и наверняка усваивает преподнесенный жизнью урок, – сообщил официальный представитель УВД Гродненского облисполкома Ярослав Василевский.

КОНТРАБАНДА

Штыки, дубинки и ножи

18-летний пассажир рейсового автобуса выезжал из Польши в Беларусь через пункт пропуска «Берестовица». Для прохождения границы он выбрал «зеленый» коридор, тем самым обозначив отсутствие у него предметов, подлежащих обязательному письменному декларированию. Однако при проведении таможенного контроля в багаже минчанина был обнаружен нож в металлических ножнах с длиной клинка более 90 мм.

По заключению эксперта таможенной лаборатории, найденный предмет оказался немецким штык-ножом 1884–1898 годов. Он относится к категории холодного оружия колюще-режущего действия и представляет собой культурную ценность. Перемещение его через границу запрещено. Судом Октябрьского района г. Гродно гражданин привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 14.5 КоАП Республики Беларусь в виде штрафа с конфискацией штык-ножа, сообщили в Гродненской региональной таможне.

Всего за 10 месяцев года гродненскими таможенниками изъято порядка ста незаконно перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС предметов, относящихся к категории холодного, пневматического и электрошокового действия. Из них 70 процентов составляли дубинки, являющиеся холодным оружием ударно-раздробляющего действия, ввоз и вывоз которых запрещен.

К слову, с полным перечнем служебного и гражданского оружия, его основных частей и патронов к нему, в отношении которых установлен запрет или ограничения к ввозу и (или) вывозу, можно ознакомиться в Решении Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21.04.2015 № 30 (раздел 1.6 Приложения 1, раздел 2.22 Приложения 2).

ТАМОЖНЯ

Если в багаже **фейерверки**

Приближаются рождественские и новогодние праздники. Возвращаясь из-за границы, люди часто пытаются привезти с собой хлопушки, бенгальские огни, петарды, ракеты. Однако перемещение пиротехнических изделий через таможенную границу ЕАЭС в Республике Беларусь физическими лицами в качестве товаров для личного пользования запрещено.

Как правило, у фонтанов холодного огня, хлопушек, бенгальских огней радиус опасного действия составляет порядка полуметра, наземных фейерверков и петард – пять метров, пиротехнических ракет и салютных батарей – 20 метров и более.

– В соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС физическому лицу будет отказано в выпуске такого товара, в отношении которого не соблюдены запреты и ограничения (подпункт 2 части 2 статьи 262), – сообщила официальный представитель Гродненской региональной таможни Юлия Романюк. – За его недекларирование лицо будет привлечено к административной ответственности по части 1 статьи 14.5 КоАП Республики Беларусь, санкция которой предусматривает штраф в размере от пяти до 50 базовых величин. Согласно Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности пиротехнических изделий» вышеуказанные товары относятся к пиротехническим изделиям I, II, III классов опасности.

На территорию Беларуси ввезти такой товар могут только индивидуальные предприниматели и юридические лица при наличии разрешительных документов, выдаваемых Министерством по чрезвычайным ситуациям.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

УВЛЕЧЕНИЯ

Раритет опять в строю

Энтузиасты в милицейских погонах отреставрировали легендарный мотоцикл «Урал» М-62

Раритетная техника всегда в цене. Но для тех, кто отъездил на ней долгие годы, выполняя свой профессиональный долг, она дорога как память и представляет собой не материальную, а моральную ценность. Ветераны ГАИ и других подразделений МВД в советские времена ездили на автомобилях и мотоциклах, которые нынче являются раритетами. Отдавая дань уважения старшему поколению стражей правопорядка и технике, на которой они работали, их нынешние коллеги совершают чудеса, восстанавливая давно ушедшие на покой автомобили и мотоциклы.

Автомобиль ГАЗ-21 «Волга», ставший легендой советского автопрома, также в свое время был популярным транспортным средством у сотрудников милиции. Стражи порядка Хойникского РОВД реставрировали его и водрузили на постамент. А милиционеры из Рогачева воссоздали мотоцикл «Урал» М-62 с коляской.

Идея дать шанс на вторую жизнь трехколесному другу появилась на офицерском собрании, проводимом накануне 100-летия Рогачевского РОВД. Тогда люди в погонах решили сохранить историю своего отдела для потомков, создать музейную комнату и во что бы то ни стало пополнить ее интересным и значимым экспонатом.

