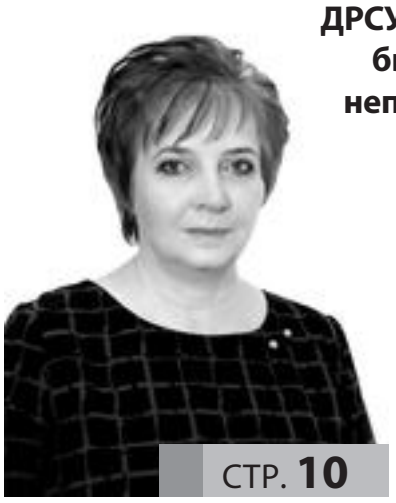
Электронная система сбора платы за проезд периодически начала фиксировать проезд без оплаты по белорусским платным дорогам грузовика с российскими номерами, который сразу после проезда контрольных рамок куда-то исчезал.

СТР. **2**



Без этой женщины сплоченная команда руководства Поставского ДРСУ № 132 была бы неполной.

СТР. **10**

На Гомельщине стартовала посевная кампания. И это доставляет немало хлопот не только аграриям, но и сотрудникам ГАИ.

СТР. **14**

tbgazeta.by

Тот, кто не соблюдает Правила дорожного движения, нарушает закон Божий, запрещающий убийство и самоубийство.

Иоанн XXIII

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

23 марта 2019 г., суббота, № 11 (1004)

20 марта руководство компании ЗАО «Штадлер Минск» и государственного предприятия «Минский метрополитен» в присутствии высокопоставленных гостей и представителей СМИ презентовали первый четырехвагонный поезд метро для столичной подземки.

3 Вместе с первыми солнечными мартовскими днями, когда внезапно исчез снег с дорог, водители ужаснулись: обнажились отдельные участки дорог, представляющие собой сплошные ямы.

8 Без него сегодня немыслимо представить города страны, однако и он стареет и ломается аналогично автомобилям. А ремонт обходится городскому бюджету в копеечку.

13 Что, скажете, плохого, если человеку нравится находиться за рулем автомобиля? Тем более если это профессионал. Но вот незадача: с некоторого времени, когда Валерия останавливали сотрудники Госавтоинспекции, он лишался права управления автомобилем.

16 А завтра – в строй… Во Дворце культуры Минского тракторного завода 13 марта состоялась военно-патриотическая акция ДОСААФ по вручению юношам девяти столичных районов удостоверений призывника.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНСПЕКЦИЯ МИНТРАНСА

С начала года на автомобильной дороге Р21 Витебск – Лиозно – граница Российской Федерации стали происходить странные вещи. Электронная система сбора платы за проезд периодически начала фиксировать проезд без оплаты по белорусским платным дорогам грузовика с российскими номерами, который сразу после проезда контрольных рамок исчезал.
Сотрудники Транспортной инспекции долго не могли понять, куда телепортируется автомобиль-нарушитель с такими номерными знаками. И свернуть-то некуда! Однако сколь веревочке ни виться… 16 марта призрачный дальнобойщик предстал перед очами сотрудников белорусской Транспортной инспекции.

Призрачный дальнобойщик

ЗАДЕРЖАТЬ ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

– В тот день нам поступила точная оперативная информация о том, что автомобиль, который мы разыскиваем с начала года, будет ехать по автомобильной дороге Р21 в сторону белорусско-российской границы, – рассказывает начальник управления контроля на платных дорогах филиала Транспортной инспекции по Витебской области Андрей Журов. – После тягач «Вольво» с рефрижератором попал еще и в поле зрение камер фиксации нарушений скоростного режима СООО «Безопасные дороги» в Лиозненском районе. Наша рейдовая группа была готова к проведению операции по его задержанию. Однако ребята могли не успеть остановить его. Когда поступило очередное сообщение о местонахождении нарушителя, наш автомобиль находился в 25–30 километрах от транспортного средства, которое следовало остановить. Медлить было нельзя, как и уповать на то, что дальнобойщик задержится на белорусско-российской границе. Мы обратились за помощью к сотрудникам ГАИ Лиозненского РОВД. Нужно отдать им должное: они оперативно откликнулись на нашу просьбу и примерно в 16.30 задержали машину в 500 метрах от белорусско-российской границы.

И НЕ ЛЕНЬ БЫЛО МЕНЯТЬ НОМЕРА

Как выяснилось, водитель-международник из Калининградской области более трех месяцев не платил за проезд по белорусским платным дорогам, производя нехитрые манипуляции со сменой номерных знаков. Он детально изучил дорогу и места пунктов сбора оплаты. При подъезде к очередной «рамке» он останавливался, перекручивал реальные номерные знаки на «запасные», а после проезда «препятствия» снова ставил на место правильные номера.

На 41-м километре автодороги Р21 расположены три пункта сбора оплаты. Нетрудно подсчитать: чтобы проехать этот незначительный по расстоянию участок пути ему приходилось шесть раз перекручивать номера. Причем делать это максимально осторожно, чтобы не вызвать подозрение у проезжающих мимо водителей и не попасться сотрудникам ГАИ, которые патрулируют трассу. Всего с начала года находчивый водитель из Калининградской области 37 раз проехал по данной автодороге без оплаты проезда.

– Водитель, когда мы ему предъявили доказательства его вины, признал нарушения, – комментирует Андрей Журов. – Он говорил, что таким образом пытался сэкономить деньги. Что из этого вышло, судите сами. Длина платной дороги составляет 41 километр. Тариф – 0,115 евро за километр. Общая стоимость проезда - 4,715 евро. 4,715 умножаем на 37 (количество проездов) и получаем 174, 45 евро. Прибавляем к этой сумме плату за прицеп и получаем 220 евро. А учитывая, что за каждое нарушение оплаты сбора за проезд по платным дорогам предусмотрена плата в увеличенном размере, которая составляет 260 евро, водителю, чтобы продолжить путь, пришлось перечислить 9630 евро. Сравните суммы: вместо 220 евро заплатил 9630.

Водителю – 49 лет. Он работал не на собственном автомобиле, а на транспортном средстве одной из компаний, зарегистрированных в Калининградской области. В этот раз он вез из Калининграда на территорию большой России более 20 тонн мороженой кильки. Возможно, это обстоятельство и сыграло определяющую роль в том, что спорить водитель не стал. У такого груза есть четкие сроки доставки при определенном температурном режиме. Если бы водитель не оплатил счет сразу, груз мог бы потерять в качестве. Это обошлось бы транспортной компании в большую сумму.

ИНТЕРНЕТ ВЕЩЕЙ

Сегодня достаточно часто упоминается такое понятие, как интернет вещей. Многие еще не совсем понимают, о чем идет речь. Электронная система сбора платы за проезд по платным дорогам в Беларуси, как и камеры фиксации нарушений скоростного режима, работает именно по такому принципу. Она в автоматическом режиме списывает средства за проезд и в случае нарушения передает информацию контролирующим органам. Чтобы посмотреть, как это работает, я выехал в рейд с сотрудниками Витебского управления контроля на платных дорогах филиала Транспортной инспекции по Витебской области на специальном автомобиле, созданном на базе микроавтобуса «Фольксваген».

Машина оказалась непростой. И дело не только в нанесенной на нее символике Транспортной инспекции.

– Это АНСО – автомобиль наблюдения за системой оплаты, – пояснил Андрей Журов, знакомя меня с особенностями дорогостоящей техники.

Оборудование рассчитано в первую очередь на отслеживание транспортного потока в режиме реального времени. Современная компьютерная начинка и антенны позволяют поддерживать постоянную связь в рамках всей электронной системы сбора платы за проезд BelToll.

То есть даже во время движения инспекторы могут видеть на мониторах сведения о любой машине: ее номер, страну, в которой она зарегистрирована, номер индивидуального прибора оплаты, тип договора. Помимо этого, становится ясно, имеются ли у владельца нарушения – проблемные авто сразу высвечиваются на красноватом фоне, выделяясь в списке законопослушных коллег.

Задняя часть АНСО отделена от водительского места решеткой. Сделано это с учетом особенностей человеческой натуры: вдруг кто-то станет агрессивным из-за необходимости расставаться с деньгами...

КОГО КАСАЕТСЯ?

По сути, на платных дорогах деньги с водителей должны списываться автоматически. Делается это с помощью специального устройства, для получения которого нужно в пункте обслуживания заключить соответствующий договор и зарегистрировать транспорт в системе электронного сбора платы.

Но касается это далеко не каждого: данная обязанность, в частности, не распространяется на автомобили с технически допустимой общей массой до 3,5 тонны, зарегистрированные на территории государств – членов ЕврАзЭС. Если же говорить о белорусах, то им не требуется платить за проезд ни на своих легковушках, ни на колесных тракторах, ни на мотоциклах и мопедах.

Совсем другие условия для граждан, например, балтийских или западноевропейских государств. Для них оплата обязательна, и лучше от нее не уклоняться.

Если обнаруживается, что на транспорте отсутствует необходимое устройство, с собственника средства передвижения по закону должна быть взыскана плата в увеличенном размере. Причем суммы весьма приличные: от 100 до 260 евро в зависимости от типа машины.

С начала года по 19 марта витебским управлением установлено 99 нарушений. С учетом последнего случая с нарушителей в доход государства взыскано 22 760 евро.

УМЕТЬ СЛЫШАТЬ И ЗАМЕЧАТЬ

Согласно графику сотрудники управления контроля на платных дорогах филиала Транспортной инспекции по Витебской области ежедневно заступают на дежурство, во время которого мониторят поток авто. Его интенсивность бывает разной и больше зависит от изменений в экономической ситуации. В тот день, когда с инспекторами дежурил я, с 08.30 до 11.00 компьютер зафиксировал около 50 номеров – это немного.

АНСО может стоять неподалеку от границы с Российской Федерацией, а может курсировать по участку платной дороги. Несмотря на то что многое делает умная техника, людям тоже хватает работы.

Во-первых, необходимо отслеживать информацию, появляющуюся на мониторе. Во-вторых, инспекторы осуществляют визуальный контроль автомобилей, которые вызывают сомнения, проверяют правильность установки электронного устройства, а также путевые листы или товарно-транспортные накладные, чтобы выяснить, куда и откуда следует машина, сколько рамок системы BelToll она должна проехать в соответствии с документами. Данные о транспортных средствах, не имеющих приборов оплаты, вносятся в компьютер вручную. Например, останавливают автомобиль, вбивают в компьютер его номер и смотрят: по документам машина российская, до 3,5 т, значит, платить за проезд не требуется.

Как известно, незнание закона не освобождает от ответственности. Поэтому каждого, кто пытается проехать платную дорогу не по правилам, ждет наказание, как бы человек ни давил на жалость и ни пытался оправдаться. Кстати, знаки, предупреждающие о въезде на такие участки трассы, хорошо заметны.

Нарушителям предлагают на месте уплатить сбор в увеличенном размере, у инспекторов имеется терминал для расчета карточками. Кто-то сразу соглашается, кто-то начинает искать лазейки.

– Меньше всего спорят водители в возрасте, – говорят инспекторы. – Люди старой закалки понимают: если нарушили – надо отвечать. Но встречаются и те, кто не желает выполнять требования Транспортной инспекции.

А иногда среди иностранцев попадаются чрезвычайно «экономные» водители, до последнего надеющиеся обойти законные требования. Особенно этим грешат россияне. Есть водители, которые пытаются производить манипуляции с приборами – один такой находчивый прятал его в бардачок. Другие призывают на помощь хакеров, чтобы те нашли способ обмана системы. Третьи просто «включают дурака»: почему нет денег на счету, не знаю, понятия не имею, кто должен за этим следить, вообще мне ничего не понятно.

ДЕЛО ЧЕСТИ

– Установить и наказать «призрачного дальнобойщика» в определенный момент для сотрудников управления контроля на платных дорогах филиала Транспортной инспекции по Витебской области стало делом чести, – говорит Андрей Журов. – Мы внимательно изучали информацию, полученную из различных источников, анализировали данные. И в какой-то момент поняли: искать машину надо не по номерному знаку, а по внешним признакам. У этого автомобиля были особые приметы – узор из ромбиков на кабине тягача. Более того, мы установили приблизительную периодичность при проезде этим водителем автодороги Р21, что тоже облегчило проведение операции.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ДОРОГИ БЕЛАРУСИ

Статус задачи – первоочередная

Вместе с радостью от первых солнечных мартовских дней, когда внезапно исчез снег с дорог, водителей постигло удивление, граничащее с ужасом: обнажились отдельные участки, представляющие собой сплошные ямы. Дорожникам же удивляться некогда – они практически без выходных занимаются ямочным ремонтом. И пишут ответы на жалобы пользователей…

В Интернете «гуляет» запись с видеорегистратора о плачевном состоянии автомобильной дороги Р20 Витебск – Полоцк – граница Латвийской Республики в районе Новополоцка. Множество нареканий вызывает М1 в Толочинском районе, которая разрушается буквально на глазах...

– Я ежегодно плачу государственную пошлину, которая должна идти на ремонт дорог. Однако сборы есть, а дорог нет, – этот комментарий одного из пользователей созвучен с сотнями других.

Автомобилисты гнут диски, рвут шины в ямах и везут по колдобинам квитанции об уплате пошлины. Когда колесо попадает в трещину дорожного покрытия, тут же вспоминаешь, что в прошлом году такая же яма стала причиной ремонта подвески. Да и расположена она была на той же дороге. Почему усилия дорожных служб не приводят наши дороги в нормальное состояние?

– Общая протяженность дорог, обслуживаемых структурными подразделениями РУП «Витебскавтодор», составляет 3019 км, – говорит главный инженер предприятия Александр Рымашевский. – Нынешняя зима в Беларуси была непростой из-за высокого количества осадков, выпавших в декабре–январе, и февральских колебаний температуры. В результате чередования замерзания и оттаивания воды в трещинах асфальтобетонного покрытия дорог образовались ямки. Они и показали себя сразу после того, как растаял весь снег. Причем одновременно на всем протяжении дорог. Надо понимать, что моментально устранить ямочность невозможно. На все надо время. Конечно, результат зимы не выглядел бы столь печально, если б выдерживались межремонтные сроки эксплуатации. В связи с определенными финансовыми трудностями протяженность дорог с просроченными сроками капитального и текущего ремонтов на нашей сети составляет 2936 км, или 97% от их общей длины. Дорога требует постоянной заботы, и ее качество зависит от многих факторов.

В соответствии с материалами диагностики, проведенной РУП «Белдорцентр», на автомобильных дорогах «Витебскавтодора» необходимо выполнить 426 км капитального ремонта на сумму 167,8 млн рублей и 755 км текущего – на сумму 94,4 млн рублей. На 2019 год РУП «Витебскавтодор» на капитальный ремонт автомобильных дорог выделено 8,3 млн рублей. На них планируется выполнить капитальный ремонт 8,6 км автодорог, а также 72,5 пог. метра мостов. На текущий ремонт в 2019 году предприятию выделены 15,63 млн рублей. Их планируется освоить на текущий ремонт 90 км автодорог, а также 259,32 пог. метра мостов.

