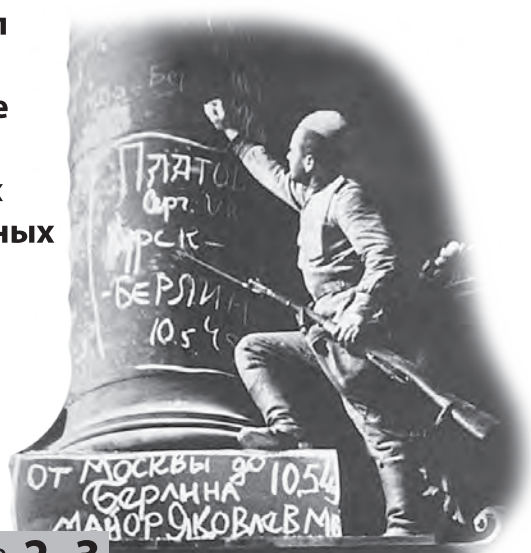


...Он поднял кусочек красного кирпича с подножия громадного здания и расписался на его колонне. Он шел к этой минуте три долгих страшных года.



СТР. 2-3



СТР. 8

«Новая Гута» готовится к массовому потоку автомобилей. Самое время напомнить водителям о правилах перевозки пассажиров.

О том, как не дружат световые приборы и сельскохозяйственная техника.



СТР. 9

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

4 мая 2019 г., суббота, № 17 (1010)

## Праздник со слезами на глазах!

*Еще тогда нас не было на свете,  
Когда гремел салют из края в край.  
Солдаты, подарили вы планете  
Великий Май, победный Май!*

*Еще тогда нас не было на свете,  
Когда в военной буре огневой,  
Судьбу решая будущих столетий,  
Вы бой вели, священный бой!*

*Еще тогда нас не было на свете,  
Когда с Победой вы домой пришли.  
Солдаты Мая, слава вам навеки  
От всей земли, от всей земли!*



Спасибо за Победу!

**6-7** Продолжаем знакомить читателей со службами и подразделениями, обеспечивающими функционирование столичной подземки.

**13** Судьбы двух героев рассказа в свое время объединила наша общая большая беда – чернобыльская трагедия. Они были на передовой того невидимого фронта...

**14** Жизнь – штука переменчивая, особенно если эти перемены мы провоцируем сами.

Коллаж: Николоя ГРЕЧИШКО



## ДНЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ ПОСВЯЩАЕТСЯ

### ВETERAN-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

# Евгений ПЕКАРСКИЙ: «Мне за свою жизнь не стыдно»

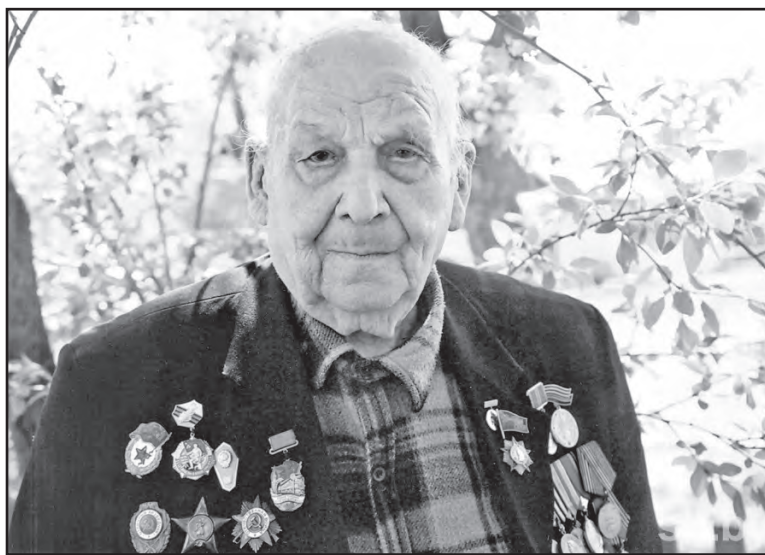
**Жлобин – город железнодорожников, металлургов, представителей других профессий. Среди них – немало талантливых людей, творческих личностей, патриотов земли нашей и Отечества. Сегодня наш рассказ – о Евгении Пекарском, удивительном человеке, который прошел дорогами войны, а в мирное время трудился машинистом локомотивного депо Жлобин, был депутатом Верховного Совета СССР.**

Поезда для Евгения Анатольевича – дело семейное. Дед Евгений Мартын Пекарский был машинистом первого класса. Давно это было, еще в царское время. Тогда семья Мартына – родоначальника семейной династии машинистов Пекарских – жила в Литве. Сын Мартына Анатолий в двадцатые годы переехал в белорусский город Жлобин, где некоторое время работал в локомотивном депо мастером. В 1924 году в его семье родился Евгений. А через 8 лет мастера Пекарского перевели в Осиповичское паровозное депо и дали служебную квартиру.

Это было время массовых сталинских репрессий. Не обошла

Когда началась Великая Отечественная, семья Пекарских была эвакуирована на Урал, в Свердловскую область. Евгений вместе с мамой, двумя сестрами и тетей оказался в городке Ирбите. До войны мальчишка окончил 8 классов и в эвакуации начал работать на железной дороге. Первые его профессии – сцепщик вагонов и стрелочник.

Несмотря на неимоверные трудности, работа на железной дороге пареньку понравилась. Грело душу то, что и он своим трудом приносит пользу. Вместе с тем Евгений горел желанием попасть на фронт и с оружием в руках воевать против ненавистного врага. И вот долгожданный



артиллерийская часть располагалась напротив Горок. В одном из боев немецкий танк изувечил орудие Евгения, а сам он получил тяжелое ранение в голову и был эвакуирован в госпиталь. Волею судьбы боец попал в Калугу. Это был тот самый город, где в тюрьме расстреляли ни в чем не повинного его отца. Поэтому на Евгения Калуга навевала горькие воспоминания, от которых на глазах выступали слезы. Вместе с тем юноша понимал, что с от-

подбирает кандидатов в полковую разведку. Попасть в разведчики – мечта многих, но это было не так-то просто... Бойцы выстроились в шеренгу, капитан скользнул взглядом по Евгению и пошел дальше. Но, сделав несколько шагов, резко остановился и всем корпусом повернулся к старшему сержанту.

– Сколько сидел и за что?  
– Да нисколько я не сидел!  
– Ну ладно. Пойдешь в разведку!

удержавшись от боли, застонал. Немцы начали палить. Наши ребята отползают от бруствера и тащат раненого за собой. У разведчиков есть святое правило: сколько ушло на задание, столько должно и вернуться – живыми или мертвыми.

Ну а меня как будто бы кто-то толкнул в спину: мол, давай, Женя, действуй!

Перемахнул я через бруствер и приземлился не на дно траншеи, а на плечи немца. Вот это был трюк! А тот согнулся подо мною в три погибели и заскулил от страха. Что-то начал лепетать – скорее всего, просил не убивать. Схватил я его, тряхнул изо всей силы и сказал: «Зачем мне тебя убивать? Ты мне нужен живым!» Добытый «язык» оказался чехом. Я ткнул его автоматом в бок: мол, показывай, как незаметно можно выбраться из траншеи. И это он понял и вывел меня в поле. А там мы ползли до тех пор, пока не наткнулись на телефонный провод. Сунул я провод своему противнику в руки и стволом автомата показал: вперед! Он подчинился, и по проводу с «языком» я пришел к своим.



беда и семью Пекарских: в 1937-м по сфабрикованному обвинению отца арестовали. Пришить ярлык «враг народа» человеку с литовскими корнями ничего не стоило. Глава семейства попал в калужскую тюрьму, где был расстрелян. Реабилитировали его в 1953-м... После ареста Анатолия Мартыновича его жену с детьми вышвырнули на улицу. Хватили лиха, мыкались по чужим углам, как-то выживали...

призыв в армию. Это было в 1942 году, но сразу на фронт Евгений не попал. Его отправили в Омское артиллерийское училище, где скоростным методом обучили на командира орудия.

#### ОСТАВИЛ «АВТОГРАФ» НА РЕЙХСТАГЕ

Дорогами войны Евгений Пекарский прошел до самого Берлина. В памяти фронтовика было много ярких военных эпизодов. На линии Орша – Могилев его



цом не по-человечески поступила не Родина, а те, кто, обладая властью, поверил в свою исключительность и вседозволенность и вершил судьбами людей. Обижаться на святое – свою Родину – Пекарский не мог, он беззаветно служил ей и проливал за нее кровь в боях...

После лечения в госпитале Евгений попал в 102-й запасной полк, который находился под Могилевом. Как-то бойцы заговорили о том, что капитан

О своей первой вылазке Евгений Анатольевич долгое время не мог забыть и рассказывал о ней с улыбкой:

– Подползли мы ночью к траншее врага. Лежим на бруствере, прислушиваемся. Тихо все, только иногда порывы ветра сбрасывают снежок с деревьев. От наших белых маскхалатов темный бруствер стал светлым. Немцу это показалось подозрительным, и он швырнул гранату. Одного нашего разведчика ранило, и он, не

Так получилось, что уже в первой вылазке Евгений проявил смелость и находчивость и взял своего первого «языка». За это разведчик был награжден медалью «За отвагу». В дальнейшем грудь отважного бойца украсят и другие награды, среди которых появится «Отличный разведчик». Кстати, этот знак – признание заслуг и качеств разведчика и весьма почитаемая награда в отважной братии. Пекарский был удостоен и ордена Красной Звезды



## ДНЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ ПОСВЯЩАЕТСЯ

за взятие важной птицы – немецкого офицера, который попался ему в руки под Варшавой.

Евгений Анатольевич фронтовыми дорогами, участвуя в боях и сражениях, прошел Латвию, Литву, Польшу. Он был среди тех, кто участвовал и в штурме Бранденбургских ворот.

– Бои за Берлин были очень тяжелыми, – вспоминал фронтовик. – Смертельная опасность поджидала нас на каждом шагу. Фашистские вояки не отступали. Их приходилось буквально выкуривать с чердаков, из подвалов, жилых зданий, со станций метро. Из разведчиков, саперов, связистов создавались штурмовые группы. При штурме Берлина полегло много бойцов...

Белорусский паренек Евгений Пекарский хотел посмотреть на логово фашистского зверя и главаря. Это был тот самый исторический момент, когда наши воины-победители оставляли свои «автографы» на закопченных колоннах и стенах Рейхстага. Когда представилась возможность это сделать, Евгений поднял кусочек красного кирпича с подножия громадного здания и расписался на его колонне. Наши воины ликовали! Они переживали незабываемые моменты истины, радости и огромного человеческого счастья.

Евгений Анатольевич не мог об этом спокойно говорить – его голос дрогнул, в глазах стояли слезы. Справившись с волнением, он сказал, что для него и других фронтовиков самой большой наградой были не ордена и медали, а то, что удалось победить врага и выжить вопреки всем испытаниям.

### МИРНАЯ ЖИЗНЬ ПРЕКРАСНА!

После победы Пекарский не сразу поехал в родные края. Он еще целых два года служил в составе наших войск в Германии. А когда наконец вернулся в Осиповичи, его радости и радости мамы и сестренки не было предела. Вчерашний боец и фронтовик, он не привык сидеть без дела, его руки соскучились по мирному труду. Недолго думая, Евгений отправился в локомотивное депо, где ему предложили работу кочегара. Реальность оказалась более приземленной, чем мечты фронтовика, который видел себя машинистом, ведущим состав по стальной магистрали. Но уже буквально через несколько месяцев он работал помощником машиниста.

Как человек пытливого мысли, стремящийся все пощупать собственными руками и до всего дойти своим умом, Пекарский понимал: ему необходимо учиться. Он уехал в город Щорс, где в течение года обучался в железнодорожной школе машинистов. Здесь, в Украине, встретил хорошую девушку Нину, с которой они пошли по жизни, вырастили прекрасного сына Владимира.

Евгений Анатольевич с полной отдачей сил и энергии трудился в местном депо помощником машиниста, был в числе лучших работников. Естественно, думал и о профессиональном росте. Както поинтересовался у начальника депо, почему не назначают его машинистом. Ответ ранил фронтовика в самое сердце: мы не можем доверить реверс сыну врага народа. Вот и весь сказ. Оказывается, для начальства его боевые заслуги и то, что он был ранен в бою, на войне вступил в партию, верой и правдой служил Отечеству, не в счет. Горько было на сердце и обидно.