«Уралы» были основным транспортным средством советских милиционеров в течение многих десятилетий. Сначала стражам порядка служили массовые ирбитские и киевские мотоциклы М-72, затем – «Днепр» К-750. Спустя некоторое время им на смену стали приходить новые модели мотоцикла «Урал». В начале 1970-х годов милицейский автотранспорт получил специальную желто-синюю окраску.

«Урал» М-62 – типичный представитель тяжелой трехколесной милицейской техники 60–70-х годов минувшего столетия. На таких мотоциклах несли дежурство и ездили сотрудники патрульно-постовой службы, гаишники, участковые и следователи. В одной и той же коляске-люльке доставляли для разбирательств нарушителей, привозили на места преступлений свидетелей и оперативников. «Уралы» несли службу в любую погоду: в дождь милиционерам-водителям приходилось укрощать непростой в управлении мотоцикл на скользком асфальте, зимой – выезжать в мороз и по гололеду в теплой форменной одежде и валенках. В особом почете были водители, которые в лютые холода могли завести оппозитный двигатель с воздушным охлаждением.

В советские времена работниками органов внутренних дел использовались мотоциклы и других марок. С 1978 по 1983 год в составе Рогачевского РОВД был моторизованный взвод Госавтоинспекции, которым командовал Александр Стриков. В его техпарке насчитывалось около десятка мотоциклов. В основном это были «Явы» без колясок, а также несколько «Чезетов».

За благое дело – реставрацию «Урала» – в Рогачевском РОВД взялись начальник отделения ГАИ Николай Дворак, водители оперативно-дежурной службы Юрий Пущенко и Александр Ходанович, рабочий по комплексному ремонту и обслуживанию зданий и сооружений группы тылового обеспечения Николай Кравченко. Конечно, чтобы успешно отреставрировать раритетную технику, одного желания и энтузиазма мало. Нужно обладать большим запасом знаний и технических навыков, которые накапливаются постепенно. Вот так и приходит настоящее мастерство. У рогачевских «реставраторов» этого не отнять.

Восстановление мотоцикла начали с архивной работы. В этом деле на помощь пришли ветераны ведомства, непосредственно пользовавшиеся техникой, при исполнении служебных заданий.

Поначалу «Урал» разобрали до болтика. Посмотрели и оценили, что имели: есть ли негодные детали, отсутствующие механизмы. И начали поиски комплектующих.

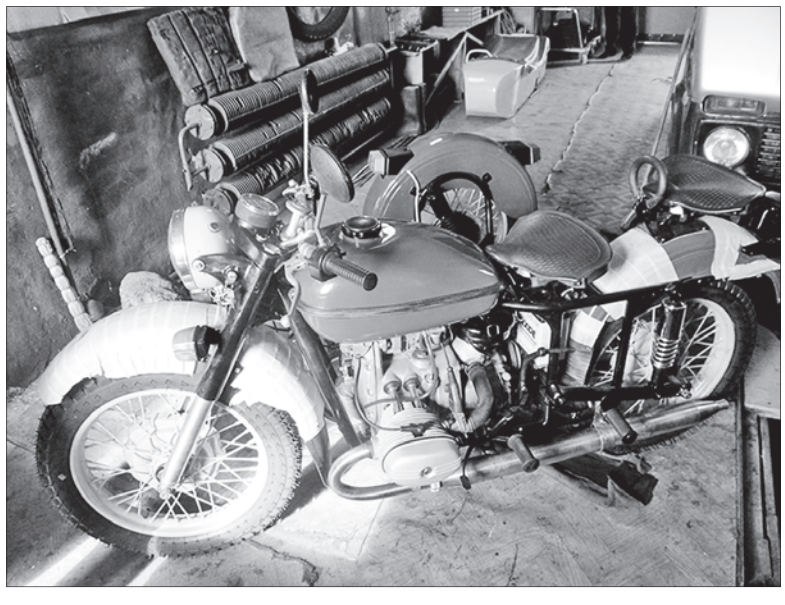
В течение полугода велась кропотливая работа: деталь за деталью, проводок к проводку, винтик за винтиком – и гроза дорог и нарушителей мотоцикл «Урал» наконец-то обрел узнаваемые очертания. Ремонтники-энтузиасты заменили практически все агрегаты, отреставрировали панель приборов, восстановили коляску.

Необходимые запчасти искали в автомагазинах, интернете, спрашивали у родственников и знакомых. Кое-что пришлось мастерить сами. Поскольку старая проводка пришла в негодность, проложили новую. Ветровое стекло вырезали из оргстекла. Защитой передней фары послужило хромированное стекло от «Явы». Ручки газа переточили с мотоцикла «Минск».