...Мы мчимся на автомобиле по М8/Е95 через поселок Руба, где недавно была выполнена реконструкция дороги в ходе введения в эксплуатацию 4-го пускового комплекса Северо-западного обхода Витебска. И не замечаем ям. Их на новом участке просто нет. Зато дальше трещины и ямы встречаются все чаще.

– Мы обслуживаем 55 км автомобильной дороги М8/Е95, – говорит начальник ЛДД № 311 филиала ДЭУ № 31 РУП «Витебскавтодор» Александр Чаплыгин. – Закономерность видна невооруженным взглядом. На тех участках, где относительно недавно производился ремонт, дорожное покрытие находится в удовлетворительном состоянии. А там, где мы и ранее обходились только ямочным, там его выполняем и теперь.

На дороге работает техника. Ямочный ремонт производится с помощью установки ЯР-4 на базе автомобиля МАЗ. По сути, это бункер с подогретым до рабочей температуры асфальтом.

– Мы не останавливали проведение ямочного ремонта всю зиму. Использовали так называемый «холодный асфальт» – складируемую органоминеральную смесь (СОМС). С помощью такой технологии работы можно производить и в минусовые температуры, – поясняет Александр Григорьевич. – Многие не понимают, фотографируют и выкладывают в Интернет фото с подписями «Зима. Кладут асфальт». Но это уже проверенная временем технология. И лучше, чем ямы, которые, если не предпринимать усилий, будут с каждым днем разрастаться. Благодаря нашим усилиям дорога из зимы вышла в достойном состоянии.

Перед началом работ по ямочному ремонту определяются границы повреждений, выявляются имеющиеся и потенциальные дефекты, рассчитывается площадь работ. Далее поврежденный участок фрезеруется, производится очистка дефектного сектора от асфальтогранулята. Финишная операция – укладка и уплотнение асфальтобетонной смеси.

На этом участке работали восемь человек: два механизатора, два водителя и четверо дорожных рабочих.

– В последние дни работаем почти без остановок, – говорит один из рабочих и снова берется за лопату.

– Сегодня закроем около 30 квадратов. Но ямки появляются постоянно. Их одномоментно не заделаешь, – поясняет Александр Чаплыгин.

РУП «Витебскавтодор» постоянно на протяжении многих лет проводит работу по закупке современной техники для выполнения ямочного ремонта в зимних условиях. В филиалах имеются и находятся в исправном состоянии 37 машин. В частности, в распоряжении дорожников – 13 единиц механизмов ЕМ-3200, одна – ЕМ-610, одна – ЕМ-350, 14 – ПМ-107, восемь – ЯР-4.

Результат не заставил себя долго ждать. «Витебскавтодор» – в лидерах по темпам ямочного ремонта. Предприятием с начала года до начала марта ликвидировано более 20 тыс. кв. метров ямочности, что в два раза больше прошлогодних показателей. Кроме СОМСа, предприятие работает с горячим асфальтобетоном с температуропонижающей добавкой. Данной смесью можно работать при температуре воздуха до минус 10 градусов.

Вместе с тем проведенные выборочные проверки состояния дорожной сети показали, что ситуация с наличием ямочности остается напряженной. В настоящий момент предстоит ликвидировать около 1500 кв. метров. При этом ряд участков дорог общей площадью более 150 км имеет сплошное разрушение покрытия. Ямочный ремонт для дороги в таком состоянии, что мертвому припарка. Для стабилизации ситуации требуется запускать асфальтобетонные заводы и привлекать силы подрядных организаций для устройства на этих участках нового покрытия.

Работам по устранению ямочности в РУП «Витебскавтодор» присвоен статус первоочередных. Ежедневно ликвидируется в среднем 700–800 кв. метров ямочности всеми доступными из имеющихся средствами, материалами и технологиями. На выполнении ремонта задействовано 30 бригад численностью более 200 человек.

Проблема заключается в том, что ежедневное образование ямочности находится на уровне ее ликвидации. Не успевают дорожники заделать одну ямку, как появляется новая. Такая динамика – сигнал о том, что верхний слой асфальта износился и требует замены.

К тому же, как мы уже неоднократно говорили, многие дороги Витебщины строились еще в советские времена и не рассчитаны на современные нагрузки. На сегодняшний день 1117 км дорог, которые обслуживает автодор, эксплуатируются с ограничением несущей способности на ось транспортного средства до 6 тонн. То есть если быть пунктуальными, то на 37% республиканских дорог на территории Витебской области нельзя пускать современные грузовики. Возросшая интенсивность движения и вес автомобилей планомерно убивают в первую очередь такие дороги.

В этом году Беларусь примет II Европейские игры, по нашим дорогам поедут тысячи гостей. И, конечно, нам хочется показать страну с лучшей стороны. В РУП «Витебскавтодор» уже издано распоряжение «Об организации работ в выходные дни». Руководители филиалов лично контролируют строгое соблюдение технологии и качество работ при ежедневном выполнении ямочного ремонта. Коллектив прилагает все усилия для поддержания вверенной ему дорожной сети в надлежащем состоянии. Работники ДЭУ трудятся весь световой день, выходят на объекты в выходные и праздничные дни.

В первую очередь устраняются дефекты на магистральных республиканских дорогах с высокой интенсивностью движения. Незамедлительно ликвидируется и ямочность, если она влияет на безопасность дорожного движения. По оценкам специалистов предприятия, сегодня, несмотря на описанные выше проблемы, обеспечивается безопасное и бесперебойное движение транспорта.

Но и пользователи должны понимать: как невозможно на лету ловить снег или дождь, так нереально остановить естественные процессы разрушения покрытия дорог и тем более моментально заделать все ямки. Прежде чем ругать ямы и дорожников, надо поставить себя на их место. Ту же пошлину, которой в последнее время упрекают дорожников, даже, по официальным данным, добросовестно платит не более половины автовладельцев…

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

Аварийность на дорогах страны с 14 по 20 марта

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 14 марта: 10–0–10
Пятница, 15 марта: 9–4–7
Суббота, 16 марта: 7–2–7
Воскресенье, 17 марта: 5–2–3
Понедельник, 18 марта: 3–0–3
Вторник, 19 марта: 3–1–2
Среда, 20 марта: 5–0–6
Итого: 42–9–38

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 11
Минская – 7
Брестская – 6
Гродненская – 4
Витебская – 7
Могилевская – 3
Гомельская – 4

Начинаются каникулы!

В связи с началом весенних каникул у школьников Госавтоинспекция убедительно просит родителей обеспечить безопасную перевозку детей к местам отдыха, напомнить юным пешеходам и велосипедистам правила безопасного поведения и пересечения проезжей части, в том числе во дворе.

Отправляясь в поездку на автомобиле, не забывайте, что ребенка до 12 лет необходимо перевозить с использованием специального удерживающего устройства, а детей постарше пристегивать стандартным ремнем безопасности.

Чтобы избежать трагических событий и максимально обезопасить отдых ваших детей, постоянно контролируйте их местонахождение и интересуйтесь, чем именно они занимаются на улице. Малолетние должны постоянно находиться под присмотром взрослых.

Объясняйте юным участникам движения, что нельзя резко выходить или выбегать на дорогу из-за припаркованных автомобилей, даже если эта дорога находится на прилегающей к жилой застройке территории. Прежде чем ребенок ступит на проезжую часть, он должен остановиться (снять наушники, отключить телефон), осмотреться и убедиться, что поблизости нет движущихся в его сторону автомобилей.

Во время пересечения проезжей части смотреть по сторонам, а не отвлекаться на разговоры по телефону или рассматривание изображения на экране гаджета.

Ребенку до 14 лет запрещено выезжать на велосипеде на дорогу без сопровождения взрослого.

Детям до 16 лет нельзя садиться за руль скутера, мопеда. Прежде чем ощутить себя водителем мопеда, подросток обязан сдать экзамен в ГАИ и получить удостоверение соответствующей категории.

С начала года на дорогах республики погибли три ребенка, 49 несовершеннолетних получили травмы.

В выходные дни и на время школьных каникул сотрудники ДПС усилят контроль соблюдения водителями скоростных режимов, правил проезда пешеходного перехода и безопасной перевозки детей, сосредоточат внимание на пресечении нарушений Правил дорожного движения несовершеннолетними, а также взрослыми при сопровождении детей.

Не экономьте на безопасности!

На дорогах Беларуси в минувшем году 16 из 22 погибших детей были пассажирами транспортных средств. Большинство из них в нарушение ПДД перевозились непристегнутыми и без детских удерживающих устройств.

В современной жизни опасность стать участником дорожно-транспортного происшествия постоянно увеличивается вместе с ростом скоростей, мощностей и количества автомобилей. Потому именно сегодня, когда в большинстве семей есть автомобиль и родители ежедневно совершают поездки с детьми, как никогда остро стоит проблема защиты ребенка от травм и последствий, связанных с ДТП. Ведь в случае дорожного происшествия, если взрослый отделается незначительными ушибами, ребенок может получить серьезные травмы, а то и вообще погибнуть.

В салонах автомобилей в текущем году получили травмы 14 детей, один несовершеннолетний погиб.

Еще не придумано более простого и надежного защитного приспособления для ребенка, чем автомобильное кресло. Производители предлагают ряд моделей автомобильных сидений, предназначенных для безопасной перевозки детей от грудничкового возраста до 12 лет. В основном они подразделяются на пять классов в зависимости от веса и роста ребенка. Кроме основных, существуют еще универсальные модели, позволяющие «расти» креслу вместе с малышом. Например, одно кресло может прослужить три года, если оно рассчитано на вес от минимума до 18 кг (категория «0-1»). А срок службы сиденья группы «1-2» может составить примерно 6 лет. Кроме того, некоторые модели имеют регулировку ширины сиденья и наклона спинки кресла и еще много различных «фишек». Так что единственно верный совет: посетите специализированный магазин и разберитесь в многообразии вариантов.

Еще одна немаловажная деталь – способ установки детского автокресла в автомобиле. Ребенок первого года жизни должен путешествовать обязательно спиной к дороге (лежа или полулежа) и всегда лицом против направления движения. Дело в том, что если посадить грудничка лицом вперед, то даже при незначительном торможении хрупкая шея не сможет удержать тяжелую голову. При этом детское кресло можно расположить как на заднем, так и на переднем сиденье. Но обязательно помните: механизм подушки безопасности должен быть отключен.

Детское удерживающее устройство – вещь не дешевая, но жизненно необходимая. Не экономьте на жизни и здоровье вашего ребенка!

С начала года возбуждено 10 уголовных дел за дачу взятки инспектору ГАИ.

Коррупции – нет

Очередная попытка подкупа сотрудника Госавтоинспекции произошла вечером 16 марта недалеко от городского поселка Корма, что на Гомельщине.

Будучи задержанным по поводу нетрезвого вождения, 50-летний местный житель решил дать взятку сотруднику ГАИ. Чтобы избежать административной ответственности, он попытался передать инспектору 200 долларов США. Сейчас фигурант задержан, и уровень его ответственности кратно возрос до уголовной.

Этот случай далеко не первый. За последние три месяца возбуждено десять уголовных дел.

3 марта в Осиповичском районе Могилевской области сотрудники ГАИ остановили 33-летнего мотоциклиста, у которого отсутствовали мотошлем, технический осмотр, договор обязательного страхования. Зато присутствовало опьянение. Чтобы уладить возникшие проблемы, мужчина попытался дать инспектору ДПС в качестве взятки 50 рублей. Сотрудник неоднократно предупреждал нарушителя об уголовной ответственности, но тот настаивал на своем.

26 февраля возбуждено уголовное дело в отношении 43-летнего жителя Мостовского района Гродненской области. Его остановил наряд ДПС за управление с признаками алкогольного опьянения мотоблоком. Водитель чистосердечно признался, что выпивал со знакомым, а за то, чтобы его «как-будто не заметили», попытался дать взятку.

24 февраля поздно вечером недалеко от Могилева дорожные милиционеры остановили автомобиль «Опель-Вектра». Шофер оказался нетрезвым (1,6 промилле), отсутствовали технический осмотр, договор обязательного страхования, водительское удостоверение. Ничего лучшего нарушитель не придумал, как всучить правоохранителям деньги. Результат предсказуем: задержание и возбуждение уголовного дела.

20 января 38-летний водитель «БМВ» предложил инспектору ДПС Партизанского РУВД Минска 500 долларов США в качестве вознаграждения, чтобы его не привлекли к ответственности за управление авто в нетрезвом виде.

23 января возбуждено уголовное дело в отношении 34-летнего жителя Брестской области, который в служебном кабинете ГАИ Каменецкого РОВД пытался дать взятку в сумме 280 рублей за то, чтобы закрыли глаза на вождение в состоянии опьянения.

Хотелось бы отметить, что привлечение взяткодателя к ответственности – принципиальная позиция ОВД. А тем, кто этого до сих пор не понял, еще раз напоминаем: за дачу взятки должностному лицу при исполнении служебных обязанностей предусмотрена уголовная ответственность по статье 431 Уголовного кодекса РБ (дача взятки). Наказание предусмотрено серьезное – от внушительных штрафных санкций до лишения свободы на срок до пяти лет. При даче взятки повторно либо в крупном размере ответственность возрастает – максимум связан с лишением свободы на срок до десяти лет с конфискацией имущества.

Безусловно, попытка избежать административного наказания и решить вопрос с инспектором ГАИ взяткой может закончиться для водителя реальным сроком в местах не столь отдаленных. Стоит ли это того? Ответ очевиден.

Материалы полосы подготовила Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям УГАИ МВД Беларуси

Что я знаю, а что еще узнаю

В преддверии школьных каникул сотрудники Госавтоинспекции провели в учреждениях образования профилактические мероприятия, направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних.

Одна из таких акций прошла в ГУО «ЦДОДиМ «Ветразь» г. Минска». Девять команд из школ и гимназий Октябрьского района столицы соревновались в тематической интеллектуальной игре «КВИЗ – безопасности!». Вниманию ребят были представлены вопросы, на которые необходимо было ответить за ограниченное время. По окончании были определены победители, которые получили заслуженные дипломы и тематические сувениры от Госавтоинспекции.

ГАИ обращается к родителям и напоминает, что именно они несут ответственность за своих детей, а также призывает приложить максимальные усилия, чтобы обезопасить самых юных и незащищенных участников дорожного движения.

Возможно, многие отправятся на каникулы за город, поэтому не стоит забывать о правилах безопасной перевозки детей. Водителям необходимо быть готовыми к внезапному появлению ребят на дороге, особенно на дворовых территориях и в местах массового скопления людей.

Виктория ЦАРУК, старший инспектор по АиП ОГАИ Октябрьского РУВД г. Минска

Дети писали письмо

Госавтоинспекция Партизанского района совместно с учащимися ГУО «СШ № 22» провела акцию «Письмо водителю!».