Не мог Евгений Анатольевич просто так переступить через несправедливость и унижение. Война научила его ценить честь и достоинство. Как истинный патриот и человек, легкий на подъем, Пекарский откликнулся на призыв осваивать целину и в 1952 году уехал с семьей в Кустанай. Хлеб он не сеял и не убирал, но водил грузовые составы с зерном. Так что и его вклад в грандиозной работе имеется.

После целины вернулся с семьей в родной Жлобин, устроился в депо и стал водить тяжеловозы. Евгений Анатольевич всегда был в гуще дел коллектива, брался за самую тяжелую и ответственную работу, где требовались сноровка, знания и мастерство. Он сам просил прицепить побольше вагонов и отдавался любимой работе всем сердцем и душой. Машинист Пекарский искренне радовался, когда слышал, как за его спиной грохочут по меньшей мере 50 вагонов и несут груз под 5 тысяч тонн. А когда перешли на тепловозную тягу, то и вдвое больше.

Уйдя на пенсию, Евгений Анатольевич 13 лет ухаживал за парализованной женой, нес свой тяжелый крест достойно, не поддаваясь ни отчаянию, ни унынию. В прошлом году его не стало. Помнится, во время нашей беседы почетный железнодорожник Евгений Пекарский сказал:

– Вот мы здесь с вами говорим о жизни. Она действительно прекрасна, хотя и пришлось в ней многое вынести. Но мне за свою жизнь не стыдно. А уйду – частичка меня останется в моих потомках. Любил и люблю свой народ и Отечество родное. Никого и никогда не предавал даже в мыслях и всегда старался быть человеком. А это, как говорил маршал Георгий Жуков, главное для любой жизни.

Сейчас, накануне Дня Победы, в воздухе далеко разносится пьянящий запах цветущих садов, радует пение птиц. По утрам спешат на работу и труженики локомотивного депо Жлобин, где когда-то верой и правдой служил Евгений Пекарский. Жизнь продолжается, а память о ветеране, фронтовике и машинисте его коллеги свято хранят в своих сердцах.

**Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»**

### ВETERАН-ВОДИТЕЛЬ

## Забудить невозможно

**Ветерану Великой Отечественной войны и труда быховчанину Ивану СИМОНОВИЧУ в октябре исполнится 93 года. Однако, несмотря на весьма солидный возраст, он выглядит довольно бодро. Его долгую жизнь, в которой пришлось видеть горе, смерть, страх, холод и голод, можно назвать примером настоящего мужества. В то невероятно тяжелое и трудное время, только надежда на победу придавала ему сил выстоять наперекор всем невзгодам.**



### ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВОЙНЫ

Иван Симонович родился в Столинском районе Брестской области. Семья жила на хуторе, расположенном в нескольких километрах от большой деревни Ольшаны. Западная Белоруссия, как известно, до 1939 года входила в состав Польши, поэтому мальчик сначала учился в польской, а потом в белорусской школе.

Фронтовик хорошо помнит тот день, когда началась война. Ведь тогда он уже был пятнадцатилетним подростком.

– Воскресным утром 22 июня 1941 года мы вместе с матерью отправились в Ольшаны к портному, чтобы сшить брюки, но мастера на месте не застали. Возвращаясь обратно, увидели, как красноармейцы спешно покидали деревню. А один солдат тогда выкрикнул своим, что «...немцы уже на хвосте», – вспоминает ветеран. – И это оказалось правдой. Мы даже не успели дойти до дома, как нас догнали на мотоциклах фашисты. Остановили, о чем-то расспрашивали мать, а поскольку немецкого языка мы не понимали, нас они отпустили и, взметая пыль, колонной двинулись дальше.

Когда солдаты вермахта заняли хутор, всех жителей выгнали из собственных домов. Старикам, женщинам, детям пришлось ютиться в лесу. Только через неделю люди смогли вернуться обратно, когда немцы двинулись на восток.

### У ПОЛЬСКОГО ПАНА

**В нацистской Германии людей, насильно вывезенных из Восточной Европы в качестве бесплатной рабочей силы, называли остарбайтерами. Не избежал такой участи и Иван Михайлович.**

Молодого парня с несколькими другими сверстниками в 1943 году отправили в Польшу, совсем недалеко от Гданьска.

– Мы люто ненавидели пана, потому что тот был человеком властным, жестоким. Постоянно расхаживал с охотничьим ружьем и приговаривал, что постреляет нас, как лис, за плохую работу, – тяжело вздыхая, говорит ветеран. – Трудиться приходилось до седьмого пота и в любую погоду. К тому же мы постоянно голодали, а кормили нас в основном пустым супом из брюквы, изредка картошкой. Да и этого не хватало.

В феврале 1945 года остарбайтеров освободили наступающие советские войска.

– Несколько человек в военной форме и с красными звездочками на пилотках ворвались в барак с автоматами. Один солдат спросил, далеко ли отсюда кирпичный завод, там гитлеровцы держали оборону. Мы ответили, что совсем близко. Тогда мы вместе с ними побежали туда, во весь голос крича «Ура!». Фашистов в итоге оттуда выбили, а сами остались живы, – рассказывает собеседник.

### ВПЕРЕД НА БЕРЛИН

Буквально через несколько дней Иван Симонович принял присягу и пополнил ряды 5-й танковой армии 53-го мотострелкового полка, став бойцом пулеметного расчета. Однажды, уже после освобождения города Гданьска, его и еще четверых бойцов доставили на лодке на подбитый в Балтийском море двухпалубный немецкий корабль, а на значительном расстоянии от него находился полуостров, где окопались немцы. Перед хорошо вооруженными нашими фрицами стояла задача не дать возможности фрицам захватить судно. Один раз это им почти удалось. Однако с большим трудом нападавших все же выбили во многом благодаря пулеметному расчету в составе Симоновича.

Подобные атаки отбивали примерно неделю. Бойцы почти не спали и не отдыхали. Подоспевшее подкрепление окончательно уничтожило оставшихся немцев.

Иван Михайлович вспомнил, как его мотострелковый полк продвигался к логову фашистов – Берлину – с тяжелыми боями. Но в один майский день поступил приказ прекратить наступление. Остановились в лесу, неподалеку от города Бад-Фрайенвальде. И вскоре пришла весть о Великой Победе. В честь такого радостного события начался массовый праздничный оружейный салют. Пулеметчик Симонович тоже опустошил ленту, выпустив в небо 250 пуль.

### НА РОДНОЙ ЗЕМЛЕ

Иван Михайлович вернулся в Беларусь в звании старшего сержанта. Служил потом под Брестом и в Слуцке вплоть до 1950 года. В родных Ольшанах встретил Ульяну, которую полюбил всем сердцем. Долго не раздумывая, отправился с ней строить счастливую жизнь на ее малую родину в Могилевскую область. Так фронтовик оказался в городе Быхове.

Ульяна Самуиловна родила троих сыновей и дочь. До выхода на пенсию она работала бухгалтером на местном льнозаводе, который закрыли после чернобыльской катастрофы. Более десяти лет назад она, к огромному сожалению, ушла из жизни.

Сам Иван Симонович 30 лет трудился водителем автобуса в автопарке № 6. За работу без аварий награжден специальными нагрудными знаками.

Ветерана нередко приглашают в СШ № 3 Быхова, где он рассказывает подрастающему поколению о военном лихолетье, завещая беречь мир, защищать его и гордиться историческим подвигом нашего народа и нашей общей Великой Победой над фашизмом.

**Сергей ЛЕВЧЕНКО**



# Общественное обсуждение

Министерством внутренних дел вынесен на общественное обсуждение проект Указа Президента Республики Беларусь, предусматривающий внесение изменений в Правила дорожного движения. Обсуждение проводится с 2 по 15 мая на правовом форуме Беларуси ([forumpravo.by](http://forumpravo.by)). Предлагаемые для обсуждения изменения в ПДД касаются наиболее актуальных проблем организации дорожного движения.

## УТОЧНЯЮТСЯ И ВВОДЯТСЯ НОВЫЕ ТЕРМИНЫ И ПОНЯТИЯ

С развитием технологий на дорогах стало появляться все больше транспортных средств, отнесение которых к определенной категории в рамках действующего законодательства не представляется возможным. Примером их могут служить современные устройства с электродвигателем. Действующая редакция Правил дорожного движения не позволяет однозначно отнести определенный тип, например, к мопеду, хотя по иным техническим характеристикам его можно приравнять к такому транспортным средствам. В таких условиях на тротуаре может оказаться довольно мощное механическое транспортное средство, столкновение пешехода с которым способно повлечь серьезные последствия.

В целях определения категории транспортных средств в проекте скорректированы понятия «велосипед», «мопед», «мотоцикл». В основу изменений легли положения регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

В качестве отдельной категории в проекте выделены устройства, так называемые средства персональной мобильности, которые в принципе не предназначены для участия в дорожном движении в широком его понимании, но в силу своих характеристик используются гражданами для передвижения по дорогам. Определенные из них также имеют высокие динамические показатели, что может представлять угрозу для безопасного передвижения пешеходов.

С учетом этого предлагается закрепить возможность передвижения на таких устройствах, максимальная конструктивная скорость движения которых не превышает 25 км/ч, по велосипедным дорожкам в том случае, если они отделены от проезжей части конструктивно. При отсутствии велосипедных дорожек допускается движение на них по тротуарам, пешеходным дорожкам или обочинам, не создавая препятствия другим пешеходам. Лиц, передвигающихся на таких устройствах, приравняют к пешеходам.

Корректируется понятие «велосипедная дорожка», включающее обозначение более видимой разметкой и новым знаком. Аналогично предусмотрено обозначение разметкой и новым знаком пешеходной дорожки.

К водителю приравнивается лицо, обучаемое управлению мотоциклом, сдающее квалификационный практический экзамен на право управления мотоциклом.

Выезд транспортного средства на трамвайные пути, съезд с них приравнивается к понятию «маневрирование (маневр)».

Дополняется понятие «регулирующий». Предлагается к последним приравнять сотрудников ГАИ, осуществляющих контроль за выполнением участниками дорожного движения требований ПДД, сотрудников Государственного пограничного комитета при обеспечении движения организованных транспортных колонн, а также работников дорожно-эксплуатационных служб, дежурных на железнодорожных переездах и паромных переправах в одежде из светоотражающего материала с диском с красным сигналом (светоотражателем) при исполнении ими своих служебных обязанностей.

## ВВОДИТСЯ ПОНЯТИЕ «ЗОНА С ОГРАНИЧЕНИЕМ МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ»

Указанные зоны широко применяются в мировой практике и направлены на установление пониженной скорости движения на какой-то определенной территории. Например, на территории плотной жилой застройки с большой интенсивностью пешеходного движения.

Их применение позволит исключить необходимость установки искусственных неровностей и дополнительных знаков, ограничивающих скорость движения, а также обеспечить равномерность установленного скоростного режима движения транспортных средств на определенной территории. При этом предлагается устанавливать ограничение скорости только в пределах 30 км/ч.

## КОНКРЕТИЗИРУЮТСЯ ОТДЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ МИНИМИЗАЦИИ КОНФЛИКТНЫХ СИТУАЦИЙ НА ДОРОГЕ

Несмотря на очевидность наличия полномочий у сотрудников ГАИ для проверки у водителя документов и закрепления этих прав в нормативных правовых актах, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции, отсутствие конкретной нормы в ПДД приводит к тому, что отдельные граждане сознательно провоцируют конфликт с сотрудниками ГАИ. В целях исключения предпосылок к возникновению подобных ситуаций в ПДД вносится положение, предусматривающее возможность остановки транспортного средства для проверки документов.

Предлагается также обязать водителя выполнять иные указания, связанные с осуществлением контроля за соблюдением участниками дорожного движения требований ПДД, в том числе с проверкой технического состояния транспортного средства.