Завершающим аккордом реставрации были покраска транспортного средства в фирменные цвета – синий и желтый, нанесение логотипа на борт коляски, установка проблескового маячка и звуковой сигнализации. После кропотливой работы наступил такой момент, когда технари и умельцы могли с удовлетворением сказать: «Все, техника готова – хоть сейчас в строй»!

За ремонт и реставрацию милицейской ретротехники энтузиасты, приложившие к этому немало усилий, знаний, терпения и мастерства, получили благодарность РОВД Рогачевского райисполкома. Поиск экспонатов для комнаты истории продолжается.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»



КОЛЕСО: НОВОСТИ ВОКРУГ АВТО

5 смертельных ошибок НОЧНОГО ВОЖДЕНИЯ

То, что ночное вождение имеет свою специфику, знают все сидящие за рулем. По крайней мере в теории. Однако на практике многие что днем, что ночью ездят примерно в одной и той же манере. Подобный стиль вождения может оказаться роковым.

На ночной дороге критичными могут стать даже незначительные мелочи. Одна из самых распространенных ошибок ночью – не обращать внимания на чистоту оптики машины и ее лобового стекла. В городе, где уличное освещение позволяет даже в темноте видеть далеко, большинство горожан не имеют привычки постоянно протирать фары и стоп-сигналы от грязи, пыли и прилипших насекомых. На ночном загородном шоссе они точно так же не беспокоятся по этому поводу, даже если поездка проходит в дождь или просто в сырую погоду, когда осветительные приборы очень быстро покрываются коркой грязи. В результате водитель видит только небольшое пятнышко асфальта перед машиной. И когда в границах этого светового пятна вдруг появляется пешеход, лось, огромная яма или еще какая-нибудь преграда, практически не остается времени на реагирование. Результат – ДТП.

Чистота лобового стекла не менее важна. Когда на него налипает что-то снаружи, особенно ночью, большинство водителей немедленно включают стеклоочиститель и убирают помеху для обзора. Однако самые коварные загрязнения «живут» не на внешней, а на внутренней стороне стекла. Особенно это касается машин с курящими водителями.

Изнутри стекла покрываются почти незаметным днем налетом. Именно он начинает играть свою коварную роль ночью, когда свет встречного транспорта попадает на лобовое стекло и эта муть начинает «светиться», застилая обзор водителю. В какой-то момент «сияние» перед глазами может помешать вовремя войти в поворот, заметить посторонний предмет на дороге, среагировать на торможение впереди идущего авто и т. п.

Еще одна из самых распространенных водительских ошибок в темное время суток характерна для пограничных периодов: между днем и ночью или, наоборот, ночью и днем. При этом светлое небо создает иллюзию хорошей видимости, и сидящий за рулем иной раз выключает фары, увеличивает скорость, держит малую дистанцию до впереди идущего транспорта. А между тем в сумеречных тенях может объявиться внезапный пешеход или такой же «экономящий освещение» драйвер во встречной легковушке. И потом все удивляются: как же могла произойти такая авария на пустой прямой сухой дороге, на разрешенных скоростях?

Серьезная ошибка – на ночной дороге проходить крутые повороты на большой скорости. Причем это касается любых условий: и в чистом поле, и на лесистой местности. Дело в том, что при подходе к повороту фары, как им и положено, светят преимущественно вперед. При этом сам поворот остается в темноте до самого последнего момента. Если дело происходит на незнакомой дороге, то в такой ситуации водитель не имеет даже возможности оценить радиус поворота, кривизну покрытия и адекватно подготовиться к условиям виража. Поэтому перед любым серьезным изгибом трассы ночью стоит сбрасывать скорость и быть готовым к экстренному торможению и рулению. Ведь в темноте может оказаться все что угодно: заглохший трактор, упавший со строительного грузовика бетонный блок или выбоина в асфальте.

Заговорив о грузовиках на ночной дороге, следует остановиться на вопросе, связанном с большегрузами. Самая главная ошибка водителя легковушки – на многополосной магистрали двигаться справа от «дальнобоя» вровень с его кабиной. Этого и днем следует избегать, а ночью такое поведение смерти подобно. У большинства водителей большегрузов имеются большие проблемы с обнаружением соседа по потоку в этой зоне: у кого-то зеркала ее не захватывают, а кто-то просто невнимателен. Результат один: перестроение вправо, в идущую параллельным курсом легковушку.