Ученики написали письма, адресованные водителям. В них просят их быть внимательными, аккуратными на дороге, всегда соблюдать Правила дорожного движения и пропускать пешеходов на пешеходных переходах. Многие ученики обратили внимание на то, что по дорогам нельзя ездить в нетрезвом состоянии.

Большинство водителей, получивших письма, доброжелательно и с улыбкой отнеслись к такой необычной форме обращения детей-пешеходов к взрослым-водителям. Хочется надеяться, что результатами проведенной акции станут увеличение числа автовладельцев, соблюдающих Правила дорожного движения, и сокращение количества раненых и погибших детей на улицах нашего города.

Даже если один водитель вспомнит строки из детского письма, сбавит скорость, пропустит ребенка на пешеходном переходе, возможно, этим он сохранит чью-то жизнь. А это значит, дети трудились ненапрасно.

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

Без беготни и спешки

На территории г. Минска в январе – феврале с участием детей в возрасте до 18 лет зарегистрировано 9 дорожно-транспортных происшествий (+60% к 2018-му), в результате которых 9 детей получили телесные повреждения: шестеро являлись пешеходами (70%), трое – пассажирами (30%).

На территории республики погибли два ребенка (пассажир и пешеход) и 44 получили травмы.

Как показывает статистика, основными нарушениями Правил дорожного движения детьми являются:

– переход проезжей части в неустановленном месте или на запрещающий сигнал светофора;

– внезапный выход на дорогу из-за стоящего транспорта;

– игра на проезжей части (катание на роликах, велосипеде).

Как же научить ребенка безопасному поведению на улице? Важно воспитать у детей следующие виды навыков:

– навык наблюдения. Научите ребенка видеть предметы, закрывающие обзор проезжей части. Для этого ему надо многократно показывать их с тротуара, когда они скрывают, вот-вот скроют или только что скрыли движущийся автомобиль. Таким же образом ребенок должен научиться видеть факторы, отвлекающие его внимание, как сигналы опасности. Таким фактором может быть автобус, остановившийся на противоположной стороне улицы. Спеша, люди нередко попадают под колеса автомобиля, так как их внимание в этот момент переключено только на автобус;

– навык спокойного поведения на улице. Он воспитывается на личном примере родителей;

– навык переключения на улицу. Бордюрный камень тротуара – это граница, за которой кончаются привычки, действующие в быту. Научите ребенка замечать эту границу: замедлять движение, останавливаться, выдерживать необходимую паузу для психологического переключения в связи с переходом в опасную зону. И здесь пример родителей тоже имеет решающее значение;

– навык переключения на самоконтроль. Попав на проезжую часть, ребенок должен следить за своим поведением, правильно оценивать дорожную обстановку. Выработка такого навыка требует определенной тренировки. Устная информация о том, что необходимо при переходе улицы смотреть сначала направо, а затем – налево, не действует должным образом. Учите этому ребенка на практике. Поиграйте с ним в игру: вы – ребенок, а он – родитель, который переводит вас через дорогу.

ПОМНИТЕ: одно неправильное действие родителей на глазах у ребенка или вместе с ним может перечеркнуть все предостережения. Поэтому с детьми – никакой спешки на проезжей части, никакого бега через дорогу к автобусу, никаких разговоров о постороннем во время перехода, никаких движений наискосок, в стороне от перехода или на красный свет.

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

Три улицы, один сквер

В Минске появятся улицы Николы Теслы, Белградская и Банцеровская, а также сквер Евфросинии Полоцкой. Соответствующее решение было принято на 9-й очередной сессии Мингорсовета, передает корреспондент агентства «Минск-Новости».

Так, проектируемому проезду № 3 в районе ул. Зацень будет присвоено наименование «Улица Банцеровская».

– Оно происходит от названия деревни Банцеровщины, которая ранее располагалась в нескольких километрах от Минска. В настоящее время Банцеровское городище входит в список памятников археологии нашей страны, – пояснила начальник управления культуры Мингорисполкома Виталина Рудикова.

С учетом мнения жителей столицы проектируемые улицы № 3 и № 5 на территории комплекса «Минск-Мир» станут имени Николы Теслы и Белградская.

– Ученый и изобретатель Никола Тесла, опередивший свое время, имеет сербское происхождение. Сегодня между Беларусью и Сербией налажены и развиваются дружественные отношения и межпарламентское сотрудничество, – сказала Рудикова.

Также комиссия по наименованию и переименованию проспектов, улиц, площадей и других составных частей Минска поддержала предложение администрации Фрунзенского района присвоить зеленой территории в границах ул. Притыцкого имя Евфросинии Полоцкой и в дальнейшем называть эту территорию «Сквер Евфросинии Полоцкой».

БЛАГОДАРИМ ЗА СЛУЖБУ

В Центральное РУВД столицы обратилась Екатерина Васильевна: «Выражаю огромную благодарность майору милиции Алексею Ходасевичу и старшему лейтенанту Максиму Коваленку за то, что они очень быстро вернули мне утерянный кошелек со всем содержимым».

Субботним утром экипаж ОГАИ Центрального РУВД остановился на бульваре Шевченко. В это время к сотрудникам ГАИ подбежало несколько ребят. Они рассказали, что нашли неподалеку кошелек, который и передали милиционерам. В нем сотрудники ГАИ обнаружили страховую карточку, в которой были указаны данные женщины. Связавшись с ней, инспекторы вернули кошелек и напомнили Екатерине Васильевне, чтобы она внимательнее относилась к личным вещам.

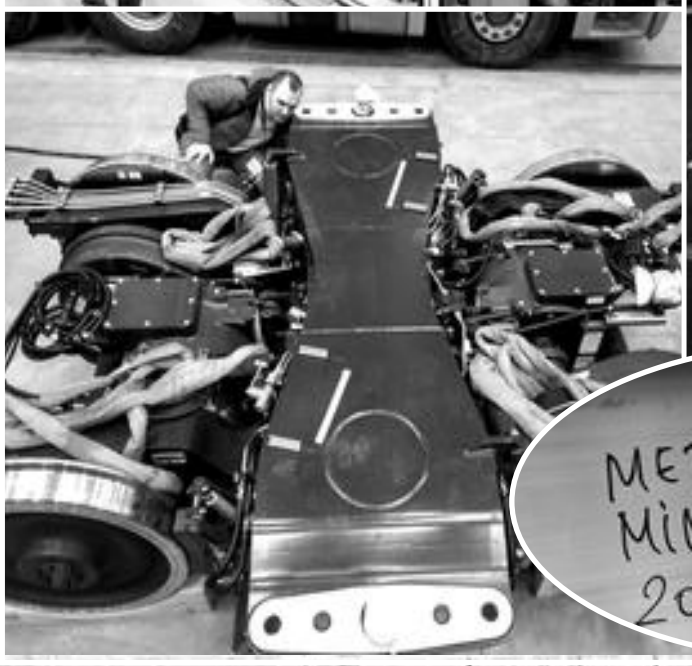
Анастасия РЕДЬКО, старший инспектор по агитации и пропаганде отдела ГАИ Центрального РУВД г. Минска

МЕТРО: ЛЮДИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

35 лет

«Штадлер»,

20 марта руководство компании ЗАО «Штадлер Минск» и государственного предприятия «Минский метрополитен» в присутствии высокопоставленных гостей и представителей СМИ презентовало первый четырехвагонный поезд метро для столичной подземки.



Во время торжественной церемонии с приветственным словом выступили первый заместитель премьер-министра Республики Беларусь Александр Турчин, председатель совета директоров и владелец Stadler Rail Group Петер Шпулер, главный инженер государственного предприятия «Минский метрополитен» Игорь Шестаков и директор компании ЗАО «Штадлер Минск» Филипп Бруннер. От метрополитена в мероприятии также приняли участие заместители директора Ирина Розум, Юрий Воробьев, Вадим Полищук, начальник службы подвижного состава Владимир Семашко и пресс-секретарь Андрей Дроб.

В январе 2017 года руководство государственного предприятия «Минский метрополитен» и ЗАО «Штадлер Минск» подписали договор на поставку десяти поездов метро для белорусской столицы: шести четырехвагонных и четырех пятивагонных. В 2019-м метрополитену поставят шесть поездов, а вся партия в соответствии с контрактом должна быть передана в 2020 году. Разработка и производство нового подвижного состава осуществлялись на белорусском предприятии «Штадлер Минск» в соответствии с новейшими решениями в области железнодорожного машиностроения.

Согласно производственному плану на площадях «Штадлер Минск» проведут ряд испытаний, в том числе на соответствие габариту, принятому в Минском метрополитене, и взвешивание как целого электропоезда, так и повагонное. Затем первый состав будет транспортирован по железнодорожным путям в одно из депо Минского метрополитена для статических и динамических пусконаладочных испытаний. Приемочные проведут специалисты ЗАО «Штадлер Минск» и испытательных центров на действующих линиях и тракционных путях депо при содействии государственного предприятия «Минский метрополитен». Коммерческая эксплуатация нового подвижного состава начнется после завершения всех этапов приемочных испытаний.

При разработке нового подвижного состава инженеры уделили особое внимание цветографическому решению и внешнему дизайну вагонов метро, чтобы создать оригинальный и запоминающийся образ, ассоциативный с городом Минском и столичным метро, а также подчеркнуть высокий технический уровень новых вагонов. В основу цветового решения легли цвета герба Минска: синий, белый и красный. Для внутреннего дизайна характерны применение светлых оттенков, лаконичные формы и цельность пространства.

Концепция вагонов метро основана на принципе модульности. На уровне подвижного состава он означает возможность составления электропоездов общей составностью от четырех до восьми вагонов. Длина четырехвагонного

в добрый путь!

поезда составляет 78,4 метра, пятивагонного – 97,65 метра. Количество мест для сидения – 168 и 212 соответственно. Максимальная ширина вагона – 2650 мм, высота – 3690 мм.

Кузов вагона нового поезда представляет собой цельнометаллическую несущую конструкцию из алюминиевых сплавов со сроком службы 50 лет. В конструкции кузова вагона заложено применение звукопоглощающих материалов, позволяющих снизить уровень шума как в пассажирском салоне, так и на рабочем месте машиниста в кабине.

Просторные входные площадки обеспечивают отличные условия для быстрой посадки и высадки пассажиров, а для повышения безопасности зона возле дверей выделена желтым цветом. Сиденья в салоне расположены продольно с креплением к боковым стенам вагона.

В головных вагонах, в непосредственной близости от входной двери, оборудована зона для перевозки лиц с ограниченными возможностями, а также предусмотрены дополнительные откидные сиденья. Для связи с машинистом в зонах для людей с ограниченными возможностями и в переходах на удобной высоте размещены устройства связи «пассажир – машинист».

Широкие межвагонные проходы хорошо освещены и оборудованы удобными поручнями. Сочлененная конструкция предоставляет пассажирам необходимый уровень комфорта при перемещении по салону и дополнительные места для стоящих пассажиров.

На кузове головного вагона установлены цифровые видеокамеры наружного видеонаблюдения вдоль состава, обеспечивающие необходимую обзорность машинисту. Салон каждого вагона также оснащен четырьмя цифровыми видеокамерами.

Имеются места для подзарядки электронных девайсов. Пассажирский салон и кабина машиниста для обеспечения комфорта оборудованы системой кондиционирования воздуха.

Для контроля и безопасности движения, снижения расхода электроэнергии и сокращения интервалов движения электропоезда оснащены системой автоведения. Основные ее функции заключаются в соблюдении графика движения поездов и автоматической остановке поезда на станциях, оборудованных барьерами.

Головные вагоны новых электропоездов оснащены откидными телескопическими трапами для быстрой и безопасной эвакуации пассажиров в чрезвычайных ситуациях.

Гарантийный срок эксплуатации поездов составляет 560 тысяч километров пробега, который исчисляется со дня ввода поезда в эксплуатацию. Современные поезда соответствуют всем необходимым требованиям в части безопасности, комфорта, удобства управления и технического обслуживания.

Данный инновационный состав проектировался и изготавливался по техническим требованиям Минского метрополитена, под контролем и при активном участии его специалистов.

В своем выступлении на презентации состава главный инженер государственного предприятия «Минский метрополитен» Игорь Шестаков отметил:

– В электропоезде компании «Штадлер Минск» заложены новые, прогрессивные инновационные технологии международного уровня. Для нас они очень нужны и важны. Ведь Минский метрополитен всегда нацелен на создание максимально комфортных условий для пассажиров и безусловное обеспечение безопасности перевозок. В технические решения нового электропоезда заложены улучшенные технико-экономические показатели. Среди них можно выделить использование цельноалюминиевого кузова и асинхронного тягового привода. Эти и другие новации должны увеличить нормативный срок службы кузова вагона и тележек, а также продлить межремонтный пробег. Соответственно мы сможем существенно снизить эксплуатационные расходы. Также очень важным показателем нового электропоезда является экономичный удельный расход электроэнергии. Для нас это весьма актуально, потому что сегодня доля затрат на электроэнергию в эксплуатационных расходах метрополитена составляет 15 процентов.

29 июня исполнится 35 лет с момента пуска минского метро. Назрела необходимость поступательного обновления подвижного состава на двух его действующих линиях. Поэтому, если электропоезда компании «Штадлер Минск» успешно пройдут предстоящие тестовые испытания и хорошо зарекомендуют себя на третьей линии, появится перспектива для дальнейшего сотрудничества между данной структурой и метрополитеном.

Пользуясь случаем, Игорь Шестаков сказал теплые слова в адрес всех сотрудников компании «Штадлер Минск» и государственного предприятия «Минский метрополитен», принимающих участие в этом важном проекте, за профессионализм и ответственность.

Во время торжественной церемонии Филипп Бруннер вручил Игорю Шестакову символический ключ от нового поезда и поблагодарил за продуктивное двустороннее сотрудничество.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

ЛИФТЫ

«Такси» по вызову. Кнопкой

Лифт. Без него сегодня немыслимо представить города страны, однако и он стареет и ломается аналогично автомобилям. А ремонт обходится городскому бюджету в копеечку.

Еще два года назад в Витебской области нуждались в плановой замене 273 лифта, отработавших нормативные сроки эксплуатации. Однако недостаток финансирования не позволил выполнить задание. По итогам года заменили около 40 лифтов – капля в море. Естественно, планы передвигаются, увеличивая число опасных для эксплуатации лифтов.

В текущем году крайне важно установить вместо самортизированных 320 лифтов, а с учетом переходящих из планов предыдущих лет – 526. Если подробнее, то замена устаревшего вертикального транспорта в жилых домах необходима в разных городах области по-разному: в Новолукомле – три лифта, Орше – 29, Полоцке – 57, Новополоцке – 138, в Витебске – 299. Кроме того, наверное, будут заменены они в больницах Богушевска, Шумилино, Толочина, Лиозно, Новолукомля. К слову, один лифт обходится налогоплательщикам в 25–30 тысяч рублей (чем выше дом, тем дороже).