Аналогичные цели преследует введение так называемого правила двух полос, согласно которому конкретизируется ситуация, когда водителем правомерно будет обеспечено преимущество в движении пешеходу. Предлагается определить, что преимущество пешеходу считается предоставленным, если расстояние между транспортным средством и пешеходом в точке предполагаемого пересечения их траекторий движения составило не менее двух полос движения (одну полосу и трамвайные пути, одну полосу и разделительную полосу или зону).

## УТОЧНЯЕТСЯ ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ НА МОТОЦИКЛЕ, МОПЕДЕ, ВЕЛОСИПЕДЕ

Устанавливается запрет на движение на мотоцикле, мопеде на одном колесе, не держась за руль или не держа ноги на педалях (подножке), а также перевозку на таких транспортных средствах (кроме бокового прицепа) пассажиров в состоянии опьянения.

Велосипедистам предоставляется возможность в ряде случаев не спешиваться с велосипеда при пересечении проезжей части дороги. При этом при подъезде к пересечению с проезжей частью дороги велосипедист должен заблаговременно снизить скорость движения и пересекать ее со скоростью идущего шагом пешехода. Обязанность спешиваться остается только при пересечении проезжей части

дороги по нерегулируемому пешеходному переходу.

В жилой и пешеходной зонах, на прилегающей территории движение велосипедистов по аналогии с пешеходами разрешается по тротуару, обочине и проезжей части дороги. При этом велосипедисты имеют преимущество перед транспортными средствами, но не должны необоснованно препятствовать их движению. Также разрешается движение велосипедистов по краю проезжей части дороги не далее одного метра от ее правого края в зоне с ограничением максимальной скорости движения.

При движении по дороге в темное время суток и (или) при ее недостаточной видимости вне населенных пунктов велосипедист должен быть одет в одежду повышенной видимости со светоотражающими элементами.

## УТОЧНЯЮТСЯ УСЛОВИЯ, ПРИ КОТОРЫХ ЗАПРЕЩЕНО УЧАСТИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Конкретизируется остаточная высота рисунка протектора шин для различных транспортных средств. Разрешается установка на стеклах и (или) в оконных проемах транспортного средства средств регистрации и записи окружающей обстановки (видеорегастратор), не ограничивающих обзорность с места водителя. Предъявляются дополнительные требования к элементам конструкции мотоциклов, мопедов, а также к оснащению транспортных средств огнетушителями.

Кроме того, к водителю предъявляется дополнительное требование по содержанию участвующего в дорожном движении транспортного средства в состоянии, исключающем падение наледи с его поверхности.

## ВВОДЯТСЯ НОВЫЕ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ И РАЗМЕТКА

ПДД дополняются новыми дорожными знаками и разметкой. В частности, предусмотрены соответствующие дорожные знаки, устанавливаемые в местах, где осуществляется контроль за соблюдением ПДД техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, определяющих зоны с ограничением максимальной скорости движения, устанавливающих определенные условия для электромобилей и др.

## УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Предъявляется дополнительное требование к водителю автомобиля-такси о необходимости быть пристегнутым при движении в населенном пункте, если он не осуществляет перевозку пассажира.

В то же время предлагается к лицам, которым допускается не пристегиваться ремнем безопасности, добавить принимающего квалификационный практический экзамен на право управления транспортным средством, когда транспортным средством управляет лицо, сдающее такой экзамен.

Конкретизирован запрет на пользование водителем во время движения транспортного средства телефоном и иными устройствами, не предусмотренными конструкцией транспортного средства, если для этого необходимо держать его в руке либо воздействовать на них рукой.

## Аварийность на дорогах страны с 25 апреля по 1 мая

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)

Четверг, 25 апреля: 13–1–16

Пятница, 26 апреля: 12–1–11

Суббота, 27 апреля: 10–3–11

Воскресенье, 28 апреля: 11–2–9

Понедельник, 29 апреля: 6–2–8

Вторник, 30 апреля: 12–1–11

Среда, 1 мая: 7–2–6

Итого: 71–12–72

По областям  
(всего совершено ДТП)

Минск – 16

Минская – 14

Брестская – 14

Гродненская – 3

Витебская – 8

Могилевская – 8

Гомельская – 8

## УТОЧНЯЕТСЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ ВОДИТЕЛЬ ОБЯЗАН ИМЕТЬ ПРИ СЕБЕ И ПЕРЕДАВАТЬ ДЛЯ ПРОВЕРКИ СОТРУДНИКАМ ГАИ

Водительское удостоверение должно соответствовать требованиям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Вене 8 ноября 1968 года, а в случае несоответствия ее требованиям необходим заверенный перевод национального водительского удостоверения на один из государственных языков Республики Беларусь.

Для транспортного средства, не зарегистрированного на территории Республики Беларусь, ввезенного на таможенную территорию Евразийского экономического союза либо приобретенного на территории государств – членов Евразийского экономического союза и ввезенного на территорию Республики Беларусь, необходим документ, подтверждающий законность его приобретения.

## ИСКЛЮЧАЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ НАЛИЧИЯ ТАЛОНА К ВОДИТЕЛЬСКОМУ УДОСТОВЕРЕНИЮ И ДОКУМЕНТА (СЕРТИФИКАТА) О ПРОХОЖДЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА, ЧТО ОБУСЛОВЛЕНО ПЛАНИРУЕМЫМ УПРАЗДНЕНИЕМ УКАЗАННЫХ ДОКУМЕНТОВ

Кроме того, на сегодняшний день осуществлять контроль прохождения водителем, использующим водительское удостоверение, выданное в Республике Беларусь, а также на территории республик бывшего СССР, в котором не указан срок действия, обязательного медицинского переосвидетельствования практически невозможно, так как в большинстве случаев такая проверка осуществляется при обмене водительского удостоверения и, следовательно, не распространяется на лиц, имеющих вышеуказанные водительские удостоверения.

В целях повышения эффективности контроля за своевременным прохождением указанной категории водителей обязательного медицинского переосвидетельствования, а также идентификацию лица, управляющего транспортным средством, предлагается водителям с рассматриваемыми водительскими удостоверениями обязать иметь при себе медицинскую справку о состоянии здоровья, подтверждающую годность к управлению механическими транспортными средствами.

В целях получения общественной или профессиональной (экспертной) оценки содержащихся в проекте норм права предлагается выражать свое мнение и вносить конструктивные предложения по вопросам, вынесенным на общественное обсуждение, для возможной последующей корректировки проекта.



## 7 ДНЕЙ СТОЛИЦЫ

### Пенсионерам – скидка

Согласно Указу Президента Республики Беларусь от 29.04.2011 № 176 «О государственной поддержке пенсионеров» на период сезонных сельскохозяйственных работ с 1 мая по 30 сентября предоставляется 50-процентная скидка от стоимости проезда на автомобильном пассажирском транспорте общего пользования регулярного пригородного сообщения (кроме такси) гражданам, достигшим общеустановленного пенсионного возраста, которым назначена государственная пенсия независимо от ее вида.

### Из точки А в точку Б

**Google Карты теперь позволяют построить маршрут до точки назначения в столице на общественном транспорте.**

Ранее на территории Минска подобная функция не поддерживалась – приложение давало возможность лишь проложить путь для поездки на автомобиле или пешего путешествия. Теперь программа показывает, как добраться до заданной точки на общественном транспорте, в том числе на маршрутке.

Кроме того, на выбор пользователю предлагается несколько возможных путей следования с прогнозным временем прибытия в заданное место по каждому из них. В отдельной графе также показывается примерная стоимость такой поездки.

### Мелочь, а приятно...

По утрам на станциях Минского метрополитена начали транслировать аудиобращения к пассажирам с приветствием и пожеланием хорошего дня на белорусском языке. Об этом сообщил корреспонденту агентства «Минск-Новости» заместитель председателя Мингорисполкома Александр Дорохович.

– Казалось бы, мелочь, но она может поднять людям настроение с утра. Вскоре подобные аудиобращения по утрам начнут транслировать в наземном транспорте, на железнодорожном вокзале и в электричках, – уточнил Александр Дорохович.

### По столичным маршрутам

В связи с открытием движения всех видов транспорта через перекресток ул. Я. Купалы – ул. М. Богдановича с мая внесены изменения в работу пассажирского транспорта:

- движение автобусов маршрута № 24 организуется с ул. Л. Беды по ул. Куйбышева, Я. Купалы, М. Богдановича, Немиге, Мясникова, Московской, Воронянского в обоих направлениях;

- движение автобусов маршрута № 57, троллейбусов маршрутов № 29, 40, 12 организуется по постоянным схемам;

- отменяется работа троллейбусного маршрута № 29А «ДС Калиновского – ДС Лермонтова» и временного автобусного маршрута № 929 «ДС Калиновского – Комаровский рынок».

Пассажирам, имеющим проездные или единые проездные документы на определенный период времени (без лимита поездок), в составе которых один из видов транспорта – автобус, предоставят право на проезд без дополнительной оплаты в троллейбусах маршрутов № 12, 29, 40 на дублируемых и изменяемых участках до 31 мая.

\*\*\*

В связи с окончанием реконструкции ул. Ульяновской с 1 мая:

- работа автобусного маршрута № 127А отменяется, восстановлен маршрут № 127 по постоянной трассе с одновременным увеличением количества автобусов на три единицы по будним дням в часы пик;

- выполнение остановочных пунктов трамвайных маршрутов № 1, 4, 7 «Свердлова» перенесено на вновь обустроенные платформы на реконструированном участке ул. Ульяновской.

\*\*\*

С целью улучшения транспортного обслуживания пассажиров с 1 мая по выходным дням будет предусмотрено более раннее начало работы автобусного маршрута № 26 «ДС Восточная – Павлины Меделки»: вместо рейса отправления с ДС «Восточная» в 05.40 будет предусмотрено выполнение рейса в 05.30, а

вместо рейса отправления с конечного пункта «П. Меделки» в 06.17 будет предусмотрено выполнение рейса отправления в 06.07.

Одновременно с целью улучшения перевозок пассажиров по автобусному маршруту № 84 «ДС Малиновка-4 – Слепянка» по выходным дням будет предусмотрено увеличение количества подвижного состава на одну единицу.

\*\*\*

В связи с низким спросом на транспортные услуги с 2 мая по будним дням на автобусном маршруте № 186 «Ст. метро «Могилевская» – Шишкина» плановый интервал движения будет увеличен до 40 минут.

\*\*\*

В связи с открытием движения транспорта под путепроводом МКАД – ул. Академика Курчатова с 1 мая:

- движение по автобусным маршрутам № 28 «ДС Серова – Масюковщина», № 47С «Вокзал – Филиал БГУ», № 96 «ДС Малиновка-4 – Филиал БГУ» осуществляется по постоянным схемам;
- работа автобусного маршрута № 928 «Брилевичи – Чюрлениса» отменяется.

\*\*\*

В связи с переносом рабочих дней работа городского пассажирского транспорта будет организована в следующем режиме:

- 4 мая и 11 мая – по графику буднего дня;
- 5 мая и 6 мая:
  - троллейбусные – по графику субботнего дня;

- автобусные – по графику воскресного дня;
- трамвайные маршруты – по графику выходного дня.

- 7, 8, 9 мая:
  - троллейбусные маршруты – по графику воскресного дня;

- автобусные – по графику воскресного дня;
- трамвайные – по графику выходного дня

\*\*\*

В связи с изменением режима работы крупных торговых предприятий города 6 мая отменяется работа автобусных маршрутов № 76Э, 83Э, 89Э, 114С, 125, 151Э.