Второй тип «ночного сюрприза» от грузовиков, о котором категорически нельзя забывать, касается габаритов перевозимого ими груза. Сзади или с боков кузова либо прицепа вполне может торчать или свешиваться какая-нибудь длинная железяка. Днем ее отлично видно, а ночью, поскольку располагаться она может выше светового конуса фар легковушки особенно в момент, когда та приближается почти вплотную к большегрузу, нет. И невнимательность водителя легковой машины, выбравшего слишком малую дистанцию или боковой интервал при обгоне «дальнобоя» или впритирку разъезжающегося со встречным самосвалом, может стать для него последней ошибкой.

Отдельная опасность на ночной трассе – ослепление светом фар встречных машин. Ошибка – стараться неотрывно пробить взглядом это сияние. Опытные ездоки по ночным дорогам советуют поступать несколько по-другому. Если поток встречных непрерывен и от света никуда не деться, лучший вариант – это пристроиться за кормой большегруза и по возможности сместиться правее. При этом, во-первых, ваши глаза будут прикрыты широкой кормой «дальнобоя» от света приближающихся издалека спереди машин, а от фар тех, которые поближе, можно уберечься, глядя в сторону правой обочины. Во-вторых, тяжелая фура, к которой вы пристроились, в случае аварийной ситуации впереди первой примет на себя удар.

Особенно неприятен свет встречных машин в моменты, когда вы оказываетесь на вершине подъема дороги или в похожей ситуации. Избежать ослепления в такие моменты можно одним способом: непосредственно перед мгновением, когда вам по глазам должен хлестнуть «ксенон» встречного кроссовера, следует прищурить веки и отвести взгляд правее, в сторону темной обочины. Так можно избежать ошибки неопытного драйвера, который в конце каждого подъема слепнет и фактически теряет ориентацию в пространстве из-за этого.

По материалам открытых интернет-источников подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

Комплекты стендов (плакатов) для оформления классов по подготовке водителей всех категорий

тел./факс: 8 (01643) 4-45-18
моб./viber: 8 (029) 274-45-18

www.riaglobus.by

ООО «РИА«Глобус» УНП 290490530

ГОРЕ-УГОНЩИКИ

Бежали, да не убежали

Информация о том, что автомобиль ВАЗ-2107 въехал в забор и пытается скрыться, поступила сотрудникам БДПС ГАИ УВД Гомельского облисполкома ночью. Экипаж без промедления выехал по указанному адресу.

Прибыв на место, сотрудники увидели брошенный автомобиль, в котором было разбито водительское стекло и скручены провода зажигания, что могло свидетельствовать об угоне. Нашелся очевидец, рассказавший, что в машине было три человека, они сняли аккумулятор и скрылись.

Сотрудники дорожно-патрульной службы проверили близлежащую территорию и заметили свежие следы. Проследовав по ним, увидели трех молодых людей 18, 17 и 16 лет с аккумулятором. Двух удалось задержать. На место была вызвана следственно-оперативная группа.

В тот же день в отношении правонарушителей возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 214 (угон) Уголовного кодекса РБ.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Учредитель – Учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник» • **Редактор** Виноградова Елена Емельяновна

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

з С.Э. АКУШЕВИЧ (заместитель председателя Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций) **зЕ.Е. ВИНОГРАДОВА**
з Н.М. КОРОТКЕВИЧ (начальник УГАИ УВД Миноблисполкома) **зН.А. ЛЕЩЕНКО зТ.В. ЛУЦЕВИЧ**
з И.Ю. ПЕТРОВСКИЙ зВ.И. РИНГ (председатель Республиканского комитета Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций)
зГ.И. ШУЛЬГА (первый заместитель генерального директора РУП «Управляющая компания холдинга «Белавтодор»)

Свидетельство о регистрации № 1011 от 15.01.2010 (перерегистрация 20.03.2017), выдано Министерством информации Республики Беларусь

Адрес редакции: 220034, г. Минск, ул. Чапаева, 5, ком. 309, 310, 316, 317, 318, 403
Телефоны: главный редактор – 294-16-05 • **исполнительный редактор** – 294-02-80
бухгалтерия – 294-20-54 • **E-mail:** tv@telecom.by • **Сайт:** tbgazeta.by

Номер подписан **30.11.2018** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 6952. Заказ 4507. Цена свободная.

Подписной индекс 63241

Газета отпечатана в государственном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати» ЛП №02330/106 от 30.04.2004 г. Пр-т Независимости, 79, 220013, Минск.