В ожидании финансирования и за недостатком материальных ресурсов «Витебсклифт» прекратил эксплуатацию всех кабин, использование которых для подъема и спуска в многоэтажках представляет опасность. То и дело слышишь жалобы знакомых на усталость хождения по лестничным пролетам. Люди стараются сократить по возможности количество выходов из дому. Многие старики напрочь отказываются от прогулок, полагаясь на доставку продуктов и лекарств детьми и внуками. А каково молодым родителям ходить с колясками и младенцами вверх-вниз?! Жильцы высоток обрывают телефоны в ЖЭУ и горисполкомах, ОАО «Витебсклифт» и ОАО «Новополоцклифт». Увы, в ответ чиновники разводят руками: скорость замены лифтов в основном напрямую зависит от поступления денег из бюджета на эту процедуру.

Из республиканского бюджета на эти цели нынче выделено порядка 14 миллионов рублей, область добавила к ним миллион. И все-таки причина отставания от графика замены подъемных машин в Придвинье не только в неритмичности финансирования.

Подводит витеблян изготовитель – ОАО «Могилевлифтмаш», начавший поставку оборудования только под конец 2018 года, резко увеличив тем самым на местах объем работ по его замене сразу в десятки раз. Обслуживающим предприятиям – ОАО «Витебсклифт» и ОАО «Новополоцклифт» – пришлось создать дополнительно 21 и семь бригад монтажников соответственно. Процесс установки новых 206 лифтов затянулся, плавно перетекая на этот год. Между тем к концу 2020-го следует заменить по области 1094 лифта, и речь идет о безопасности граждан. Неудивительно, что к монтажу подключились частные фирмы Беларуси и ближайших соседей – России и Украины.

Директор ОАО «Витебсклифт» Иван Радкевич, специалист с 40-летним стажем, предпочитает иметь дело с серьезными организациями, гарантирующими качество и безопасность, а не короткие до нереальности сроки демонтажа старых и установки новых кабин. Он уверяет: члены специальной комиссии по приемке лифтов контролируют как соблюдение заявленных исполнителями работ параметров, так и соответствие стандартам качества и параметрам, заложенным в проектно-сметной документации. Только на обкатку оборудования позволяют сократить сроки.

Может, именно благодаря такому жесткому подходу вертикальный транспорт все еще лидирует в плане безопасности. Руководство ОАО «Витебсклифт» отмечает, что за годы эксплуатации лифтов в области не было случаев обрыва канатов, падения кабин, травмирования людей со смертельным исходом. Даже если допустить, что кабина начала падать, то через 150 миллиметров она будет подхвачена ловителями. Плюс она закреплена не менее чем тремя канатами, имеющими коэффициент запаса прочности 15,2 каждый.

Жильцы многоэтажек больше озабочены проблемой вандализма, чем безопасностью лифтов. Для борьбы с вандалами в новом вертикальном транспорте предусмотрены видеокамеры. Конечно, горожане хотят, чтобы дорогостоящее обновление высоток ценили все, не превращая лифты в отхожее место. По сути, это на наши с вами деньги, налогоплательщики, обеспечиваются комфорт и безопасность жилого фонда.

ВЕСЕННИЕ КАНИКУЛЫ

Чтобы дети отдыхали без забот

Как раз об этом задолго до начала весенней школьной передышки позаботились взрослые. Если Госавтоинспекция страны накануне весенних каникул провела акцию «Берегите детей!», то Транспортная инспекция делает акцент на соблюдении правил перевозки детей автобусами именно на время массового отдыха школьников. Вопросы безопасности детворы традиционны для контролирующих органов, а с учетом статистики стали еще актуальнее.

Только в 2018 году в республике до 398 фактов возросло количество ДТП с участием несовершеннолетних, что на 31,4 процента больше, чем в предыдущем. При этом на одного погибшего ребенка стало больше (22 человека), а вот количество раненых увеличилось на 38,3 процента и составило 419 человек. К сожалению, двое погибших и 44 раненных в результате ДТП ребенка – таков печальный счет последних месяцев зимы.

Каникулы начинаются, но школьные автобусы не становятся на прикол. Надо развозить ребятню по местам досуга: кого – на экскурсию, кого – на соревнования, иных – в театр… Одним словом, у водителей забот невпроворот. И их маршруты будут на постоянном контроле Транспортной инспекции. На Витебщине перевозкой учащихся занимаются 269 транспортных средств, причем больше 20 из них приобретены в минувшем году – абсолютно новые, а значит, более безопасные.

С каждым годом система безопасности школьных перевозок шлифуется с учетом первоначальных промахов, надежность только совершенствуется. И все же промахи случаются. До сих пор на слуху происшествие в Чашникском районе, когда водитель школьного автобуса сбил маленького ребенка едва ли не на глазах матери, совершая маневр задним ходом и не убедившись в безопасности своих действий для юных пассажиров. Серьезные недочеты выяснили сотрудники филиала Транспортной инспекции Минтранса по Витебской области, в январе 2019 года проводившие внеплановую проверку отдела по образованию Чашникского райисполкома в связи с поручением правоохранительных органов, возбудивших уголовное дело в отношении совершившего ДТП водителя.

– Оказалось, что на фигурировавший в аварии автобус ПАЗ-4234 70 отсутствовал договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в том числе и в день совершения ДТП. Водитель был допущен к перевозке детей школьным автобусом, будучи привлеченным в сентябре 2017 года к административной ответственности за нарушение Правил автомобильных перевозок пассажиров. Причем провинился тоже при маневрировании задним ходом. Несмотря на это, был допущен к самостоятельной работе на автобусе без прохождения стажировки. Более того, в отделе по образованию Чашникского райисполкома не утвержден порядок осмотра транспортных средств при подготовке к выезду на предмет соответствия их технического состояния требованиям НПА, в том числе ТНПА, проверки исправности, комплектности в нарушение Межотраслевых правил по охране труда при эксплуатации автомобильного и городского электрического транспорта, утвержденных постановлением Минтруда и соцзащиты и Минтранса. Все тот же водитель допускал нарушение своего режима труда и межсменного отдыха. Отделом по образованию Чашникского районного исполнительного комитета не выполнялось требование по обеспечению безопасного осуществления автомобильных перевозок пассажиров. Там отсутствует ответственное лицо со специальной подготовкой, связанное с обеспечением безопасных автомобильных перевозок пассажиров, не проводятся ежегодные занятия по повышению профессионального мастерства и инструктажи водителей по безопасности дорожного движения, не обеспечен контроль за соблюдением нормативов по срокам управления, работы водителей, – раскрывает серьезнейшие огрехи заместитель начальника филиала Транспортной инспекции Минтранса по Витебской области Константин РОЙ. – Сами эти факты заставляют нас удвоить бдительность. В период с 22 марта по 2 апреля Транспортная инспекция будет проводить мероприятия технического (поверочного) характера по соблюдению автомобильными перевозчиками законодательства в области транспортной деятельности при выполнении перевозок организованных групп детей автобусами. Особое внимание будем обращать на своевременное прохождение гостехосмотра, проведение предрейсового медобследования водителей, контроля технического состояния транспортных средств, соответствие водителей требованиям законодательства.

Как правило, в предыдущие периоды устанавливались не столь критичные, казалось бы, нарушения при перевозках пассажиров школьными автобусами и перевозках групп детей. Это отсутствие визитной карточки перевозчика или аптечки, опознавательного знака «Перевозка детей» или огнетушителя, нарушение в оформлении акта техосмотра перед выездом с группой детей (а то и вовсе его непрохождение) и применение бланка заказа-наряда, не имеющего определенной степени защиты и учетных серии и номера, нарушение в заполнении путевых листов или заказов-нарядов, непрохождение водителем инструктажа в ГАИ и предрейсового медосмотра. Сталкивались работники инспекции и с кое-чем похуже. Остановив МАЗ филиала АТП № 10 г. Чаусы ОАО «Могилевавтотранс», перевозивший группу детей, обнаружили, что водитель, указанный в путевом листе и находившийся в салоне, но не управлявший автобусом, имеет признаки алкогольного опьянения. Вызванные для проведения разбирательства сотрудники Лепельского РОВД составили в отношении него протокол.

– В аналогичную нынешней каникулярную декаду в прошлом году сотрудники филиала выявили нарушение режима труда и отдыха у иностранного перевозчика, выполняющего нерегулярную перевозку группы детей, за которое водитель привлечен к административной ответственности. Выявлялись и другие нарушения, но подобных «прорех» у автоперевозчиков становится меньше, но хочется, чтобы они и вовсе остались в прошлом, – оптимистично настроен Константин Владимирович.

Материалы полосы подготовила Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

ГЛАВНАЯ ТЕМА

Смыслу вопреки...

На произошедшее дорожно-транспортное происшествие окружающие реагируют по-разному. Одни проезжают мимо, другие спешат вызвать скорую, третьи начинают оказывать первую помощь. Именно это благое намерение и оказывается иной раз тем действием, последствия которого страшнее, чем бездействие. Ведь оказание первой помощи – это не просто набор мероприятий, а определенный и очень четкий алгоритм, нарушив который действия добровольца начинают нести прямую угрозу здоровью пострадавшего.

Необдуманные и рискованные спасательные мероприятия часто не только не помогают, но и увеличивают число пострадавших. Ведь спасение пострадавшего любой ценой – одна из главных ошибок при оказании первой помощи. Вторая, не менее важная ошибка – это убежденность в том, что вы на самом деле способны это делать.

Но, к сожалению, как утверждают медики, в большинстве случаев знания добровольцев представляют собой смесь из информации, полученной когда-то в школе, слухов и стереотипов. Применение таких «навыков» на практике недопустимо, и в критических ситуациях лучше не сделать ничего, чем навредить, оказывая помощь неправильно. Ведь врачам гораздо проще справиться с последствиями несчастного случая, чем с осложнениями после ошибок горе-спасателей. Поэтому сегодня мы рассмотрим наиболее типичные ситуации с неверно оказанной первой помощью.

НЕПРЯМОЙ МАССАЖ СЕРДЦА И ИСКУССТВЕННОЕ ДЫХАНИЕ

Делать их учат всех, начиная с младших классов школы, но, к сожалению, взрослые об этом успешно забывают. Поэтому нередки случаи, когда человеку с переломом ребер начинают делать сердечно-легочную реанимацию, смещая их окончательно. Кроме того, многие не учитывают, что пострадавшему, у которого есть пульс и сердцебиение, такие мероприятия не нужны в принципе.

В ситуациях, когда человек находится без сознания, но пульс и сердцебиение есть, многие стараются подложить что-то под голову. Делать этого категорически нельзя, поскольку в таком положении западение языка может привести к гибели. Голову пострадавшего рекомендуется немного откинуть назад или повернуть его всего на бок.

НАЛОЖЕНИЕ ЖГУТА

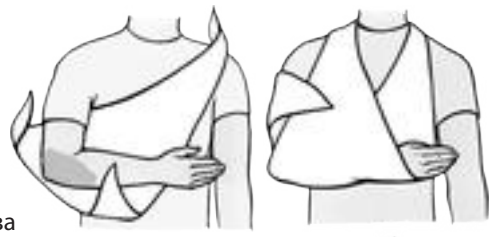
О том, что артериальное кровотечение очень опасно и может привести к гибели, знают все. Но мало кто подозревает, сколько бед может принести неправильное наложение жгута. Хотя официальной статистики не ведется, врачи утверждают, что примерно треть всех наложений проводится неправильно. После такой процедуры спасти конечность удается только в половине случаев.

Поэтому если вы не уверены в своих силах, то лучше не теряйте драгоценных минут на поиски жгута и не рискуйте чужой конечностью – просто пережмите фонтан алой крови пальцами. Это поможет выиграть время до приезда профессиональных спасателей.

Если кровь течет не быстро, то жгут не нужен. Можно ограничиться тугой повязкой из подручных материалов или туго тампонировать рану. Если повязки протекают, то следует не менять их, а дополнять новыми – это поможет врачам оценить кровопотерю. Если наложить жгут все же необходимо, помните: не более чем через час его надо снять. А еще лучше распускать каждые 20 минут, иначе пострадавший просто потеряет конечность.

Нельзя забывать и о своей безопасности во время контакта с кровью. Вы ведь не можете быть уверены, что человек, которому нужна помощь, абсолютно здоров. Поэтому необходимо защитить свои руки хотя бы чистыми полиэтиленовыми пакетами. Дополнительно надо вымыть их с мылом и обработать любым спиртосодержащим веществом.

ВПРАВЛЕНИЕ ВЫВИХОВ И НАЛОЖЕНИЕ ШИН



Очень много негативных последствий приносит неумелое вправление вывихов. Если вы упали либо повредили ногу или руку любым другим способом, ни за что не разрешайте непрофессионалам что-либо вам вправлять. Сами тоже не старайтесь кому-то помогать, если не имеете необходимых навыков. Наиболее правильное решение в такой ситуации – обездвижить поврежденную конечность и постараться как можно скорее попасть к травматологу.

Не стоит самостоятельно извлекать из авто пострадавших в ДТП. Если у них есть переломы, вы можете сместить их. Делать это можно только в том случае, если есть риск возгорания, которое вы не в силах предотвратить.

При переломах и вывихах обездвиживать конечность обязательно необходимо. Но, наложив шину, ни в коем случае нельзя стараться выпрямлять. Конечность бинтовать нужно в том положении, в котором пациенту будет удобно, при этом фиксировать надо все ближайшие суставы.

ПОСТУЧАТЬ ПО СПИНЕ

Абсолютное большинство людей уверено: если кто-то подавился, ему надо постучать по спине. Но это не совсем верно. Когда в дыхательные пути попадает инородное тело, наш организм старается избавиться от него. Таким защитным механизмом является кашель. Если человек кашляет, это значит, что доступ воздуха к легким есть и жизни поперхнувшегося ничего не угрожает. В таком случае удары по спине не нанесут существенного вреда, поскольку организм имеет возможность избавиться от помехи в дыхательных путях.

А вот если удушье вызвано достаточно большим предметом, который полностью перекрывает доступ воздуха, такой стук может принести очень много вреда. Теоретически сотрясения грудной клетки, вызываемые ударами, могут привести к повороту застрявшего предмета или его перемещению в бронхи, что освободит просвет для воздуха и даст возможность дышать хотя бы одним легким. Но на практике вполне возможно, что с каждым ударом закупоривший дыхательные пути предмет будет продвигаться глубже и застревать сильнее. Кроме того, раздражая слизистую гортани или трахеи, он может стать причиной отека, который еще более усугубит ситуацию.

Гораздо безопаснее в такой ситуации выполнить прием Геймлиха. Нужно встать позади пострадавшего и обхватить его, чтобы руки, сложенные в замок, оказались у него под грудью, ниже мечевидного отростка. Затем резким и сильным движением надо нажать ему на диафрагму, одновременно ударяя его о свою грудную клетку. Это позволит вытолкнуть остатки воздуха из легких и продвинуть обратно застрявший в дыхательных путях предмет. Сразу после удара у пострадавшего может произойти остановка сердца, поэтому отпускать его нельзя, иначе он может упасть.