## Где камера?

**С целью неукоснительного соблюдения скоростных ограничений в местах концентрации ДТП столичная ГАИ обнародовала график работы мобильных датчиков автоматической фиксации нарушений скоростного режима движения в мае.**

Дата	Время	Контролируемое направление	Скоростные ограничения км/ч
С 1 по 31 мая (по нечетным числам)	07.00–20.00	Пр. Независимости, 131, к. 2	60
С 2 по 30 мая (по четным числам)	07.00–20.00	Пр. Независимости, 99	60
С 1 по 31 мая (по нечетным числам)	07.00–20.00	Ул. Кальварийская, 25	60
С 2 по 30 мая (по четным числам)	07.00–20.00	Пр. Партизанский, 178	60
С 1 по 31 мая (по нечетным числам)	07.00–20.00	Ул. Чкалова, 1	60
С 2 по 30 мая (по четным числам)	07.00–20.00	Ул. Кижеватова, 36	60
С 1 по 31 мая	00.00–24.00	МКАД, км 33 + 700, внутреннее кольцо	90
С 1 по 31 мая	00.00–24.00	МКАД, км 32 + 300, внешнее кольцо	90
С 1 по 15 мая	00.00–24.00	МКАД, км 55 + 350, внутреннее кольцо (до окончания работ)	70
С 1 по 31 мая	20.00–02.00	Пр. Независимости, 45 Пр. Партизанский, 178 Пр. Партизанский, 75 Пр. Жукова, 17 Пр. Независимости, 131, к. 2 Ул. Орловская, 80 Ул. Притыцкого, 106 Пр. Независимости, 156 Ул. Кижеватова, 36 Ул. Кальварийская, 25 Ул. Притыцкого, 60 к. 5 Ул. Московская, 22 Пр. Пушкина, 70а Ул. Ленина, 46	60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60 60

## На машине хорошо, но автобусом лучше

**Госавтоинспекция озвучила рекомендации автолюбителям при посещении кладбищ на Радуницу, передает корреспондент агентства «Минск-Новости».**

– Все места захоронения будут под контролем милиции и сотрудников ГАИ, – сказал на встрече с журналистами в Национальном пресс-центре старший инспектор по особым поручениям УГАИ МВД Республики Беларусь Станислав Соловей. – Гражданам, которые собираются посетить кладбища на Радуницу, рекомендуем заранее уточнить, изменена ли схема движения. Призываем максимально отказаться от личного транспорта и использовать общественный. Будут организованы дополнительные маршруты, поэтому возможность добраться будет у каждого.

К тем же, кто все-таки планирует воспользоваться личным авто, инспектор обратился с просьбой не торопиться, внимательно смотреть на дорожные знаки и следовать указаниям регулировщика:

- Где-то будут организованы стоянки вдоль проезжей части дороги, где-то – на прилегающей к кладбищам территории. Особенно следует быть внимательными, проезжая мимо стоящих вдоль дороги автомобилей, потому что многие приезжают с детьми и в любое время на проезжую часть может выскочить ребенок.

Сотрудники ГАИ будут тщательно следить и за физическим состоянием водителей.

- В прошлом году на Радуницу задержали 89 нетрезвых водителей. Эта цифра примерно в два раза больше среднего показателя в обычный день. Если вы увидите, что выпивший человек собирается сесть за руль, обязательно позвоните по телефону 102. Очень важно пресекать подобные нарушения, – подчеркнул Станислав Соловей.





# На передовой

29 июня исполнится 35 лет с момента пуска Минского метрополитена. И ровно столько же прошло со дня введения в эксплуатацию электродепо «Московское» службы подвижного состава. В 1984 году оно было в составе первого участка первой линии метрополитена.



Изначально электродепо включало в себя корпус административно-бытовой и отстойно-ремонтный на три ремонтные и девять отстойно-смотровых канав. Также здесь располагались иные сопутствующие объекты – камеры мойки и обдувки составов, очистные сооружения, компрессорная и мотодепо с мастерскими.

В 1990 году к вводу в эксплуатацию первого участка второй линии метрополитена отстойно-ремонтный корпус был расширен на десять канав, а в 2016-м их было введено в эксплуатацию еще восемь с рельсосварочной базой. Сегодня в электродепо «Московское» – 30 отстойно-смотровых канав, которых достаточно для полноценного обслуживания и ремонта составов метрополитена.

Первым начальником депо был назначен В. Усенков, успешно запустивший плановую работу всего сложного механизма этого большого производственного подразде-

ления столичной подземки. В течение пяти лет его руководства сформировался сплоченный трудовой коллектив, нацеленный на максимальный результат в работе. Самое пристальное внимание уделялось технической подготовке составов к очередному рейсу, а также качеству работы машинистов на линии и трудовой дисциплине.

В дальнейшем депо руководили Г. Петкевич, М. Климов, С. Степанов, А. Михайловский, А. Левченко и В. Семашко. Каждый из них внес свою лепту в развитие и совершенствование производственных процессов. Нынешний начальник электродепо «Московское» А. Сороко сохраняет лучшие традиции предшественников и решает актуальные вопросы в современном формате.

29 июня 1984 года было открыто регулярное движение поездов от станции «Институт культуры» до станции «Московская». Высокой честью вести первый поезд



были удостоены машинист-инструктор локомотивных бригад А. Кравцов и машинист электропоезда И. Овсяник. Протяженность первого участка составила 7,84 километра. А уже 26 декабря 1986-го был сдан в эксплуатацию второй участок первой линии – от станции «Московская»



до станции «Восток» – протяженностью 1,75 километра.

7 ноября 2007 года первая линия Минского метрополитена удлинилась на две станции с введением в эксплуатацию участка протяженностью 2,7 километра – от «Востока» до «Уручья». Ровно через пять лет ко-



# МЕТРО: ЛЮДИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ



личество станций первой линии городской подземки возросло до 14. В постоянную эксплуатацию метростроители ввели участок из трех станций: «Грушевка», «Михалово», «Петровщина». Протяженность линии с этого момента составила 17,34 километра.

3 июня 2014 года в Минске была открыта станция метро «Малиновка». Первая линия подземки стала на 1,8 километра длиннее и составила 19,14 километра.

В связи с планируемым продлением Московской линии от «Малиновки» до «Щомыслицы» количество станций в будущем должно увеличиться до 16, а ее протяженность составит 21,2 километра.

В 1990 году к вводу в эксплуатацию первого участка второй линии метрополитена отстойно-ремонтный корпус электродепо «Московское» был увеличен на 10 канав. Для обеспечения расстановки подвижного состава, приобретенного под обеспечение пассажироперевозок в связи с продлением линии, в 2014-м добавилось еще восемь.

Приписной парк вагонов в 1984 году составлял 15 электропоездов четырехвагонной схемы формирования. Под продление линии до станции «Восток» было введено в эксплуатацию два состава. Пуск первого участка второй линии метрополитена потре-

бовал приобретения 44 вагонов. Открытие участков от «Фрунзенской» до «Пушкинской» и от «Тракторного завода» до «Автозаводской» повлекло за собой покупку пяти составов для первой линии и четырех – для второй. Ввод в постоянную эксплуатацию станции «Могилевская» увеличил парк вагонов на три состава четырехвагонной схемы формирования.

Переход на двухминутный интервал движения в 2001 году увеличил парк приписки еще на четыре состава. Для перехода на пятивагонную схему формирования составов первой линии метрополитена в 2002 году было закуплено 23 вагона.

В 2003 году состоялся пуск электродепо «Могилевское», и туда были переданы 93 вагона. Развитие метрополитена не останавливалось: продление линии от станции «Восток» до станции «Уручье» в 2007-м добавило 20 вагонов, а ввод участка от «Института культуры» до «Петровщины» потребовал закупки дополнительных семи составов для обеспечения пассажироперевозок и заданных интервалов движения. В 2014-м под пуск участка от «Петровщины» до «Малиновки» было приобретено пять составов.

**З**а время работы коллектив электродепо освоил средний ремонт составов на собственной базе, внедрил

тренажер для обучения локомотивных бригад, ввел в эксплуатацию и сертифицировал в НИИ вагоностроения участок по ремонту и формированию колесных пар, внедрил систему безопасности движения поездов «БАРС». Также удалось осуществить переход на поездную радиосвязь «машинист – диспетчер» УКВ-диапазона, внедрить поездной радиоинформатор, обеспечивающий включение информации по календарю, установить в поездах систему видеомониторинга рабочего места машиниста и многое другое. В составах заменили люминесцентные светильники на светодиодную модульную линию, внедрили комплект пневматического оборудования для открывания дверей с демпфирующим устройством.

Сегодня в электродепо «Московское» трудится 415 человек, из них 161 машинист электропоезда. Среди работников электродепо – немало тех, кто добросовестно трудится с момента пуска метро. Это машинисты электропоездов В. Жигало, Н. Куницкий, В. Шалаевский, Г. Шах, С. Шумкевич, А. Якушенко, А. Симашкевич, машинист-инструктор В. Заец, дежурные по депо А. Быстримович, В. Гульчук, В. Ермакович, В. Лагодич, слесари М. Талашев, А. Шибко, А. Рожко, фрезеровщик А. Алейник, электромеханики С. Глазков,

Г. Шульвинский, инженер А. Тишковский, ведущий экономист И. Мельникова.

Именно они являются профессионалами с богатым опытом, которым щедро делятся с молодыми специалистами. На предприятии эффективно работает система наставничества. Это дает ощутимые плоды и закрепляет кадры.

С 1993 года в метрополитене успешно трудится главный инженер А. Хомич. В его биографии есть очень интересный факт. В свое время Александр Васильевич учился на каменщика в одном из учебных заведений Минска. В 1984 году юному ученику каменщика Александру Хомичу было доверено класть кирпичную кладку именно в электродепо «Московское». Конечно, юноша тогда и предположить не мог, что его жизнь на многие годы будет связана с метрополитеном и что именно в этом депо он когда-то станет главным инженером – вторым лицом в руководстве.

...Сегодня можно с полной уверенностью сказать, что электродепо «Московское» вот уже 35 лет держит высокую производственную планку и успешно работает на благо столицы. Это каждый день ощущают сотни тысяч пассажиров метрополитена, которые успевают на работу, вовремя приезжают на деловые встречи либо учебу.





## РЕГИОНЫ: ГОМЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

### СОВМЕСТНЫЙ РЕЙД

# Перевозка пассажиров: более 200 нарушений с начала года

**Обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров в регулярном и нерегулярном сообщении на городских и междугородных маршрутах продолжает оставаться сложной.**

За истекший период текущего года на территории Гомельской области сотрудниками УГАИ УВД Гомельского облисполкома, а также территориальными подразделениями ГАИ области проведено более 150 рейдовых мероприятий, направленных на укрепление транспортной дисциплины и предупреждение аварийности среди водителей, задействованных на перевозке пассажиров. Выявлено более 200 нарушений Правил дорожного движения.

Впереди – летний сезон, а это значит, что начинается отпусковая

кампания и вопрос обеспечения безопасности дорожного движения автобусами, осуществляющими международные и междугородные перевозки пассажиров, приобретает особую важность и остроту.

Многие помнят, как летом прошлого года на автодороге Киев – Одесса белорусский микроавтобус столкнулся со стоящим на обочине грузовым автомобилем. Водитель и четыре пассажира погибли, 12 – получили травмы различной степени тяжести.

В целях недопущения подобных фактов сотрудниками ГАИ совместно с представителями Транспорт-

ной инспекции на автодороге М8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины, вблизи пограничного пункта «Новая Гута», были проведены рейдовые мероприятия.

Именно эта автодорога является основной артерией по перевозке людей к местам отдыха на Черноморском побережье Украины. Именно здесь ежедневно пересекают границу автобусы как рейсовые, так и осуществляющие перевозки пассажиров по договорам, заключенным с туроператорами и туристическими агентствами.



В ходе проверки особое внимание госавтоинспекторов и сотрудников Транспортной инспекции обращалось на наиболее часто совершаемые нарушения. В их числе – нарушение режима труда и отдыха, отсутствие отметки о прохождении водителем пред- рейсового медицинского освиде-

тельствования, а также о переподготовке для допуска к работе на международных и междугородных перевозках, недостаток необходимого стажа у водителя.

**Дарья СМОЛЯК,**  
инспектор отделения  
по агитации и пропаганде  
ГАИ УВД Гомельского  
облисполкома

### ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

## Не засоряйте полосу отвода

**С началом дачного сезона все любители загородного отдыха начинают приводить свои приусадебные хозяйства в порядок.**

В свою очередь, это становится настоящей проблемой для железнодорожников. В частности, для работников дистанций защитных лесонасаждений, которые непосредственно несут ответственность за содержание в эстетическом состоянии полосы отвода. Ведь именно туда зачастую вывозят бытовой и строительный мусор безответственные владельцы окрестных участков. Компанию дачникам по засорению полосы отвода бытовым мусором составляют члены гаражных кооперативов, расположенных вблизи железной дороги.

Несанкционированные свалки мусора в сезон выявляются практически ежедневно. Работники дистанций лесонасаждений убирают тонны мусора, очищая до 50 гектаров засоренных придорожных насаждений.

В Год малой родины хочется напомнить людям, оставляющим мусор в полосу отвода железной дороги, что в первую очередь вы нарушаете законы Республики Беларусь «Об охране окружающей среды» и «Об обращении с отходами», что влечет за собой составление административного протокола и наложение штрафа в размере до 20 базовых величин в соответствии с КоАП РБ. Не выбрасывайте мусор в полосу отвода. Без совместных действий и взаимопонимания работа по наведению порядка на нашей земле будет бесполезной.

### ПРОФИЛАКТИКА

## Пьяному и бесправному не место за рулем

**С начала года на территории Гомельской области по вине водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, произошло 8 дорожно-транспортных происшествий, в которых два человека погибли и восемь получили телесные повреждения различной степени тяжести.**

По вине водителей, не имеющих права управления, произошло 12 ДТП, в которых трое погибли и 13 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести.

С 26 апреля по 5 мая на территории области проводится профилактическое мероприятие под названием «Пьяному и бесправному не место за рулем».

Госавтоинспекция напоминает: согласно Кодексу Республики Беларусь об административных правонарушениях за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, либо передача управления транспортным средством такому лицу, а также отказ от прохождения освиде-

тельствования налагается штраф в размере от 50 до 100 базовых величин с лишением права управления сроком на три года.

Если лицо управляло транспортным средством, находясь в состоянии опьянения, либо передало управление транспортным средством такому лицу, либо отказалось от прохождения проверки (освидетельствования) повторно в течение года после наложения административного взыскания за такое же нарушение, то в отношении такого лица будет возбуждено уголовное дело по ст. 317<sup>1</sup> УК Республики Беларусь. Кроме того, согласно ч. 6 ст. 61 УК Республики Беларусь независимо от права собственности подлежит специальной конфискации транспорт-

ное средство, которым управляло лицо, совершившее преступление, предусмотренное ст. 317<sup>1</sup> УК Республики Беларусь (за исключением транспортных средств, вывезенных из законного владения собственника (пользователя) помимо его воли или в результате противоправных действий других лиц).

За управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления этим средством, а равно передачу управления транспортным средством такому лицу предусмотрено наложение штрафа в размере от пяти до 20 базовых величин, повторно в течение года – от 20 до 50 базовых величин или административный арест.

### УГОН

**Обеспечивая безопасность дорожного движения и охрану общественного порядка на территории города Гомеля, экипаж сотрудников ГАИ остановил ВАЗ-219470 под управлением водителя с признаками алкогольного опьянения.**

## Покатался, потом признался

Мужчине предложили пройти медицинское освидетельствование. Он отказался и признал факт употребления спиртного. Документы на автомобиль, как и водительское удостоверение, у молодого человека отсутствовали.

В ходе разбирательства было установлено: он взял автомобиль, оставленный владельцем для ремонта, чтобы покататься. Хозяин об угоне узнал от сотрудников ГАИ, когда те по телефону уточняли, где его машина.

В отношении водителя было составлено два протокола об административных нарушениях: за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии и без права управления.

Кроме того, Гомельским районным отделом Следственного комитета в отношении него возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 214 Уголовного кодекса Республики Беларусь (Угон, совершенный повторно). К слову, ранее этот водитель уже был осужден за такое же деяние в состоянии алкогольного опьянения.



## ПОСЕВНАЯ-2019

**Начало сельскохозяйственного сезона – горячая пора не только для аграриев. В это время интенсивность движения сельхозтехники по дорогам общего пользования заметно возрастает, а Госавтоинспекция усиливает контроль за безопасностью ее движения.**

**Как все происходит на практике, ознакомились в Чаусском районе собственный корреспондент по Могилевской области газеты «Транспортная безопасность» Мария ЛАСТОЧКИНА.**

# На ниве безопасности



...В один из апрельских дней я вместе со старшим госавтоинспектором майором милиции отделения ГАИ Чаусского РОВД Михаилом Тарановым выехала в район, чтобы посетить два сельскохозяйственных предприятия, где необходимо было выдать очередные предписания и привлечь к ответственности должностных лиц за неисполнение ранее выданных.

Едем в сторону деревни Каменки, где находится правление колхоза «Светлый путь Агро». Руководитель предприятия Николай Толстыгин признается, что в хозяйстве есть еще не решенные вопросы по технике. Например, на некоторых агрегатах не установлены световые приборы. На эти недостатки указали и сотрудники Госавтоинспекции.

– Есть вопросы с перерегистрацией техники, – отмечает собеседник. – Недавно СПК поменял форму организации и стал ОАО. Теперь необходимо перерегистрировать всю имеющуюся технику, однако на это нужны большие суммы, которых в хозяйстве нет.

Руководитель предприятия подчеркивает, что в нынешнем году при подготовке к посевной столкнулись с определенными сложностями, в том числе и финансовыми. Но к засевам приступили вовремя – 20 марта вся техника уже вышла в поле. На данный момент хозяйство уже выполнило план по ранним зерновым яровым, сейчас занимается севом однолетних культур.

– На предприятии мы уделяем большое внимание состоянию техники, – говорит Николай Толстыгин. – Перед началом сельхозработ вся она на 100% прошла техосмотр. Поддержанием ее работоспособности занимаются опытные механики.

Если говорить о водительском составе, то многие – с большим стажем. Любителей хмельных поездок в хозяйстве не жалуют – каждое утро водители проходят медицинское освидетельствование.

...Однако не успели мы выехать с мехдвора ОАО «Светлый путь Агро», как на дороге заметили трактор с прицепом. При повороте у транспортного средства не сработал ни один световой прибор. Как рассказал тракторист хозяйства, на прицепе приборы давно уже вышли из строя, а новых нет.

Пока оформлялись все необходимые документы – водителя привлекли за эксплуатацию ТС с неисправностями, к сотруднику ГАИ подъехал руководитель предприятия. Николай Толстыгин заверил нас, что вся техника хозяйства перед началом посевной была оборудована световыми приборами, и почему трактор выехал на дорогу с такой неисправностью, он не знает.

– Завтра с самого утра проведем собрание всех механизаторов и инженеров, чтобы обсудить эту тему, – подчеркнул собеседник.

Как оказалось, проблема отсутствия или неисправности световых приборов достаточно актуальна для сельхозпредприятий Чаусского района. Не прошло и 20 минут, как в поле зрения госавтоинспектора оказался молоковоз: его световые приборы не работали.

Механизатор пытался убедить инспектора, что неисправность будет ликвидирована уже сегодня. Просто утром на это не хватило времени – нужно было ехать забирать молоко, оно ведь быстро портится.

Михаил Таранов отметил: зачастую водителям кажется, что неисправность световых приборов

– нарушение совсем незначительное. Вот только в обеспечении безопасности дорожного движения даже мелочи имеют большое значение. Так, например, осенью прошлого года в Чериковском районе произошло страшное ДТП, которое унесло жизни пяти женщин. Тогда водитель не заметила установленное позади трактора прицепное устройство с плугами и совершила столкновение с ним. Позже следствие установило, что прицеп не был оборудован ни габаритными огнями, ни световозвращающими элементами.

...Руководству ОАО «Рудея-Гранд», которому принадлежал молоковоз с неисправностями, Михаил Таранов также выдал предписания и в очередной раз провел профилактическую беседу по поводу наличия и исправности световых приборов. Ведь только совместными усилиями Госавтоинспекции, руководителей сельхозпредприятий, профсоюз агропромышленного комплекса можно обеспечить безопасность дорожного движения на селе. Особенно в период сельскохозяйственной кампании.

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Начальник отделения ГАИ Чаусского РОВД Николай ИГНАТЕНКО:

– Работа с сельскохозяйственными организациями района проводится в соответствии с планом соответствующих мероприятий РОВД, касающихся проведения обследований по вопросам организации безопасности дорожного движения, а также графиком осуществления выпуска и возвращения на линию транспортных средств.

Согласно распоряжению Министерства внутренних дел в период подготовки к посевной кампании сотрудниками ГАИ совместно с РОВД, представителями Чаусского районного исполнительного комитета, в частности управления сельского хозяйства, проверены все 10 сельскохозяйственных организаций района на предмет комплектности техники, готовности к полевым работам, а также соблюдения существующих требований и стандартов.

По итогам проверок в организациях района был выявлен ряд нарушений. Так, имели место факты управления транспортом в состоянии алкогольного опьянения и нарушения порядка проведения предрейсового освидетельствования и допуска к управлению транспортом лиц, не имеющих либо лишенных прав управления. В числе

массовых – эксплуатация транспорта, не допущенного к участию в дорожном движении, а также с неисправностями, влияющими на безопасность: отсутствие внешних световых приборов и светоотражающих элементов, эксплуатация техники, не зарегистрированной в установленном порядке и с неисправностями, с которыми запрещена эксплуатация.

По всем фактам обследований выданы предписания на исправление недостатков. Часть организацией добросовестно подошла к их исполнению, часть – не выполнила по различным причинам. В соответствии с этим к административной ответственности по статье 23.1 КоАП РБ были привлечены должностные лица сельхозпредприятий.

В последние годы наблюдается ухудшение ситуации по таким аспектам, как эксплуатация транспорта без государственного технического осмотра и с неисправностями, влияющими на безопасность, а также с перерегистрацией транспорта. Сегодня ситуация такова: значительная часть техники в сельхозорганизациях приобретает в лизинг. Однако не всегда необходимые платежи уплачиваются по финансовым причинам. По истечению договоров лизинга техника не переоформляется, соответственно возникает нарушение ее эксплуатации, и фактически она не должна участвовать в дорожном движении.

Последние два года был проделан большой объем работы по приведению в соответствие имеющейся в организациях сельхозтехники на предмет ее актуальности, то есть острый вопрос по списанию техники времен еще Советского Союза был снят. Сегодня остается лишь проблема ее перерегистрации.

А вот водителей «под градусом» среди аграриев становится все меньше. В нынешнем году зарегистрирован лишь один факт – слесарь ОАО «Осиновский-Агро», управлявший трактором МТЗ без водительских прав и с признаками алкогольного опьянения, был остановлен в деревне Осиновке. Мужчина от медицинского освидетельствования отказался. Тракторист хозяйства, который находился рядом с ним, был привлечен к административной ответственности за передачу управления транспортным средством лицу, не имеющему водительского удостоверения.

### ТОЛЬКО ЦИФРЫ

Перед началом сельскохозяйственного сезона мониторингу

были подвергнуты все 168 сельхозпредприятий Могилевской области. Сотрудниками Госавтоинспекции осмотрено более 17,5 тысячи единиц техники.

В ходе мероприятия было выявлено свыше 4 тысяч единиц техники, не имеющей государственного технического осмотра, что составляет 44,6% от общего числа транспортных средств, подлежащих представлению для его проведения. Кроме того, обнаружено порядка 3,3 тысячи единиц без элементов конструкции, влияющих на безопасность ее эксплуатации по дорогам общего пользования (отсутствовали световые приборы, указатели поворотов, зеркала заднего вида и т. д.).

На устранение выявленных недостатков сотрудниками ГАИ выдано 320 предписаний, за невыполнение которых меры административной ответственности применены к 161 должностному лицу. За выпуск на линию неисправной или не прошедшей технической осмотр сельскохозяйственной техники меры административной ответственности применены к 157 должностным лицам предприятий АПК по ст. 18.24 КоАП Республики Беларусь.

Всего в ходе надзора за дорожным движением по состоянию на 2 мая пресечено 981 правонарушение против безопасности движения и эксплуатации транспорта, допущенными работниками сельхозпредприятий, из них 276 – за эксплуатацию техники, не имеющей гостехосмотра, и 81 – за эксплуатацию техники без элементов конструкции, влияющих на безопасность ее эксплуатации по дорогам общего пользования. Выявлено 54 факта управления сельхозтехникой и автомобилями лицами, не имеющими права управления, 9 – управления техникой в состоянии опьянения.