ПОДЕЛИТЬСЯ ЛЕКАРСТВОМ

Несмотря на предупреждения врачей и фармацевтов, что принимать лекарства надо только по назначению и после рекомендации профессионалов, большинство людей продолжает делиться опытом лечения любых заболеваний и, конечно, своими таблетками. Очень часто это приводит к усилению симптомов заболевания.

Если человеку стало плохо, ни в коем случае нельзя рекомендовать ему лекарство, которое вам помогло в похожей ситуации, ибо нет гарантии, что у него та же проблема. Похожие симптомы могут быть при самых разных заболеваниях, и лечение часто требуется прямопротивоположное.

Очень часто врачам приходится сталкиваться с ситуациями, когда добрые бабушки предлагают свои лекарства «от давления» или нитроглицерин всем подряд от головной боли, головокружения и дискомфорта в груди. Хотя у молодых людей подобные симптомы часто бывают связаны именно с пониженным давлением. Употребление таких лекарств приводит к усилению симптомов и ухудшению ситуации.

РЕЗКОЕ СОГРЕВАНИЕ ПРИ ПЕРЕОХЛАЖДЕНИИ

Наверняка все слышали, что замерзшие участки тела непременно надо растереть или пострадавшего как можно скорее доставить в тепло. То и другое недопустимо. Растирание отмороженной кожи приводит к сильному ее травмированию, повреждению мелких кровеносных сосудов и даже инфицированию. А слишком быстрое и интенсивное отогревание в жарком помещении часто чревато омертвением тканей.

Нельзя вытаскивать посторонние предметы из ран, их нужно зафиксировать до приезда врачей. Чтобы минимизировать последствия, пострадавшего надо перенести в прохладное и безветренное место с температурой не выше 16–18 градусов, снять с него мокрую одежду и обувь (если такая есть), завернуть в сухое одеяло и ограничить активность. Затем пострадавшему надо дать любой теплый напиток.

СМАЗЫВАНИЕ ОЖОГОВ ЖИРОМ

Хуже этого только посыпание их солью. Первое приводит к еще большему травмированию, второе повышает вероятность инфицирования. Жир же усугубляет термическое повреждение тканей.

Когда тело подвергается воздействию высокой температуры, в первую очередь необходимо охладить его. Если же мы смажем поверхность кожи маслом или любым жирным кремом, мы помешаем телу терять тепло естественным способом. Это приведет к тому, что в глубоких слоях температура по-прежнему будет высокой и ее повреждающее действие не прекратится.

Нельзя прикладывать к ожогам и лед – это приведет к еще более сильному повреждению ткани. Лучший способ охлаждения – подержать поврежденное место под прохладной проточной водой. Затем его необходимо накрыть стерильной или просто чистой тканью и обратиться к врачу, который сможет подобрать адекватное лечение.

Елена ПЕТРОВА, «ТБ»

ТРАНСПОРТ

В приоритете – пассажир

На Толочинском автотранспортном предприятии № 11 безопасности пассажирских перевозок уделяют огромное внимание, как и культуре обслуживания.

– К этим параметрам нашей работы претензий нет, несмотря на то что парк автобусов довольно изношен и требует постоянного контроля со стороны механика. Последний автобус мы получали в 2017 году, и пока дополнительного притока машин не предвидится. Бережем то, что имеем. И в этом главная опора и надежда – водители: люди опытные, со стажем, не имеющие нареканий со стороны Госавтоинспекции, очень серьезно относящиеся к своим обязанностям, – считает ведущий инженер по организации перевозок филиала «АТП № 11» ОАО «Витебскоблавтотранс» Олег Боровик.

Большинство из водителей смело могли бы трудиться на доверии, как когда-то рабочие, имеющие индивидуальное клеймо качества. Однако правила есть правила: ежедневно перед рейсом они проходят медосмотр, параллельно ведется проверка подвижного состава. Олега Эдуардовича радуют дисциплинированность, отзывчивость членов коллектива, их сплоченность, готовность к взаимовыручке, забота о пассажирах. Бывает, что в особо снежные зимы дороги к отдаленным деревушкам переметет и местное ДРСУ не успевает одновременно расчистить всю сеть. В такой сезон водителям трудновато. Но если уж застрял в пути автобус, техпомощь реагирует моментально, чтобы не допустить серьезной задержки рейсов.

Опытный водитель Владимир ФЕДЮК дорожит своей машиной и, конечно, пассажирами.

Впрочем, критические ситуации случаются крайне редко. В принципе дорожная служба автотранспортников не подводит. А для последних в приоритете всегда пассажиры. В их обслуживании на передовом рубеже, безусловно, водители-профессионалы, такие как известный на Толочинщине Владимир Федюк.

Его портрет украшал районную Доску почета, а минувшей осенью ему и его коллеге Олегу Пилипчуку вручили благодарности от начальника областной Госавтоинспекции за многолетнюю работу без дорожно-транспортных происшествий и нарушений транспортной дисциплины. Толочинские водители автобусов пригородных маршрутов делают безопасной и, безусловно, приятной любую поездку сельчан. В АТП-11 Владимир Федюк пришел совсем молодым парнем в 1993 году. Его общий трудовой стаж в транспортной отрасли перевалил за четверть века.

– Этот во всех отношениях положительный человек не только обладает большим опытом работы, но и умело, даже виртуозно управляет различными типами автобусов, эксплуатирует их без нарушений Правил дорожного движения, высокопроизводительно и экономично, – отмечает директор филиала Юрий Кондратович. – Проверку технического состояния и прием автобуса перед выездом на линию проводит обстоятельно. Возникающие во время работы мелкие неисправности, не требующие разборки механизмов, устраняет самостоятельно, в пределах нормативных сроков. Более того, толковый, любящий технику водитель знает и применяет эффективные способы увеличения межремонтных пробегов автобуса, продления срока службы автомобильных шин и аккумуляторных батарей. Настоящий профессионал! При внезапных изменениях в дорожной обстановке Владимир Викторович действует сообразно условиям, правильно и разумно. Решения принимает уверенно, быстро, не боясь ответственности, не пасуя перед трудностями.

Руководство предприятия радует и то, что Владимир Федюк систематически выполняет и перевыполняет все доведенные задания по количеству рейсов, выручке, из года в год совершенствуя собственные результаты. Неудивительно, что его имя неоднократно заносилось на Доску почета предприятия. В 2010 году передовой труженик филиала был награжден нагрудным знаком Министерства транспорта и коммуникаций «За работу без аварий», а в 2015-м – Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций. В феврале нынешнего года Владимир Федюк стал лауреатом конкурса «Человек года Витебщины – 2018».

Водитель не кичится заслугами, скромен и порядочен, умеет расположить людей к себе, находит с ними общий язык, а в коллективе пользуется заслуженным уважением и авторитетом. Слава не испортила его. И хотя Владимир Викторович узнаваем на своей малой родине, он добросовестно, спокойно и уверенно крутит баранку, развозя своих пассажиров по населенным пунктам Толочинщины и беспокоясь лишь об одном: своевременной и безопасной их доставке.

ДОРОГИ

Команда Ольги Гвоздовской

Без этой женщины сплоченная команда руководства Поставского ДРСУ № 132 была бы неполной, как и всеобъемлющая работа по обеспечению безопасности дорожной сети ее малой родины.

Ольга Гвоздовская родилась на Поставщине. После окончания Полоцкого госуниверситета (тогда Новополоцкий политехнический институт) вместе с мужем-строителем приехала по распределению в родные Поставы. Оба верны профессии по сей день. Начальником планово-производственного сектора ДРСУ-132 Ольга Викентьевна работает уже 11-й год. До этого шесть лет трудилась здесь инженером, перейдя в дорожную организацию из местной строительной. О тогдашнем повороте судьбы не жалеет. Да и коллеги-дорожники не разочарованы в приобретении такого ценного специалиста.

– За 16 лет работы в системе облдорстроя Ольга Викентьевна проявила себя компетентным руководителем планово-производственного сектора, умеющим организовать подчиненных на выполнение поставленных задач. Она владеет современными подходами при принятии управленческих решений, настойчива в их осуществлении. Умеет отстоять свою точку зрения. Это хороший организатор, глубоко анализирующий проблемные ситуации, прогнозирующий последствия принятых решений. Грамотный специалист, она является наставником студентов, которые проходят практику в филиале, – дает высокую оценку Ольге Гвоздовской начальник ДРСУ № 132 Станислав Рагиня.

На балансе филиала – 1005,4 километра местных дорог, за безопасность которых в ответе, безусловно, и начальник ППС. За 2018 год по содержанию сети освоено 892,4 тысячи рублей, по текущему ремонту – 1482 тысячи, что значительно выше показателей предыдущего года. Рост объемов финансируемых работ КУП «Витебскоблдорстрой» составил 172,7 процента, рост объемов работ прочих заказчиков – 105 процентов, за счет чего на 16,4 процента вырос уровень зарплаты. Благодаря непосредственной разработке Ольгой Викентьевной пакета конкурсных документов для участия в подрядных торгах по выбору генерального подрядчика для строительства объектов филиал признавался победителем торгов и переговоров по многим из них. От грамотных расчетов и безупречного оформления документации опытным специалистом напрямую зависит конечный результат – качественность и безопасность автомобильных дорог Поставщины. Хотя не каждый водитель, наверное, задумывается о вкладе в безопасность кабинетного, казалось бы, работника, а в нашем случае обаятельной женщины, умеющей предвидеть, предусмотреть и обоснованно доказать необходимость выполнения тех или иных работ на конкретном участке.

Обаятельная женщина и высококлассный специалист из Поставского ДРСУ-132 Ольга ГВОЗДОВСКАЯ.

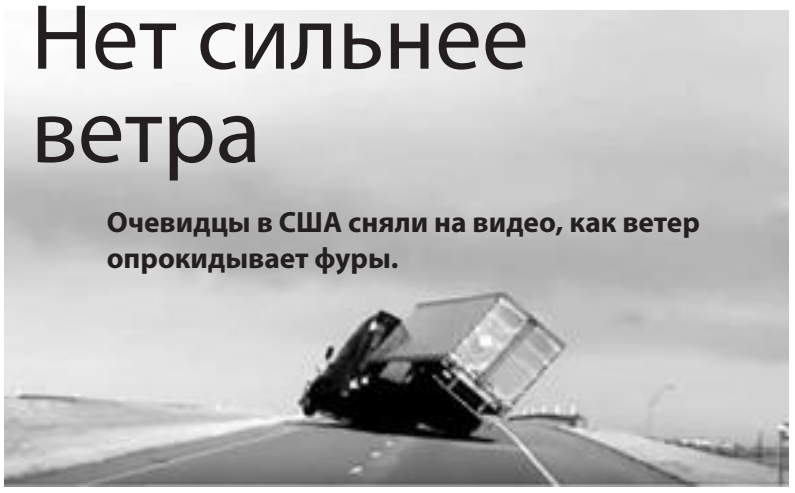
При высокой профессиональной загруженности Ольга Гвоздовская не жалеет ни сил, ни времени на общественную жизнь района. Общительная, коммуникабельная, она пользуется заслуженным авторитетом и уважением. Неудивительно, что ее кандидатуру единогласно утвердили при выдвижении номинантов конкурса «Человек года Витебщины – 2018», лауреатом которого Ольга Гвоздовская стала минувшей зимой.

– Событие неординарное. В моей жизни такое происходит впервые, – признается Ольга Викентьевна. – Спасибо коллегам за доверие и уважение. Работать в нашем ДРСУ мне нравится во многом из-за такого вот доверительного отношения друг к другу, взаимовыручки. Молодежь умеет прислушиваться к дельным советам, ценит опыт старшего поколения. А ведь тогда и делиться им хочется, если чувствуешь потребность в твоих знаниях. Не скрою, что и в семье у нас тоже абсолютное согласие. Дети уже взрослые, разлетелись, но все друг о друге по-прежнему заботимся, переживаем. Сын наш стал дорожником, дочь – бухгалтером. У каждого своя профессиональная стезя, но главное – они порядочные люди. Это согревает наши родительские сердца. А меня как женщину радует не только семейное благополучие, но и вполне реализованная возможность проявить себя толковым специалистом. Хорошо, когда за свою работу человеку не стыдно и она приносит ощутимую пользу.

Материалы полосы подготовила Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ

АТЛАС ПРОИСШЕСТВИЙ

Нет сильнее ветра



Очевидцы в США сняли на видео, как ветер опрокидывает фуры.

14 марта в Нью-Мексико сошли с рельсов и рухнули с моста 22 вагона. По данным полиции, скорость ветра достигала 100 миль в час (160 км/ч). Сложно поверить, но никто не пострадал.

Ветер спровоцировал множество аварий. Два инцидента с фурами, случившихся 13 марта у города Амарилло, штат Техас, попали на видео. Во втором случае, как говорится в комментарии, в кабине находились водитель и пассажир. Они не пострадали. Скорость ветра при этом составляла более 50 миль в час (80 км/ч), а отдельные порывы – более 75 миль в час (120 км/ч).

В штате Арканзас прямо на футбольное поле во время игры двух школьных команд из-за сильного ветра упал столб с прожекторами. Пострадали судья и один из спортсменов. У арбитра – переломы голени и малоберцовой кости, у игрока – травмы головы и ног.

Повсюду – оборванные провода, у жителей – перебои с электричеством. Натиска непогоды не выдержали даже воздушные суда: в самом крупном аэропорту Техаса ветром опрокинуло несколько частных самолетов. Небольшой дом завалился прямо на припаркованную рядом машину, находившаяся в здании женщина получила травмы. В соседнем Колорадо из-за непогоды перекрыли ряд трасс и отменили занятия в школах.

13 марта на часть США обрушился шторм, который специалисты называют «бомбовым» или «взрывным» циклоном. Он возникает, когда происходит резкое падение давления.

Не объехал канаву

В Таиланде в результате ДТП перевернулся рейсовый автобус: более 30 пострадавших.

Авария произошла в северо-восточной провинции Накхонратчасима 20 марта. По данным спасательной команды, автобус, перевозивший 44 пассажиров, съехал с шоссе в разделительную канаву и перевернулся. Все пострадавшие доставлены в больницу. Двое из них получили серьезные травмы. Полиция считает, что водитель транспортного средства уснул за рулем.

Крымские беды

В Симферополе поздним вечером произошло ДТП с участием рейсового автобуса, работающего на маршруте Саки – Симферополь, и легкового автомобиля Lada Granta. Есть пострадавшие.

На перекрестке улиц Жигалиной и Калинина один из водителей не уступил дорогу второму, в результате чего произошло столкновение. От удара оказалась сильно деформирована левая сторона легкового автомобиля, автобус получил повреждения передней части.

По информации очевидцев, автобус следовал без пассажиров. В результате инцидента травмы получил водитель легковушки, он – в больнице.

В Севастополе на Фиолентовском шоссе недалеко от Стрелецкого авторынка днем произошло ДТП. На фотографиях, сделанных очевидцами происшествия, видно, что военный «Урал» въехал в стоявший поперек дороги ВАЗ-2109.

По словам свидетелей, из-за аварии на дороге образовался затор. Как сообщил источник в правоохранительных структурах, никто не пострадал.

Два человека пострадали в результате аварии с участием трактора и двух легковых автомобилей на трассе «Таврида» в Белогорском районе. ДТП случилось вечером в районе поселка Крымская Роза.

На 168-м километре трассы произошло столкновение трактора, легковых Nissan и Skoda. На место происшествия немедленно были направлены специалисты «Крым-СПАС». Как выяснилось, в результате происшествия пострадали два человека, сообщили в МЧС. По сообщениям очевидцев, из-за аварии движение по трассе было серьезно затруднено.

В Керченском проливе село на мель судно Maryland, следовавшее под флагом Либерии из Мариуполя. На данный момент движение по каналу идет в штатном режиме, заверили в Росморречфлоте.

«Балкер шел в караване из Мариуполя в Италию с грузом металла. Первоначально было введено ограничение по осадке до пяти метров. Подошли, померяли глубины – он не мешал судоходству, и было снято ограничение. Никаких ограничений по Керчь-Еникальскому каналу нет, движение идет в штатном режиме», – рассказал собеседник агентства. В ведомстве также отметили, что два буксира пытались его стянуть, не получилось. Потом были привлечены еще два буксира.

«Пока тоже не вышло у них, судно никому не мешает, ограничений по осадке нет, угрозы экологии и жизни людей нет», – заявил представитель Росморречфлота. Он также отметил, что причин произошедшего может быть несколько, в том числе высокая парусность, ошибка судоводителя или лоцмана. Не исключается, что для снятия судна с мели его потребуется частично разгрузить.

Угнала у отца

В Хакасии за рулем автомобиля задержана 17-летняя девушка.

Около 01.45 сотрудниками ГИБДД города Саяногорска был остановлен автомобиль Toyota Belta, за рулем которого находилась несовершеннолетняя автоледи. Транспортное средство подъезжало к одному из ночных баров, чем и привлекло внимание инспекторов.

При проверке регистрационных документов на автомобиль выяснилось, что школьница ночью, взяв ключи от машины отца, решила покататься по городу. В отношении девушки составлен административный протокол, родителям за передачу права управления несовершеннолетнему лицу придется заплатить штраф в размере 30 тыс. рублей.

Атлантика в опасности

На затонувшем в Атлантике судне находилось 45 контейнеров с опасными веществами, а также более двух тонн тяжелого мазута. Об этом сообщила французская морская префектура этой зоны. Согласно ее данным, в общей сложности корабль перевозил 365 контейнеров.

Судно Grande America затонуло примерно в 180 морских милях (333 км) к западу от французского порта Ла-Рошель. Корабль следовал из Гамбурга в порт Касабланки. В ночь на 11 марта, когда судно находилось в 263 км от мыса Пенмарш, на борту возник сильный пожар. Капитан проинформировал французские морские власти о возникновении чрезвычайной ситуации, после чего отдал распоряжение всем покинуть корабль на спасательной шлюпке.

На место ЧП оперативно вылетел морской патрульный самолет Falcon 50, в район бедствия корабля был направлен морской буксир. Ухудшение погодных условий не позволило взять под контроль распространение огня. В результате сильного ветра у судна возник сильный крен, и оно затонуло.

Как сообщил в городе Брест, где находится штаб морской префектуры французской зоны Атлантики, морской префект Жан-Луи Лозье, владельцу судна было официально указано на необходимость принять меры с тем, чтобы устранить ту опасность судоходству и окружающей среде, которую представляют контейнеры и другие находящиеся на плаву элементы структуры корабля.

Третье топливное пятно, которое образовалось после крушения итальянского судна Grande America в Бискайском заливе недалеко от Франции, было обнаружено через три дня. Об этом сообщил телеканал BFM со ссылкой на Морскую префектуру Атлантики.

«Нефтяное пятно, длина которого составляет 4,5 км, ширина – 500 м, было замечено примерно в 175 морских милях (около 325 км) от побережья Франции», – отметили в префектуре.

Предыдущие два пятна были зафиксированы с помощью спутниковых наблюдений. Как уточнил министр экологического перехода Франции Франсуа де Рюжи, речь идет о топливе из баков корабля, а не о нефти или опасных химикатах, которые были в контейнерах на борту затонувшего судна. Как отмечают специалисты, нефтяные пятна могут в ближайшие дни достичь французского побережья (район департаментов Приморская Шаранта и Жиронда).

Молдоване пострадали в Германии

Двое граждан Молдовы попали в больницу в Германии после того, как микроавтобус, в котором они находились, врезался в припаркованный в неположенном месте грузовик.
В результате аварии водитель получил травму головы, а пассажиру провели операцию на ноге. Обоим пострадавшим – по 38 лет.

По данным местных СМИ, авария произошла утром возле города Дорнштадт. Микроавтобус следовал в город Штутгарт. Не заметив неправильно припаркованный грузовик, пассажирский автобус врезался в прицеп. Еще одно транспортное средство, следующее за микроавтобусом, не смогло притормозить и врезалось в него сзади. В результате водителю и пассажиру из Молдовы потребовалась помощь спасателей.

По информации, предоставленной представителем транспортной компании, пассажира прооперировали. Жизни пострадавших вне опасности. Обстоятельства произошедшего устанавливаются, ведется разбирательство.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна СЕМАШКО

В ПОМОЩЬ СПЕЦИАЛИСТУ ПО БДД

А автобус-то умный!

Концерн «Автоматика» совместно с холдингом «Росэлектроника» приступил к реализации проекта «Умный автобус», в рамках которого общественный транспорт будет оснащаться передовыми системами видеонаблюдения и обеспечения безопасности.

Специализированная программно-аппаратная платформа разработана НПО «Импульс» холдинга «Росэлектроника». Система записывает и хранит аудио- и видеоинформацию высокого разрешения в формате Full HD (1080p) о происходящем внутри и снаружи транспортного средства. Кроме того, организуется двусторонняя онлайн-видеосвязь «диспетчер – водитель» для оперативной оценки происходящего и незамедлительного принятия мер по устранению чрезвычайных ситуаций.

Комплекс позволяет в автоматическом режиме анализировать пассажиропоток. Система также обеспечивает распознавание лиц и забытых вещей в салоне, регистрационных номеров проезжающих автомобилей. Платформа позволяет контролировать состояние автобуса. В случае возникновения неполадок оператор получает соответствующее уведомление и машину оперативно снимают с линии.

Появление «умных» автобусов позволит повысить безопасность пассажиров общественного транспорта, фиксировать нарушения ПДД, осуществлять мониторинг дорожной ситуации.

Сейчас проект запущен в пилотном режиме в Кемерово. При успешных результатах он может быть реализован в других российских городах.

На трех точках

За минувший год по вине водителей общественного транспорта жертв ДТП в России стало больше на 17%.

В России разрабатывают новый стандарт для автобусов с количеством мест от восьми. В нем прописали не только подушки безопасности: фронтальные – для пассажиров на передних местах, боковые шторки – для всех остальных, но и трехточечный ремень безопасности, усиление каркаса, более жесткое крепление сидений, увеличение расстояния между рядами. В общем все то, что увеличивает шансы людей на выживание – в случае серьезного ДТП. Трехточечные ремни безопасности могут появиться в российских пассажирских автобусах в ближайшее время.

В конце февраля на итоговой коллегии МВД президент России Владимир Путин попросил ведомство принять дополнительные меры в области обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

Кибербезопасность

Мощная кибератака на энергетические объекты Венесуэлы, в результате которой без света и связи остались 20 из 23 штатов страны, в очередной раз выявила важность проблемы обеспечения кибербезопасности в глобальном масштабе.

К сожалению, этот инцидент – не единственный пример реализации киберугроз. Во всем мире специалисты по информационной безопасности фиксируют хакерские атаки на объекты IT-инфраструктуры крупных компаний и финансовых институтов. Так, ранее были проведены кибератаки на серверы Sony Pictures Entertainment, а также на систему Центрального банка Бангладеш. Не так давно сотрудники штаба «Агентства интернет-исследований» оказались отрезанными от глобальной сети в результате действий хакеров.

В связи с этим проекты по цифровизации крупных инфраструктурных объектов, реализуемые российскими властями, вызывают опасения: не станут ли новые автоматизированные системы с возможностями удаленного управления легкой добычей для хакеров? Вопрос особенно актуален для железных дорог, модернизация которых идет полным ходом по всем направлениям, озвученным в федеральной программе развития цифровой экономики РФ. Речь идет об анализе big data, промышленном интернете, беспроводных технологиях и нейросетях, системах распределенного реестра и технологиях дополненной реальности. Это вполне реальные проекты, в рамках которых сформированы «дорожные карты» и делаются шаги по их реализации.

«Мы понимаем, что обеспечение кибербезопасности на всей сети РЖД – это комплексная задача, решаемая всеми представителями отрасли. Наша компания обеспечивает возможности многоуровневого контура защиты систем управления движения еще на стадии монтажных работ, устанавливая специализированное оборудование для анализа сетевого трафика систем и мониторинга кибератак, – рассказывает заместитель гендиректора «Группы компаний 1520» Павел Середа. – Более того, создана новейшая комплексная система, которая будет защищать микропроцессорную часть оборудования, блокировать вредоносное ПО, архивировать данные, проводить диагностику сети в безопасном режиме. Данный комплекс сегодня уже поставлен на производство».

Однако это еще не все. Необходимо решать проблему на уровне производства, занимаясь локализацией оборудования на отечественных предприятиях. При этом одновременно должна происходить и замена морально устаревших систем релейной электрической централизации на микропроцессорные.

«Шишига» от Татры

Марка Tatra представила второе поколение армейской модели Tactic, которая адресована в первую очередь чешским военным. До этого грузовики серии Tactic оснащались кабинами и двигателями Renault, но сейчас Tatra сделал собственный модуль.

Новая кабина вмещает экипаж из четырех человек, оснащена кондиционером, а также мощными обогревателями (включая автономные). Поскольку «Тактик» – военный автомобиль, здесь также имеется система вентиляции под давлением, которая должна защитить экипаж от химического или биологического оружия, а также оружия массового поражения.

При полной массе 13 тонн новая Tatra Tactic способна перевозить грузы массой до 5,5 тонны. Машина, построенная на основе лонжеронной рамы и портальных мостов, оснащается 6-цилиндровым турбодизелем Cummins объемом 6,7 литра (286 л. с.). Тип коробки передач предлагается выбрать заказчику.

Отмечается, что Tatra Tactic стоит на вооружении чешской армии вот уже более десяти лет. Поэтому новое поколение грузовика было решено строить на основе старого, чтобы обеспечить взаимозаменяемость основных узлов и агрегатов. Пока готов вариант 4х4, но скоро «Татра» должна выпустить версию 6х6.

ДЛЯ СПРАВКИ: Шишига – нечистая сила, живущая за печкой, в лесу, на болоте, в бане, овине. ГАЗ-66 (в просторечии: «шишига», «шишка», шишак) – советский и российский грузовой автомобиль с колесной формулой 4×4, грузоподъемностью 2 т и кабиной над двигателем. Наиболее массовый полноприводный двухосный грузовик в Советской Армии ВС СССР и в народном хозяйстве СССР и России в 1960–1990-е годы. Прозван «шишигой» и «шишкой» по созвучию с номером 66. Всего был выпущен 965 941 экземпляр. Конструктор машины – Александр Просвирнин.

Видеофиксация на «зебре»

К концу весны на дорогах Москвы появятся 70 систем видеофиксации непропуска граждан, переходящих дорогу по пешеходному переходу. Данные устройства планируется разместить в местах, где ранее часто происходили ДТП.

Такие камеры уже работают в городе с 2016 года, однако пока их всего три. Большинство автолюбителей еще не сталкивались с ними, а некоторые высказывают осторожные опасения относительно корректности их работы и возможности видеофиксации подобного правонарушения. Эксперты же считают внедрение таких технических средств совершено оправданным, однако призывают не ограничиваться только ими для повышения безопасности.

По мнению Михаила Якимова, профессора МАДИ, конструктивные особенности пешеходного перехода, его обустройство могут в теории дать значительно больший эффект с точки зрения повышения его безопасности и снижения рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий: «Это касается не только технических решений по разметке пешеходного перехода, информированию других участников дорожного движения, регулированию этих переходов, освещению и иному информированию, но и обустройства пешеходных переходов. В частности, в Москве совершенно не задействована организация дополнительных островков безопасности для пешеходов как на середине проезжей части, так и между полосами движения попутного направления.

Такие технические решения давно и широко используются во всех развитых странах, тем более на улично-дорожной сети крупных городов. Они позволяют не только успокоить движение транспорта, но и предоставить дополнительные гарантии безопасности для пешеходов.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна СЕМАШКО

РЕЗОНАНСНОЕ ЧП

Средь бела дня и праздника

Необычным образом, ставя под угрозу жизнь и здоровье других людей, «отпраздновал» 8 Марта 20-летний пьяный лидчанин. Сначала он обстрелял автомобиль, в котором находился ребенок, а затем три маршрутных городских автобуса. К счастью, никто из водителей и пассажиров транспортных средств не пострадал.

– Владелец легкового автомобиля обратился в милицию с заявлением о том, что в его машину угодил камень, – сообщил официальный представитель УВД Гродненского облисполкома Ярослав Василевский. – Попадание пришлось в переднее боковое стекло, причем в это время в машине на заднем сиденье находился ребенок. Через некоторое время в милицию начали поступать сообщения о похожих случаях: водители городских автобусов обнаруживали характерные повреждения на стеклах. Сотрудники милиции, прибывшие на место происшествия, установили, что повреждения наносил стрелок.

Как выяснилось, молодой человек в состоянии алкогольного опьянения стрелял из газового пистолета из окна расположенной на первом этаже квартиры. В отношении него возбуждено уголовное дело по статье «Хулиганство», которая предусматривает наказание в виде общественных работ, или штрафа, или исправительных работ на срок до двух лет, или ареста, или ограничения свободы на срок до двух лет, или лишения свободы на срок до трех лет.

В автобусах хулиган повредил шесть окон. Как рассказал директор филиала «Автобусный парк № 2 г. Лида» ОАО «Гроднооблавтотранс» Андрей Лапуть, один из них – «Неман-5201» – уже работает на своем маршруте. Два других – МАЗ-105 – еще ждут замены стекол, срок изготовления которых на заводе составляет две недели. С повреждениями пассажирский транспорт возвращается с маршрута не так часто. Как правило, это порванная обшивка сидений и рисунки. Ремонт в таких случаях осуществляется своими силами в автопарке.

СОЦИАЛЬНОЕ ЗЛО

И был четвертый урок…

Что, скажете, плохого, если человеку нравится находиться за рулем автомобиля? Тем более если это профессионал. Но вот незадача: с некоторого времени, когда Валерия останавливали сотрудники Госавтоинспекции, он лишался права управления транспортными средствами. А все из-за алкоголя, к которому мужчина тоже чувствовал непреодолимую тягу. И, как нерадивый ученик, совсем не хотел уяснить непреложное правило: алкоголь и нахождение за рулем авто несовместимы.