В целом за допуск к управлению лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, не имеющих права управления или без прохождения обязательного предрейсового медицинского обследования, к административной ответственности привлечено 71 ответственное должностное лицо АПК, в том числе 25 – повторно в течение года после применения мер административного воздействия за аналогичные правонарушения.

По итогам четырех месяцев с участием транспортных средств сельскохозяйственных организаций зарегистрировано два ДТП, в результате которых два человека получили травмы.





# Уровень – европейский

**17 апреля на базе диагностической станции № 210 УП «Белтехосмотр» был проведен семинар на тему «Внедрение требований ISO/IEC 17020 «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов, проводящих инспекции» для аккредитации станций технического осмотра транспортных средств».**

**Окончание.**  
**Начало в № 16 от 27 апреля**

Гвоздем семинара стал эксперт международного класса из Грузии Паата ГОГОЛИДЗЕ. В рамках своей презентации он поднял вопрос о внедрении требований международного стандарта ISO/IEC 17020 «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов, проводящих инспекции» (далее – ISO/IEC 17020) для аккредитации станций технического осмотра транспортных средств, а также другие, например, почему аккредитация инспекционных органов должна проводиться именно по ISO/IEC 17020, какая еще нормативно-правовая документация международного уровня необходима и каким образом она завязана на продаваемом стандарте.

Далее специалист по технической экспертизе рассказал, как прошла реформа на основе внедрения ISO/IEC 17020 в Грузии, как работу диагностических станций по проведению технических осмотров транспортных средств, именуемых в солнечной республике периодическими техническими инспекциями (ПТИ) поддерживает государство и как создаются условия по обеспечению беспристрастности при аккредитации и работе частных станций диагностики (в Грузии отсутствуют станции с государственной формой собственности именно с целью исключения влияния вышестоящего органа на работу подчиненного ему предприятия).

Поскольку Паата Гоголидзе уже значительное время занимается в Беларуси экспертизой данного вопроса, то у консультанта сложилось собственное мнение, касающееся сближения нормативно-правовой базы Беларуси по инспекции технического состояния автомобилей с общеевропейской. Свои предложения он вынес на суд собравшихся профессионалов.

Вторая часть семинара имела более практическую окраску. Первым слово для выступления взял начальник диагностической станции № 237 ЧТУП «ТузинТрансАвто» Юрий Крот. Это предприятие первым в Республике Беларусь прошло аккредитацию соответствия нормам ЕКМТ типа С. Обсуждение опыта ее работы по новым стандартам европейского уровня между коллегами проходило в живой и доброжелательной обстановке.

От имени частной консалтинговой компании «Метрологическое агентство» выступил Павел Корзун. Он рассказал, что эта организация не только занимается метрологическим обеспечением предприятий,



но и проводит консультации в области внедрения стандартов серии 17000 (ГОСТ ISO/IEC 17020, -17021, -17024, СТБ ИСО/МЭК 17025), калибровку измерительных систем и, главное, обучение персонала, который в связи с обеспечением принципа беспристрастности должен больше уделять внимания приборному, а не визуальному контролю техпроцессов (сегодня это распределение составляет 79:21 в пользу визуального метода). Кроме всего прочего, метролог сформулировал золотое правило оплаты труда инспекторов: она никогда не должна зависеть от результатов инспекции. Он же представил матрицу стандартных требований к персоналу диагностических станций.

И, наконец, все внимание снова

было приковано к международному консультанту. Сначала Гоголидзе отвечал на вопросы, поступившие от присутствовавших и подготовленные заранее Минтрансом. В основном собравшихся интересовал процесс организации прохождения ПТИ гражданами Грузии.

## ГРУЗИНСКИЙ ОПЫТ

Диагностические станции открыты на базе частных юридических лиц, но не ИП. Все они, собравшись, основали Ассоциацию станций. Именно она заказала программное обеспечение у совместной германо-грузинской IT-компании для проведения ПТИ. Для функционирования программного продукта была создана общегрузинская база транспортных

средств. В программу поступают сведения от грузинской ГАИ и с камер видеонаблюдения, установленных на дорогах страны. Уровень опознания транспортного средства таков, что не требует наклеивания на лобовом стекле наклеек о прохождении техосмотров.

Желающие пройти ПТИ могут онлайн записаться через веб-страницу в любой аккредитованный диагностический центр в удобное для себя время, указав лишь государственный номер транспортного средства.

Во исполнение принципа обеспечения беспристрастности посторонние лица, в том числе собственник, не допускаются в зону проверки транспортного средства. Для них созданы помещения для отдыха, откуда они могут наблюдать за процессом.

Цена аккредитации ПТИ в больших городах выше, чем в малонаселенных пунктах. Для создания новых станций диагностики необходимо, чтобы их расчетная пропускная способность была не менее полутора тысяч в год, иначе точка окупаемости наступит позже чем через 15 месяцев, и т.д.

В случае непрохождения транспортным средством ПТИ владелец обязан в месячный срок устранить выявленные неполадки. Повторное ПТИ проходит бесплатно. Однако если владелец автомобиля не уложился в отпущенный срок, то электронная система слежения ежедневно штрафует водителя, причем размер штрафа соизмерим со стоимостью техосмотра.

Затем Паата Гоголидзе продемонстрировал участникам семинара компьютерную программу прохождения ПТИ в Грузии, к сожалению, на грузинском языке.

Далее участники семинара покинули актовое зал филиала УП «Белтехосмотр» и переместились на первую линию диагностической станции № 210, где в тестовом режиме был проведен условный технический осмотр одного из личных автомобилей участников мероприятия. На участках контроля выхлопных газов, работы тормозной системы и света фар соответственно была представлена работа дымомера и газоанализатора, немецкого тормозного стенда «Картек» и СКО-Свет-А. Международный эксперт по инспекции убедился, что уровень технической оснастки белорусских диагностических станций ничуть не уступает грузинскому и европейскому.

А впереди еще долгая дорога, тяжкий путь по внедрению требований ISO/IEC 17020 для аккредитации станций технического осмотра транспортных средств в Беларуси...

**Оксана ГУЧЕК, «ТБ»**





## После матча

**«Аланьяспор» в воскресенье играл матч 30-го тура турецкой суперлиги с местным «Кайсериспором», встреча закончилась вничью – 1:1. Часть игроков отправилась домой на самолете с пересадкой в Стамбуле. Еще семеро футболистов арендовали микроавтобус представительского класса и поехали на нем. Как сообщает агентство «Анадолу», среди них были полузащитник сборной Чехии Йосеф Шурал, а также другие легионеры команды – Стивен Колкер, Джалма Кампуш, Байану, Пиписс Сиссе, Велинтон (10 игр за владикавказскую «Аланию» в 2012-м) и Исаак Сакей.**

По информации Daily Sabah, в 5 километрах от Аланьи автомобиль с игроками съехал с дороги, так как водитель уснул за рулем. Все пассажиры микроавтобуса получили травмы различной тяжести: Сакей сломал руку, Велинтон получил легкие повреждения. Больше других пострадал Шурал. Как сообщили в пресс-службе «Аланьяспора», футболист вскоре был доставлен в реанимацию частной больницы Аланьи, но, несмотря на все попытки врачей, спасти его не удалось.

По словам представителя клуба, которого цитирует РИА «Новости», из Чехии в Турцию уже прибыли жена и дети Шурала. Сейчас ведутся процедуры по отправке тела в Прагу. У футболиста осталось две дочери.

## Ехали за лучшей жизнью...

**Смертельное ДТП в Марокко унесло жизни 16 человек, еще 17 пострадали, водитель с места аварии сбежал, сообщает местное информагентство MAP.**

Известно, что в машине ехали нелегальные мигранты из стран, расположенных к югу от Сахары. Машина упала в субботу утром в оросительный канал. Это произошло на трассе между городами Сайдия и Надор на востоке Марокко. На месте ДТП работали сотрудники экстренных служб, пострадавших доставили в больницу. Причина аварии пока неизвестна.

## Опять автобусы, опять погибшие

### Индия

12 человек погибли в результате падения частного автобуса в ущелье в индийском штате Химачал-Прадеш, сообщает агентство ANI.

Инцидент произошел утром 27 апреля в округе Чамба. В салоне находились десятки человек. Ранее сообщалось о восьми погибших, позже их число возросло до 12 человек. В ущелье проводится поисково-спасательная операция. Причина аварии пока не установлена. Одна из версий – водитель не справился с управлением.

### Россия, Сочи

Один человек погиб, трое пострадали в результате столкновения двух легковых автомобилей с автобусом на трассе Адлер – Красная Поляна в Сочи, сообщил РИА «Новости» представитель ГУ МВД России по Краснодарскому краю.

По его словам, ВАЗ-2107, предположительно, превысил скорость, выехал на встречную полосу и столкнулся с рейсовым автобусом, двигавшимся из Красной Поляны. При этом автобус не остановился, а продолжил двигаться. За «семеркой» ехал ВАЗ-2114, его водитель резко затормозил, увидев аварию. Машину вынесло на встречную полосу, и она тоже врезалась в тот же автобус.

«Водитель «семерки» погиб на месте, пострадал его пассажир. Также пострадали водитель и пассажир четырнадцатой модели. Пока, по предварительным данным, пассажиры автобуса за медицинской помощью не обращались. На месте работают сотрудники полиции, они устанавливают обстоятельства происшествия», – пояснил представитель ведомства.

### Крым, Симферополь

В Симферопольском районе пять человек погибли в результате столкновения легкового автомобиля с микроавтобусом.

Как сообщает «Интерфакс» со ссылкой на республиканское МВД, трагедия произошла в ночь на 27 апреля. По данным полиции, водитель 1999 года рождения за рулем Chevrolet Lacetti выехал на встречную полосу, где столкнулся с Mercedes-Benz Vito под управлением водителя 1969 года рождения.

В результате ДТП водитель и три пассажира Chevrolet Lacetti, а также водитель Mercedes Vito погибли. Еще три пассажира автомобиля Mercedes Vito получили телесные повреждения.

## Весенние снегопады в Канаде и Австрии

**Снег и ветер нарушили работу аэропорта и привели к проблемам в электроснабжении. Из-за погодных условий в выходные отменили более 40 рейсов.**

Более 120 ДТП было зафиксировано всего за 12 часов. В 18 авариях есть пострадавшие, однако о сильных травмах не сообщалось.

В воскресенье движение по заснеженным трассам было перекрыто, так как полиции пришлось эвакуировать застрявшие в снегу или попавшие в аварию транспортные средства.

Снежный шторм обрушился также на Саскачеван – провинцию на юге центральной части Канады.



## Бойня и хаос

**Четыре человека погибли в результате аварии с участием 28 автомобилей в американском штате Колорадо. Еще шестеро пострадавших доставлены в больницы. Известно, что среди столкнувшихся машин было четыре грузовика.**

По предварительным сведениям, виновник ДТП – водитель одной из фур. Его задержала полиция. Сообщается, что он на большой скорости врезался в стоявшие в пробке автомобили.

После столкновения машин на трассе вспыхнул пожар. Очевидцы описали происходящее как настоящую бойню и абсолютный хаос. Полиция полагает, что число жертв этого ДТП может увеличиться. По словам официальных лиц, нет никаких признаков того, что водитель действовал умышленно. Все обстоятельства и причины выясняются.

## В кюветах Самарской области – гонщик и дальнобойщик

Правоохранители выяснили обстоятельства ДТП с перевертышем в Ставропольском районе. Его участником стал 33-летний водитель автомобиля ВАЗ-21120.

«Авария произошла днем 29 апреля. Мужчина ехал по трассе со стороны села Брусяны в направлении Большой Рязани и не выбрал безопасную скорость на резком повороте. В результате он потерял управление. Машина вылетела в кювет, где перевернулась», – рассказали в ГУ МВД России по Самарской области.

Правоохранители разбираются в обстоятельствах происшествия в Камышлинском районе. На 1166-м километре трассы М-5 «Урал» нашли грузовик «Рено-Премиум» с мертвым водителем.

«Это случилось днем 28 апреля. За рулем грузовика находился 50-летний мужчина. По предварительным данным, он двигался со стороны Самары в направлении Уфы и выехал на полосу встречного движения. В результате машина врезалась в барьерное ограждение и съехала в кювет», – рассказали в ГУ МВД России по Самарской области.