Валерий долгое время работал водителем на одном из гродненских предприятий и пользовался большим уважением в коллективе. Именно его, опытного и добросовестного, отправляли в сложные рейсы. Но неожиданно его репутация профессионала просто испарилась. В свой выходной мужчина в компании выпил пару рюмок, а чуть позже вызвался отвезти гостей на вокзал. Объяснил взволнованной жене, что поедет дворами, а потом таким же путем вернется домой. Однако это не сработало. Валерия, возвращавшегося домой на автомобиле, остановили инспекторы ДПС ГАИ. За управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения мужчина был лишен водительских прав.

Пришлось ему переквалифицироваться в слесари. Решив, что крутить гайки можно в любом состоянии, Валерий радовал себя вечером хорошей порцией спиртного, а утром похмелялся. А уже через несколько месяцев мужчина, лишенный прав, сел за руль. Вновь в нетрезвом состоянии. И снова попался сотрудникам милиции. В этот раз в отношении водителя было возбуждено уголовное дело по ч.1 ст. 317-1. Валерию пришлось выплатить значительный штраф, и он лишился возможности управлять автомобилем в течение ближайших пяти лет.

Однако и это наказание не смогло его удержать от желания порулить. Всего через полгода после оглашения приговора Валерий после очередной порции алкоголя занял место водителя авто. И вновь его остановили сотрудники Госавтоинспекции. Суд Ленинского района города Гродно обязал нарушителя выплатить два штрафа в размере 520 базовых величин, что на начало 2013 года составляло 45 миллионов неденоминированных рублей. Кроме того, следующие пять лет он должен был ездить в транспортных средствах только в качестве пассажира.

К 2018-му, когда миновали эти пять лет, Валерий состоял на наркологическом учете. Хоть и ценили его как специалиста по ремонту автомобилей, но время от времени из-за запоев ему приходилось менять место работы. Но за руль мужчина больше не садился.

И вот утром 26 апреля прошлого года, когда самочувствие Валерия от пива улучшилось, он с радостью откликнулся на просьбу знакомого помочь переместить легковой «Фольксваген-Поло» с неохраняемой стоянки по улице Пушкина на расположенную через несколько сотен метров СТО. У иномарки были спущены колеса, двигатель не заводился. Четверо мужчин принялись выталкивать автомобиль на проезжую часть. Валерий оказался у водительского места. Левой рукой он упирался в открытую дверку, правой – крутил рулевое колесо, чтобы машина двигалась в нужном направлении. Вскоре решил, что лучше ему будет все это делать сидя. И занял место водителя. Когда машину практически дотолкали до нужного места, появился автомобиль ГАИ. Валерий объяснил инспекторам, что выпил лишь бутылку пива и транспортное средство не на ходу: просто он сел за руль, чтобы было удобнее перемещать авто.

Однако его слова разошлись с показаниями приборов. Как сообщили в пресс-службе УВД Гродненского облисполкома, медицинское освидетельствование показало, что количество выпитого Валерием алкоголя соответствовало примерно бутылке водки. Таким образом, он в третий раз попал на скамью подсудимых по той же статье. 30 июля 2018 года суд Ленинского района г. Гродно признал 42-летнего мужчину, ранее совершившего преступление по ст.317-1 УК, виновным в управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Ему было назначено наказание в виде 1 года 6 месяцев ограничения свободы без направления в исправительное учреждение открытого типа, а также предстоит выплатить штраф в размере 2695 рублей. Автомобиль «Фольксваген-Поло» был конфискован.

С 22-летним Александром произошла история иного рода. Однако важным звеном в цепочке событий тоже стало горячительное. В 19 лет он начал дегустировать спиртные напитки разной крепости и состава. А в октябре прошлого года решил попробовать с другом текилу. Поскольку родители парней алкогольные вечеринки не одобряли, друзья отправились в гости к дяде Александра. Вскоре хозяин квартиры пошел спать, а приятели в течение нескольких часов пили спиртной напиток, который, как заметил Александр, был похож на компот. Встреча проходила тихо и мирно, и вдруг парню показалось, что кто-то заглядывает в окно. Но поскольку квартира находилась на четвертом этаже, то такого не могло быть.

Около трех часов ночи приятели вышли на улицу. Решили такси не вызывать, а добираться пешком. Вдруг Александр сказал, что в находившемся неподалеку автомобиле сидит человек, который заглядывал в окно. И резво рванул к «Фольксвагену-Пассату», решив разобраться с любопытным незнакомцем.

«А ну-ка, вылезай! Я тебя вычислил! – закричал парень. – Не заставляй меня повторять еще раз». Но из машины никто не выходил – там просто никого не было. Однако Александр, уверенный, что незнакомец спрятался в авто, начал бить по машине ногами, выламывать зеркало заднего вида. Затем рванул на себя ручку водительской двери – она упала на асфальт. Залез на капот, потом на крышу авто.

Приятель пытался вразумить Александра. Но то схватил камень и швырнул его в лобовое стекло «Фольксвагена». Оно треснуло, а молодой человек продолжал по нему бить. Потом он вновь взобрался на крышу автомобиля, потоптался там, спрыгнул на землю, заглянул через окно в салон. Затем спросил у друга, не видел ли тот, в какую сторону побежал человек из машины, ведь там уже его нет. После всего этого парни отправились по домам.

А утром 6 октября их доставили для разбирательства в Ленинский РОВД г. Гродно. Александр признался, что выяснял отношения с каким-то водителем, но не знает, по какой причине. Владелец автомобиля «Пассата» оценил причиненный ему моральный вред в 500 рублей, материальный – в 2270. Это стоимость восстановительных работ по устранению вмятин на крыше и капоте, а также покрасочных работ: четырех дверей, левого и правого крыла, обода передней фары, крыши и капота. Кроме того, замена крышки багажника, дверной ручки, стеклоочистителя, левого зеркала заднего вида, лобового стекла. Обвиняемый возместил владельцу авто причиненный им ущерб.

12 декабря 2018 года суд признал впервые угодившего на скамью подсудимых 22-летнего парня виновным в умышленных действиях, грубо нарушающих общественный порядок, сопровождающихся повреждением чужого имущества. Ему назначено наказание в виде штрафа в размере 1347,50 рубля в доход государства. Такой вот грустный итог дегустации. А ведь обеих историй могло и не быть, если бы эти два «героя» не забывали о влиянии алкоголя на состояние человека и не отводили горячительному такое важное место в своей жизни.

Материалы полосы подготовила Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

Остаться в живых

С 20 по 29 марта на территории Гомеля, а также Жлобинского, Мозырского, Речицкого, Рогачевского, Светлогорского и Хойникского районов Госавтоинспекция проводит профилактическое мероприятие «Безопасный переход», которое направлено на профилактику дорожно-транспортных происшествий, связанных с непредоставлением преимущества в движении пешеходам.

За истекший период текущего года на территории Гомельской области произошло 21 ДТП на переходах, в которых один пешеход погиб и 19 получили различные травмы. Так, 11 марта 45-летний водитель автомобиля «Мерседес-Бенц-8015Д», двигаясь по ул. Междугородняя г. Гомеля со стороны ул. Лазурная в направлении пр. Речицкий, совершил наезд на 67-летнюю женщину, которая переходила проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками и разметкой. В результате происшествия пострадавшая получила телесные повреждения, от которых в реанимационном отделении УЗ «ГОКБ» скончалась.

Госавтоинспекция напоминает: пешеход имеет право на преимущественное пересечение проезжей части дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, а также по регулируемому при разрешающем сигнале регулировщика или светофора, а обязанность водителя – уступить ему дорогу.

Как считает представитель ГАИ УВД Гомельского облисполкома Дарья Смоляк, стоит также еще раз напомнить водителям, что пешеходный переход – для пешеходов. И это единственная возможность для них безопасно пересечь проезжую часть. Не забывайте, что где-то и ваши близкие переходят улицу и рассчитывают, что вежливый водитель их пропустит!

ВСТРЕЧНАЯ ПОЛОСА

Встретились.
Главное, чтобы разминулись

С 20 по 29 марта на территории Гомельского, Буда-Кошелевского, Добрушского, Житковичского, Калинковичского, Лельчицкого, Петриковского и Чечерского районов проводится комплекс профилактических мероприятий «Встречная полоса». Их цель – предупреждение ДТП, связанных с нарушением водителями транспортных средств правил обгона и выезда на полосу встречного движения.

С начала текущего года на территории Гомельской области за нарушение правил обгона и выезда на полосу встречного движения привлечены к административной ответственности более 590 водителей.

Обгон – самый опасный маневр при вождении автомобиля, подчеркивает представитель ГАИ УВД Гомельского облисполкома Наталья Хололеенко. Причем он одинаково опасен для обгоняющего, обгоняемого и встречного автомобилей. Чтобы гарантированно избежать беды, помимо общих требований, перечисленных в Правилах дорожного движения, при совершении обгона полезно знать ряд технических приемов, помогающих совершить маневр безопасно:

– постоянно контролируйте ситуацию впереди и сзади. Нужно следить за тем, чтобы никто не обгонял вас в момент начала совершения маневра;

– не обгоняйте автомобиль, который притормаживает или отклоняется от прямолинейного движения;

– не нужно приближаться сзади близко к обгоняемым автомобилям. Дистанция в данном случае необходима для разгона и лучшей просматриваемости дороги;

– всегда кто-то может ехать быстрее. В момент обгона, если встречных машин нет, не нажимайте на газ, но и не тормозите.

Помните, что согласно Кодексу Республики Беларусь об административных правонарушениях за нарушение правил обгона либо выезд на полосу встречного движения, когда Правилами дорожного движения это запрещено, предусмотрена ответственность в виде штрафа в размере от двух до 10 базовых величин с лишением права управления транспортными средствами сроком до одного года или без лишения.

ПРОСИМ СООБЩИТЬ

ОЧЕВИДЦЫ, ОТЗОВИТЕСЬ!

5 марта примерно в 10.45 в районе дома № 1 по ул. Кожара в Гомеле произошло дорожно-транспортное происшествие с участием автомобиля «Мерседес-Бенц-Спринтер» и пешехода. В результате дорожно-транспортного происшествия женщина от полученных травм скончалась на месте.

11 марта с 23.20 до 23.30 в районе пересечения ул. Ефремова и Народного ополчения в Гомеле автомобиль, предположительно «Мерседес-Бенц» светлого цвета, совершил наезд на мужчину, пересекавшего проезжую часть ул. Ефремова по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора, после чего с места происшествия скрылся.

Граждан, располагающих какой-либо информацией о данных происшествиях, просим позвонить по телефонам в Гомеле: 68-40-84, 68-44-44.

ПОСЕВНАЯ-2019

Хлеб сажать – дело мирное. И безопасное

С приходом теплых дней на Гомельщине стартовала посевная кампания. И это доставляет немало хлопот не только аграриям, но и сотрудникам ГАИ.

Несмотря на проводимую подразделениями Госавтоинспекции работу по совершенствованию и повышению эффективности профилактических мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, особую тревогу вызывает состояние аварийности с участием транспортных средств и самоходных машин сельскохозяйственных организаций, задействованных для проведения весенне-полевых посевных работ. В связи с этим с 5 марта по 25 апреля на территории Гомельской области Госавтоинспекцией проводятся мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий с участием сельскохозяйственной техники.

По сообщению старшего инспектора ОАиП ГАИ УВД Гомельского облисполкома Анны Ковалевой особое внимание будет уделено:

– соблюдению водителями и механизаторами сельскохозяйственных организаций Правил дорожного движения;

– организации контроля водителей механических средств на предмет нахождения в состоянии алкогольного опьянения или состоянии, вызванном употреблением наркотических средств;

– контролю технического состояния транспортных средств перед выходом на линию;

– своевременности прохождения государственного технического осмотра транспортных средств;

– обеспеченности работников организаций рабочей одеждой, оборудованной световозвращающими элементами.

Сотрудники Госавтоинспекции в составе специальных областных мобильных групп на протяжении всей посевной будут проводить рейдовые мероприятия, в рамках которых будет усилен надзор за соблюдением водителями и механизаторами Правил дорожного движения.

Материалы полосы подготовила Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»

ОПЫТ

МАСТЕР. Он же психолог. Он же педагог

Во дворе автошколы

В учебный центр «Большая Медведица» г. Барановичи я приехал утром, когда полным ходом шла учеба. В автошколе готовят водителей на все категории. Здесь работают пять преподавателей и шесть мастеров практического обучения вождению. Заслуженным уважением пользуются мастера Андрей Зубик, Дмитрий Рацук, Сергей Яскевич. Начинающий свой трудовой путь Василий Сосукевич всем им благодарен за своевременные подсказки и полезные советы. Первый год после колледжа он готовит мотоциклистов.

Занятия ведет Виталий ОКОЛОТОВИЧ

Преподаватель Светлана КАМЕНКО

Светлана Каменко вела занятия по теме «Дети на дороге». Она уже семь лет преподает, причем справляется со своими обязанностями успешно. Как и ее коллеги Александра Волк, Анна Игнатенко из местной автошколы ДОСААФ.

Заместитель начальника Барановичского МРЭО ГАИ Александр Семенов, обычно скупой на похвалы, замечает:

– Просто замечательные специалисты, до тонкостей владеющие методикой преподавания. У них нет трудных учащихся. Домохозяйка, имеющая неполное среднее образование, и успешно изучающий высшую математику студент с одинаковым успехом сдают выпускные экзамены с первого раза в МРЭО ГАИ. В этом помогает преподавателям постоянная и целенаправленная индивидуальная работа с учащимися. Они руководствуются правилом, что настойчивость и труд все перетрут. Женщины-преподаватели иногда дают фору некоторым коллегам-мужчинам.

– Нынче группы небольшие, – рассказывает Светлана Каменко. – Появляется возможность больше времени уделять каждому учащемуся. Особенно тем, кому учеба дается нелегко. Ведь человек внес деньги. При небольших зарплатах простых рабочих и сельчан каждый рубль в семейном бюджете ценится. А оплата за учебу для такой категории населения – сумма приличная. Поэтому хочется, чтобы все мои воспитанники получили права с первого раза. Вот и стараюсь как могу. Считаю: раз человек пришел учиться – значит, он уверен, что все у него получится. Только надо укрепить его уверенность. И я обязана в этом ему помочь. За это я получаю зарплату.

– «Дети на дороге» – сложная и актуальная тема. Для ее изучения недостаточно только рассказа преподавателя, – обращаюсь к Светлане Сергеевне и привожу пример для ее учащихся.