По словам полицейских, на место происшествия приезжала бригада скорой помощи. Но водитель к тому моменту был уже мертв. При этом характер травм мужчины правоохранители не уточняют.



## Греция улучшает свои трассы

**Северный отрезок скоростного шоссе, соединяющего Афины и Салоники, был завершен два года назад. Темпейская долина в Греции долгое время оставалась одним из самых опасных автомобильных участков. Сегодня трасса входит в перечень самых надежных в стране.**

На ней – три туннеля общей протяженностью 11 км, оснащенных высокотехнологичными камерами слежения: данные стекаются в диспетчерский центр, работающий круглосуточно.

Атанасиос Блиатсиос, дальний бойщик: «Преимущества новой дороги налицо. Она надежна. Здесь возвели туннели, которые защищают нас от разного рода опасностей при пересечении долины».

Реконструкция осуществлялась при поддержке Европейской политики сплочения. За два года на новом шоссе сократилось число ДТП. Этот участок дороги сегодня интегрирован в европейский маршрут E75,

соединяющий Норвегию с югом Греции.

Реконструкция заняла на 6 лет больше, чем планировалось. Виной тому – экономический кризис в Греции. Несмотря на сложности, строительные работы в долине привели к созданию временных рабочих мест – еще один явный плюс проекта.

Димитриос Галанис, компания Aegean Motorway: «Построенные здесь туннели позволили повысить

проходимость трассы, активизировать мобильность в регионе, улучшить сообщение между северной и центральной Грецией. Новая инфраструктура позволяет сократить время в пути в среднем на полчаса. Разумеется, самое главное для нас – это безопасность людей и транспорта. Теперь водителям не приходится пересекать Темпейскую долину по старинке, к их услугам – современная инфраструктура и туннели».

## Национальная премия «Транспортная безопасность России – 2019»

**Открыт прием заявок. Список лауреатов Национальной премии будет опубликован на сайте Ассоциации «Транспортная безопасность» и Фонда «Транспортная безопасность» после подсчета голосов экспертов и подведения итогов – 1 сентября. Заявки будут рассматриваться до 1 августа. Торжественная церемония награждения победителей состоится в рамках «Транспортной недели – 2019».**

Премия проводится в следующих номинациях:

- лучший субъект транспортной инфраструктуры (далее – СТИ) или перевозчик морского или речного транспорта, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности;
- лучший СТИ или перевозчик воздушного транспорта, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности;
- лучший СТИ или перевозчик автомобильного транспорта, а также лучший субъект транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности;
- лучший СТИ или перевозчик железнодорожного транспорта, в том числе метрополитен, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности;
- лучший СТИ или перевозчик городского электрического транспорта, реализовавший требования в области обеспечения транспортной безопасности;
- лучшее подразделение транспортной безопасности;
- лучший инновационный проект (продукт) в сфере обеспечения транспортной безопасности;
- за личный вклад в реализацию системы мер в области обеспечения транспортной безопасности.

## Проблемы общие – решения совместные

На выездном заседании подгруппы «Обеспечение безопасности на транспорте и транспортная безопасность» рабочей группы при президенте Российской академии наук по анализу риска и проблем безопасности РГ РАН «Риски и безопасность» были рассмотрены вопросы, связанные с обеспечением информационной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, мест массового пребывания людей и информационной безопасности коммуникационных сетей в условиях проведения массовых мероприятий.

В рамках встречи обсуждались общие проблемы обеспечения информационной безопасности на транспорте и способы их устранения, а также возможности повышения уровня ИБ на

транспорте за счет интеграции требований двух федеральных законов: «О транспортной безопасности» № 16-ФЗ, действующего с 2007 года, и относительно нового № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры». Гости прослушали доклад «Гибридные войны и информационная безопасность. Проблемы и решения» Александра Клянчина, заместителя директора Национального аттестационного центра, входящего в группу компаний «Информзащита».

Отмечена необходимость проводить совместные разработки для совершенствования информационной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и мест массового пребывания людей с учетом использования разработок РАН.

## Девглавский мост в Риге угрожает

**Министр внутренних дел Сандис Гиргенс своим распоряжением закрыл мост для сообщения с 25 апреля.**

«По моему мнению, органы Рижской думы не учитывают заключения экспертов, а также затягивают время с проведением повторной экспертизы, тем самым не соблюдая условия, обеспечивающие безопасность людей. Есть достаточно факторов, свидетельствующих, что мост угрожает жизням людей, поэтому я принял решение о его закрытии», – сказал Гиргенс.

Он отметил, что нормативные акты позволяют ему действовать таким образом в случаях, ког-

да под угрозой находится жизнь людей, чтобы избежать трагедии.

Ранее ГБКС констатировало повреждения несущих конструкций моста. Ремонтные работы на нем приостановлены. Экспертиза сооружения продлится до конца мая.

Повреждения опор моста констатированы после того, как были демонтированы находящиеся под ним склады. С 10 апреля по мосту запрещено движение транспортных средств массой свыше 30 тонн.

## Голографический трансформер Вольт расскажет

**Первые интерактивные уроки с участием голографического трансформера Вольта, который расскажет о Правилах дорожного движения, пройдут в мае в школах Москвы, рассказал РИА «Новости» директор «МосТрансПроекта» Александр Поляков.**

По сценарию урок разделят на две части: первая будет посвящена безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, во второй пойдет рассказ об альтернативных видах транспорта, которые сегодня все активнее интегрируются в городскую среду. Трансформер расскажет ребятам о самокатах и велосипедах, а также об основных знаках и правилах движения, опасностях, которые могут подстергать их в метро, электричке или даже автобусе, и правилах поведения на объектах транспортной инфраструктуры.

Кроме того, урок может стать основой для профориентации – школьники узнают о роли транспортных инженеров, архитекторов, аналитиков и других специалистов института в разработке наших проектов. По мотивам лекции ребятам предложат интерактив – создание нового дорожного знака, который будет обозначать один из видов альтернативного транспорта и все связанное с ним, а также разработку собственного дизайна светофоров.

## ГИБДД забирает техосмотр автобусов

ГИБДД готова контролировать техосмотр автобусов уже в этом году. Соответствующее заявление сделал первый замглавы МВД Александр Горовой. «Мы берем на себя этот вид надзора», – цитирует его ТАСС. Горовой также пообещал усилить техосмотры автобусов для того, чтобы максимально снизить процент аварий на дорогах с этим видом транспортных средств.



# Крещенные Чернобылем

**На вопрос, сколько лет своей жизни нынешний председатель Барановичской ООС Сергей Башак посвятил ГАИ, я получил ответ: «Считай, всю сознательную жизнь: тридцать с лишним лет. Ведь и сейчас я поддерживаю тесную связь с Госавтоинспекцией, где в МРЭО учащиеся автошколы сдают экзамены».**

## ПОХОЖИЕ СУДЬБЫ

Так получилось, что после окончания Саратовской специальной средней школы милиции с первых дней после аварии на Чернобыльской АЭС молодой офицер Сергей Башак был направлен в Брагинский район старшим госавтоинспектором для прохождения дальней-



Сергей БАШАК награжден грамотой горисполкома.

шей службы. Это было время его становления и возмужания. Работал в сложных условиях. Кроме сопровождения групп переселенцев, надо было следить за порядком на обслуживаемой территории. Ведь действовали мародеры, которые тащили из опустевших домов ценные украшения, антиквариат. Воровали дорогую мебель, холодильники – словом, все, что без труда можно было сбыть на рынке.

Сотрудники милиции знали, что среди нечистых на руку людей могли быть местные жители, до аварии посещавшие дома соседей, друзей, знакомых. И, естественно, знали, что можно унести. Например, один молодой человек устроился вроде волонтером: помогал местным жителям грузить имущество. Говорил, что приехал к родственникам, которые уже покинули обжитые места, перебравшись в Чернигов. Однажды вернулась к своему дому девушка, в спешке оставившая драгоценные украшения. Стражи правопорядка нашли их в кармане «волонтера». Оказалось, что «добровольный помощник» брал деньги за погрузку. Кстати, таких охотников до чужого добра было немало.

– В 1991-м я перевелся в ГАИ города Барановичи, – рассказывает Сергей Николаевич. – Сначала работал старшим госавтоинспектором, затем был назначен начальником отделения. В 2000 году возглавил местное МРЭО ГАИ. С 2008-

го трудился начальником автошколы ДОСААФ. Затем она получила статус ООС, и я стал председателем этого структурного подразделения.

Более 10 лет он работает здесь. За это время в жизни коллектива произошли значительные изменения. В автопарке появились современные машины, автошкола имеет пять учебных классов, внедрены новые программы для обучения, готовятся кадры для Вооруженных сил страны.

Судьба нынешнего заместителя председателя Барановичской ООС ДОСААФ Александра Сакуты похожа на судьбу Сергея Башака. В 1986 году он был курсантом Минской средней специальной школы милиции имени Фрунзе. Позже окончил Академию МВД, служил заместителем начальника ГОВД, посвятил органам внутренних дел 27 лет своей жизни.

В апреле 1986 года в Москве проходили молодежные Игры доброй воли. Курсантов направили туда на охрану общественного порядка. А в мае в срочном порядке сводный отряд, в котором было 250 человек, перебросили в Чернобыль. Повседневную форму заменили на полевую, специаль-



Заместитель председателя ООС ДОСААФ Александр САКУТА.

ную, защищающую от воздействия радиации, выдали индивидуальные дозиметры. Службу они несли в деревне Бабчин Брагинского района. Все население было вывезено, дома пустовали. Казармой было помещение школы. Новоселы построили себе баньку. Ведь после несения службы необходимо помыться. В первую очередь надо было освободиться от радиоактивной пыли. Ребята ежедневно проводили влажную уборку жилых площадей.

Курсанты несли дежурство на КПП, которые стояли на въездах в опустевшие деревни, охраняли зону от посторонних людей. Гаишники активно сотрудничали со следователями в раскрытии преступлений.

## НУЖЕН ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

Десять лет Александр Сакута трудится в автошколе. Говорит, что с трудовым коллективом ему повезло: он сплоченный, целеустремленный. Каждый переживает за успех общего дела.

– Надо заметить, что девяностые годы – это было время развала большой страны, – вспоминает он. – В Барановичах, как и во всей Беларуси, процветал угон транспорта. Машины увозили в Украину, Россию, Казахстан, другие страны. Но через некоторое время мы заметили характерную особенность: автомобили угоняют именно тогда, когда на определенных направлениях отсутствуют гаишники, несущие там патрульную службу.

Сакута в то время был начальником милиции общественной безопасности и курировал ГАИ. Оперативники пришли к выводу, что кто-то владеет информацией, которую сообщает угонщикам, а те успешно проворачивают свои темные дела. Через некоторое время был задержан оборотень в погонах. Им оказался старший лейтенант милиции.

– Но угнать машину – это половина дела. Надо еще ее где-то спрятать.

– Мы нашли способ поиска угнанных иномарок, – говорит Александр Александрович. – Дело в том, что воровали в основном дорогие машины, оборудованные сигнализацией. И мы обходили гаражные кооперативы с запасными чипами, которые были у хозяев угнанной техники. Машины отзывались на позывные своих законных владельцев. Утром оперативники открывали гаражи и затем арестовывали угонщиков.

– Было поставлено на поток изготовление поддельных документов на автомашины, – добавляет Сергей Башак. – Причем действовали профессионалы, имеющие оборудование высокого качества. Подделку от действительного документа трудно было отличить.

– Какие особенности в работе гаишников были характерными для того времени? – обращаюсь к Александру Сакуте.