Однажды, лет 45 назад, я, получив права и имея личную автомашину ВАЗ-2105, решил показать ее родственникам. В деревне Олекшицы Берестовицкого района мне надо было повернуть налево. Я сбросил скорость и начал выполнять маневр. А справа подростки о чем-то оживленно разговаривали. И вдруг одна девочка отделилась и выскочила на проезжую часть, чуть не угодив под колеса моей автомашины. Я остановился, заметив смертельно белое от испуга лицо девочки. Оно и теперь перед моими глазами, когда, находясь за рулем, встречаю детей около дороги. Девочка была буквально на сантиметр от смерти. Я не стал ругать ее, потому что считал виновным себя. Ведь можно было сигналом предупредить подростков о приближении автомашины. Наверное, спасло то, что на повороте мой «жигуленок» катился со скоростью не более 15–20 км/ч.

– В нашей фильмотеке имеются видеоролики по этой теме, – пояснила преподаватель. – Кроме того, у меня накоплен семилетний опыт за рулем личной автомашины. Убедительных примеров много. Я их использую на занятиях с тем расчетом, чтобы данный факт запомнился учащимся не на какое-то время, а на всю жизнь.

Шесть лет работает преподавателем в автошколе Виталий Околотович. Много лет он посвятил системе образования. В свое время преподавал в столичном университете имени М. Танка, так что опыта ему не занимать. Он умеет доходчиво изложить материал по теме, использует наглядные пособия, видеоролики по ПДД, свежие примеры ГАИ, которые получили большой общественный резонанс.

Виталий Казимирович пользуется среди своих коллег заслуженным авторитетом. В отдельных группах свыше 70 процентов его воспитанников сдают экзамены с первого раза. Это высокий результат. Если учесть, что средний показатель по МРЭО немногим выше 40 процентов.

По итогам 2017 года учебный центр «Большая Медведица» занял первое место по итогам сдачи экзаменов в Барановичском МРЭО ГАИ. Заметим, сотрудники этого учебного заведения старались удержать лидерство и на протяжении прошлого года.

Трудовым коллективом автошколы руководит Александр Гребень. Это опытный, инициативный специалист. Он постоянно заботится об укреплении материальной базы автошколы: обновляется автопарк учебных машин, приобретаются современные технические средства обучения. Ведется журнал учета жалоб и предложений.

Александр Владимирович как руководитель современного типа постоянно учитывает все предложения, особенно касающиеся повышения качества учебного процесса. Все это, несомненно, поднимает имидж учебного заведения, положительно сказывается на наборе кандидатов на учебу и качестве их обучения.

Константин СТАНКЕВИЧ

ГАИ РЕКОМЕНДУЕТ

Держите свой транспорт в руках!

С наступлением весны на улицах города все чаще можно заметить мотоциклистов и велосипедистов, которые начинают свою активную жизнь после затяжного зимнего простоя. Пропорционально растет и число ДТП с их участием.

В связи с этим Госавтоинспекция призывает водителей двухколесных транспортных средств к неукоснительному соблюдению Правил дорожного движения. В частности, управлять мотоциклом необходимо в мотошлеме и не перевозить пассажиров без него, двигаться с постоянно включенным ближним светом фар. Обязательны своевременная регистрация транспортных средств и прохождение ими государственного технического осмотра. Также недопустимо садиться за руль мототранспорта лицам, не достигшим 16 летнего возраста и не имеющим водительского удостоверения категории АМ (мопеды) и подкатегории А1 (мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим 125 куб. см, и максимальной мощностью не более 11 киловатт). Только по достижении 18 лет разрешается управлять мотоциклом при наличии водительского удостоверения категории А.

Велосипедистам хочется напомнить, что движение должно осуществляться по велосипедной дорожке, а при ее отсутствии – по обочине, тротуару или пешеходной дорожке, не создавая препятствия пешеходам. Если указанных элементов дороги нет, допускается движение велосипедистов по проезжей части в один ряд не далее одного метра от ее правого края. В темное время суток или при недостаточной видимости на велосипеде должны быть включены спереди фонарь белого цвета, сзади – красного. При пересечении проезжей части по пешеходному переходу велосипедист должен вести свое транспортное средство в руках.

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

Во Дворце культуры Минского тракторного завода 13 марта состоялась военно-патриотическая акция ДОСААФ по вручению юношам девяти столичных районов удостоверений призывника.

...А завтра в армейский строй

В торжественном мероприятии приняли участие представители республиканских органов государственного управления, Министерства обороны, военных комиссариатов города Минска, ветераны Великой Отечественной войны и Вооруженных сил, а также учащиеся общественных объединений, входящих в Центр по патриотическому воспитанию молодежи при Республиканском доме оборонного общества.

На площадке перед входом во Дворец культуры гостям продемонстрировали образцы спортивной и учебной техники ДОСААФ.

В фойе можно было ознакомиться с развернутыми фотовыставками и стендами, образцами спортивной техники оборонного общества, авто-, судо- и авиамоделями.

Перед юношами, собравшимися в актовом зале, с теплыми словами напутствия выступили военный комиссар города Минска полковник Юрий Пилищик, председатель центрального совета ДОСААФ генерал-майор в отставке Иван Дырман, председатель Республиканского совета общественного объединения «Белорусский союз офицеров», заместитель председателя Постоянной комиссии по национальной безопасности Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь генерал-майор Сергей Бобриков. Самым ярким и эмоциональным стало выступление участника Великой Отечественной войны, почетного члена ДОСААФ, отличника народного образования БССР, посвятившего педагогической работе более 48 лет, майора в отставке Льва Шейнкмана.

Бурными аплодисментами столичных ребят закончился просмотр видеофильма о современных Вооруженных Силах Республики Беларусь.

Затем ведущие член Союза музыкальных деятелей Беларуси, эстрадная певица Ольга Нацкович и учащийся средней школы № 213, активный член клуба «Патриот» при Республиканском доме ДОСААФ Кирилл Клочко пригласили на сцену ребят Заводского района столицы. Удостоверения призывника им вручил полковник Юрий Пилищик.

Под марш ДОСААФ в исполнении солистов Академического ансамбля песни и танца Вооруженных Сил Республики Беларусь Иван Дырман вручил удостоверения призывника ребятам Ленинского района столицы.

Особый настрой участникам военно-патриотической акции ДОСААФ задала Полина Гахович, исполнившая песню «Мой папа – офицер». Юная Поля занимается в эстрадной студии «Арт-Талант».

Право вручения удостоверений было предоставлено начальнику Могилевского аэроклуба ДОСААФ имени А.М. Кулагина Ивану Касиму, председателю Минской городской организации ветеранов войны в Афганистане «Память», заместителю председателя общественного объединения «Белорусский союз ветеранов войны в Афганистане», участнику боевых действий в Афганистане полковнику в отставке Владимиру Шокову, председателю общественного объединения «Белорусский комитет ветеранов подразделений особого риска» капитану второго ранга в отставке Анвару Миндиянову.

В завершение мероприятия ведущая Ольга Нацкович исполнила песню «Белорусочка».

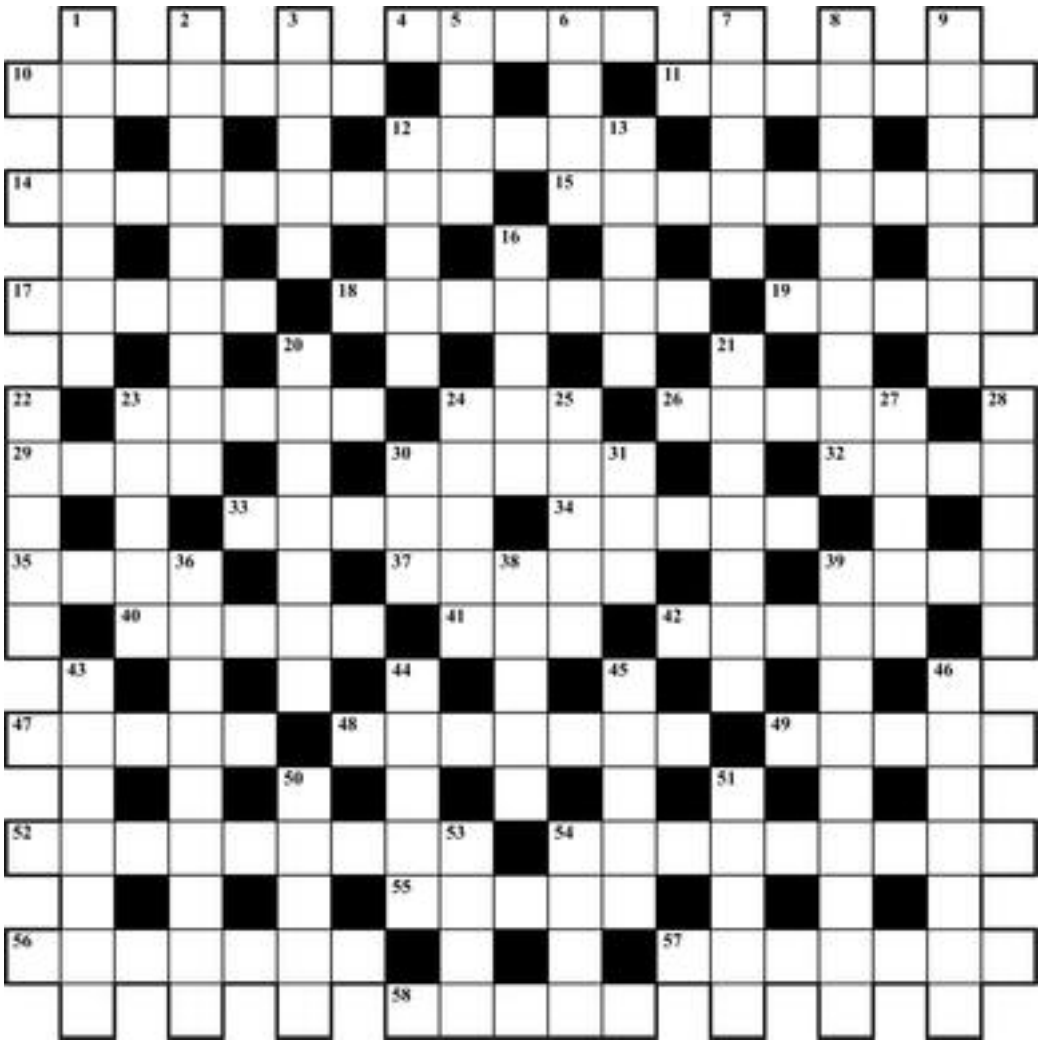
Юрий КОЖЕВНИКОВ,
начальник пресс-центра ДОСААФ

КРОССВОРД

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Вещество из нескольких металлов. 10. Домашняя церковь в замке. 11. Южное плодовое дерево. 12. Научно обоснованный способ морить себя голодом. 14. Слуховая косточка среднего уха. 15. Южное луковичное растение, разводимое в оранжереях. 17. Часть ствола дерева от корня до кроны. 18. Записки участника событий. 19. Очень яркая «падающая звезда». 23. Африканский музыкальный инструмент, вид барабана. 24. Околпаченный работник камбуза. 26. Имя украинского писателя Тесленко. 29. «Закон гор» – для мусульман. 30. Из нее Архимед с «эврикой» выскочил. 32. Кнопка «Мне нравится» – в социальных сетях. 33. Великан, бывший непобедимым, пока соприкасался с матерью-землей. 34. Заросли плакучих кустарников. 35. Мужская рубашка с широким открытым воротом. 37. Накладные голенища с застежками. 39. Озеро в Италии, департамент Франции. 40. Индийский писатель, поэт, композитор, художник, общественный деятель. 41. Государство в Центральной Бирме XIV–XVIII вв. 42. Древнегреческая мера длины. 47. Одно из основных понятий индийской религии. 48. Польский национальный танец. 49. Отрицательный полюс батарейки. 52. Болезнь растений, оливковая пятнистость. 54. Работа с душевным подъемом. 55. Главный кровеносный сосуд человека. 56. Будочный сигаретно-газетный продавец. 57. Один стебель или одно зерно овса. 58. Коралловый остров в виде кольца.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Чувство, на которое можно давить. 2. Приверженец социальных преобразований. 3. Морской ангел, крылоногий моллюск. 5. Звук открываемой газировки. 6. В этрусской мифологии: владыка подземного царства. 7. Старое название скотного двора. 8. Коллекционер и любитель книг. 9. В некоторых странах: орган для охраны существующего строя. 12. Катрин из «Шербурских зонтиков». 13. Воскоподобное вещество из кашалота для парфюмерии. 16. Отрезной талон ценной бумаги. 20. Американский президент, публично признавшийся в супружеской неверности. 21. Представительница закавказской народности. 22. Страна с болезненным названием. 23. Настил из бревен или досок. 24. Чистиковая птица, гнездящаяся на «птичьих базарах». 25. Источник знаний на полке. 27. Зерновая культура рода ежовник. 28. Отросток нервной клетки. 30. Не долог – у кавалергарда. 31. Река в Португалии. 36. Кто из спортсменов может давать сеансы одновременной игры? 38. В Древнем Риме: жрец, толковавший волю богов по крику и полету птиц. 39. «Словарная» форма глагола. 43. Предельные внешние размеры предмета. 44. Острова Мореплавателей в Тихом океане. 45. Живописное изображение святых. 46. Японский автогонщик. 50. Детский лагерь отдыха в Крыму. 51. ... в букву, дословно. 53. Индивидуальное средство защиты от дождя. 54. Одновалентный органический радикал C_2H_5.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 4. Сплав. 10. Капелла. 11. Абрикос. 12. Диета. 14. Молоточек. 15. Амариллис. 17. Штамб. 18. Мемуары. 19. Болид. 23. Конго. 24. Кок. 26. Архип. 29. Адат. 30. Ванна. 32. Лайк. 33. Антей. 34. Ивняк. 35. Апаш. 37. Краги. 39. Изео. 40. Тагор. 41. Ава. 42. Акена. 47. Карма. 48. Мазурка. 49. Минус. 52. Бактериоз. 54. Энтузиазм. 55. Аорта. 56. Киоскер. 57. Овсинка. 58. Атолл.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Жалость. 2. Реформист. 3. Клион. 5. Пшик. 6. Аита. 7. Сооре. 8. Библиофил. 9. Полиция. 12. Денев. 13. Амбра. 16. Купон. 20. Кинтон. 21. Армянка. 22. Катар. 23. Накат. 24. Кайра. 25. Книга. 27. Пайза. 28. Аксон. 30. Век. 31. Авн. 36. Шахматист. 38. Авгур. 39. Инфинитив. 43. Габарит. 44. Самоа. 45. Икона. 46. «Судзуки». 50. Артек. 51. Буква. 53. Зонт. 54. Этил.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

• **С.Э. АКУШЕВИЧ** (заместитель председателя Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций) • **Е.Е. ВИНОГРАДОВА**
• **Н.М. КОРОТКЕВИЧ** (начальник УГАИ УВД Миноблисполкома) • **Н.А. ЛЕЩЕНКО** • **Т.В. ЛУЦЕВИЧ**
• **И.Ю. ПЕТРОВСКИЙ** • **В.И. РИНГ** (председатель Республиканского комитета Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций)
• **Г.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 **22.03.2019** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 6928. Заказ 829. 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.