– Самое отличительное и главное: мы не рублили, как говорится, с плеча. Нын-

че за каждое мелкое нарушение нередко готовы наказать по максимуму, вплоть до лишения водительского удостоверения. А тогда был индивидуальный подход к нарушителю ПДД, с учетом всех обстоятельств. Принималась во внимание личность водителя. Иному мелкое нарушение запомнилось на всю жизнь. Так, в недавнем прошлом по городу ходили слухи, что лишен прав отец шестерых детей, единственный кормилец в семье. Причем он не заметил «кирпич», который закрывали листья дерева у тротуара. Нарушение было без каких-либо тяжелых последствий. Раньше провели бы собеседование с водителем, он понял бы и извинился за свою невнимательность. Уверен, что именно так поступили бы мои коллеги, например, Чеслав Малофей, Александр Силицкий, Николай Гаврильчик, Михаил Волюнец и другие, которые патрулировали дороги в девяностые годы. Для них главным было не наказать человека, а предупредить нарушение ПДД. Тогда инспекторы работали на качество дорожного движения, а не на количество составленных протоколов. И этим благородным принципом нынешний начальник городского ОГАИ подполковник милиции А. Силицкий руководствуется по сей день.

– Но это не означало, что наказания отменялись?

– Конечно. Наказывались те, кто умышленно нарушал ПДД и создавал аварийную ситуацию. Скоропалительные действия инспектора ГАИ снижают уровень доверия к стражам дорог. Нужен индивидуальный подход. Да и водители стали не те, они теперь более эрудированные.



ГАИ работает на улицах Барановичей.



# Закон бумеранга

**Жизнь – штука переменчивая. Особенно когда эти перемены провоцируем мы сами. Потому, читая очередную сводку дорожно-транспортных происшествий, порой не перестаешь поражаться поведению некоторых наших сограждан.**

## ЕЩЕ НИ ОДИН ПЕШЕХОД НЕ ЗАДАВИЛ АВТОМОБИЛЬ...

...тем не менее недовольны почему-то автомобилисты. Это высказывание великих сатириков Ильфа и Петрова вспомнилось мне после прочитанного в социальных сетях обращения к пешеходам. Есть смысл привести его здесь полностью, предварительно извинившись за лексику автора: «Уважаемые пешеходы! Не делайте морду тряпкой, переходя дорогу даже по зебре. На дорогах уже гололед, даже на скорости 40 км/ч машину невозможно остановить мгновенно! Уважайте водителей! Они-то сядут и выйдут! А вы ляжете и не встанете!» Увы, «в истории тому мы тьму примеров слышим».

4 апреля примерно в 23.15 32-летний водитель, управляя автомобилем «Фольксваген-Поло» и двигаясь по крайней левой полосе пр. Ленина в Гомеле, совершил наезд на 27-летнего пешехода, который переходил проезжую часть дороги в неустановленном месте. Световозвращающими элементами обозначен не был. В результате наезда по-

**световозвращающими элементами, чтобы они были видны водителям. Очень важно, чтобы все участники дорожного движения не оставались равнодушными к вопросам безопасности дорожного движения. Если вы стали очевидцем того, как пешеходы нарушают Правила дорожного движения, в темное время суток по дороге движутся без световозвращающих элементов, вблизи или по проезжей части передвигается пьяный пешеход, выполните свой гражданский долг – сообщите об этом в милицию по телефону 102. Своим звонком вы поможете уберечь пешеходов от наезда. Госавтоинспекция призывает быть более осмотрительными и внимательными на дорогах!**

телесные повреждения и были доставлены в УЗ «ГОКБ».

**Уважаемые водители! Запрещается обгон на пешеходных переходах и ближе 50 метров от них в обе стороны. Кроме того, до начала маневра вы должны убедиться, что своими действиями не создаете угрозу безопасности всем участникам дорожного движения.**

## ЭХ, УДАЛЬ МОЛОДЕЦКАЯ!

...Изумительную картину довелось мне как-то наблюдать на одной из центральных улиц Гомеля. Среди бела дня по ней проносился мотоциклист на скорости, близкой к критической. Причем один из самых оживленных перекрестков он проехал на желтый свет и на заднем колесе.

Думаю, любой мальчишка помнит свой первый велосипед. А уж о тех, кому посчастливилось стать владельцем мопеда

справился с управлением, выехал на обочину, после чего съехал в кювет и опрокинулся. В результате ДТП водитель получил телесные повреждения и был госпитализирован в УЗ «Речицкая ЦРБ».

**Госавтоинспекция напоминает, что при выборе скорости движения водитель должен учитывать ограничения скорости, установленные техническими средствами организации дорожного движения, а также интенсивность движения, обзорность дороги, особенности и состояние транспортного средства и перевозимого им груза, дорожные, погодные условия и другие факторы, влияющие на видимость дороги в направлении движения. Уважаемые водители, всякий раз, когда вы оказываетесь за рулем, не забывайте придерживаться допустимых Правилами дорожного движения скоростных режимов. В населенных пунктах разрешается движение со скоростью не более 60 км/ч, в жилых зонах – не более 20 км/ч. Вне населенных пунктов разрешается движение: легковым автомобилям на автомагистралях – не**



лучил телесные повреждения и был доставлен в УЗ «ГОКБ», откуда, к счастью, после осмотра и оказания медицинской помощи отпущен домой.

6 апреля в Светлогорском районе примерно в 10.00 43-летний водитель, управляя автомобилем «Вольво S40» и двигаясь по ул. Комсомольской в г.п. Паричи, на закруглении дороги совершил наезд на 39-летнего пешехода, катившего по краю проезжей части велосипед, после чего въехал в заборное ограждение. В результате наезда пешеход получил телесные повреждения и был госпитализирован в травматологическое отделение УЗ «Светлогорская ЦРБ».

**Уважаемые пешеходы! Не забывайте, что в случае отсутствия тротуара, пешеходной или велосипедной дорожки двигаться необходимо по краю проезжей части навстречу движению транспортных средств. Кроме того, в темное время суток надо обозначать себя**

## ОБЕЗЬЯНА С ГРАНАТОЙ

Речь пойдет вовсе не о дамах за рулем, хотя именно к ним чаще всего и применяют данное выражение. Увы, есть еще на наших дорогах определенные особи, к которым оно куда как более справедливо.

Скажите: «особи» – это грубо? Отнюдь. Человек на то и является существом высшего порядка, что способен в полной мере осознавать и контролировать свои действия. Если он этого не делает или не хочет делать, то автоматически скатывается по знаменитой дарвиновской лестнице к приматам. Хотя... Хорошо еще ежели только к ним.

11 апреля примерно в 11.45 40-летний водитель, не имеющий права управления транспортным средством, с признаками алкогольного опьянения, управляя автомобилем «Опель-Вектра» и двигаясь по ул. Добрушской в Гомеле, при обгоне попутно двигавшегося транспортного средства совершил наезд на 46-летнего и 32-летнего пешеходов, которые шли по нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками и разметкой. В результате наезда они получили

или мотоцикла, и говорить не приходится.

Эх, удаль молодецкая! Мне кажется, что всех, кто садится на железного коня, следует разделить на две категории: байкеры и мотохулиганы.

4 апреля примерно в 19.37 24-летний водитель, управляя мотоциклом «Сузуки GSF 400» и двигаясь по ул. Котловца в Мозыре, при съезде на второстепенную дорогу на Т-образном перекрестке не предоставил преимущества в движении и совершил столкновение с автомобилем «Мазда-323F» под управлением 23-летней девушки, которая двигалась во встречном направлении. В результате столкновения мотоциклист и его 19-летняя пассажирка получили телесные повреждения и были госпитализированы в травматологическое отделение УЗ «Мозырская ГБ».

## САМ СЕБЕ КАСКАДЕР

5 апреля в Речицком районе примерно в 20.40 46-летний водитель, управляя автомобилем «Саманд» и двигаясь на 47-м км автодороги Брагин – Холмеч, на закруглении из-за неправильно выбранной скорости не

**более 110 км/ч, на остальных дорогах – не более 90 км/ч; грузовым автомобилям, перевозящим пассажиров в кузове, – не более 60 км/ч; автобусам и легковым автомобилям при буксировке прицепа, грузовым автомобилям с максимальной массой более 3,5 тонны на автомагистралях – не более 90 км/ч, на остальных дорогах – не более 70 км/ч; при буксировке транспортного средства – не более 50 км/ч; автобусам и мотоциклам на всех дорогах – не более 90 км/ч. Госавтоинспекция призывает водителей автотранспорта не нарушать скоростные режимы движения, ведь высокая скорость может привести к большой трагедии.**



**В КОНЦЕ НОМЕРА**

**ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ**



**За рулем – только чай!**

**Утро многих из нас начинается с чашечки кофе. Казалось бы, о бодрящих свойствах этого напитка уже давно и хорошо известно.**

И все же есть в кофейном вопросе немало аспектов, о которых не лишним будет узнать и любителям кофе, и тем, кто относится к нему с прохладцей.

Эксперт по современным технологиям здоровья, врач в четвертом поколении Константин Заболотный (Москва) на своих лекциях и семинарах стремится довести эту важную информацию до широкого круга слушателей.

Секрет кроется в строении кофейного зерна. Как и в злаковых, оно имеет две оболочки – внешнюю и внутреннюю. И в каждой содержится свой алкалоид: в наружной – кофеин, во внутренней – теобромин. Их воздействие на организм человека диаметрально противоположное.

Действие кофеина начинается сразу и длится всего 20–25 минут. Кофеин вызывает сужение сосудов всех органов, кроме почек. У человека повышается артериальное давление, расширяются сосуды почек и улучшается почечный кровоток. Спустя 25 минут начинается действие теобромина. Все сосуды, кроме почечных, расширяются, и, как следствие, давление понижается, ухудшается кровоток в почках. Длится теоброминная фаза достаточно долго – около часа. Укоротить ее можно, выпив чистой воды.

Именно поэтому в правильных кофейнях вместе с чашечкой кофе всегда подают стакан воды, – поясняет Константин Борисович. – Фаза активации, которую дает кофеин, обычно ощущается хорошо. Но после нее мы должны быть готовы к теоброминной фазе, к тому, что захочется прилечь и подремать. Теоброминный эффект вызывает любой сорт кофе независимо от качества. Когда же мы выпиваем стакан воды, то профилируем фазу нарушения водно-солевого обмена и не допускаем состояния нарушения кровотока в почках.

Все сказанное выше относится исключительно к молотому зерновому кофе. Что касается растворимого или гранулированного, то для его производства используется только внутренняя оболочка кофейного зерна, богатая теоброминном.

– Как правило, после такого кофе никакого бодрячка не ощущается, давление не повышается, наоборот, хочется спать, – уверяет Константин Заболотный. Сам он пьет растворимый кофе ближе к ночи. И чем позже это делает, тем крепче спит.

Самое страшное, по мнению эксперта, то, что сегодня населению наиболее доступны по цене именно сорта растворимого кофе:

– Люди, не знающие описанных выше механизмов, могут попасть, мягко говоря, в неприятные ситуации. Многие уверены, что купили хороший кофе. Выпивают его, но бодрости не ощущают. И не могут понять, почему спустя 25 минут, когда начинается теоброминная фаза, они засыпают.

Проецируя эту ситуацию на транспорт и дорогу, можно найти объяснение и так называемому эффекту 30-го км. Согласно статистике, именно на расстоянии 30–50 км от больших городов отмечается максимальное количество аварий с участием грузового автотранспорта.

– Дальнобойщик, собирающийся в рейс, выпивает перед дорожкой чашечку-вторую крепкого растворимого кофе (или берет термосок с кофейком покрепче с собой в дорогу). Поначалу все идет хорошо. Но через 25 минут, когда водитель успевает проехать около 30 километров, наступает теоброминная фаза. Его начинает тянуть на сон, и он засыпает за рулем. Или через полчаса после посещения кофейни, – уточняет Константин Заболотный. – Остановился, попил кофе – и через полчаса угодил в кювет. Теобромин – мощный алкалоид, который в любом случае проявит свое действие.

Что касается водителей, то эксперт настоятельно рекомендует им не брать с собой в дорогу растворимый кофе:

– Если брать, то только хороший, заварной, с кофеиновым эффектом. А лучше всего за рулем пить крепкий чай, в том числе зеленый. Чайный лист совсем не обладает теоброминным эффектом, только кофеиновым. Это и есть хороший бодрящий напиток.

**Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТБ»**

**ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА**



**Время скорости и адреналина**

**В прошлые выходные в Могилеве официально открыли мотосезон.**

Более 200 мотоциклистов собрались на парковке у торгового центра «Е-Сити». Здесь прошли показательные выступления и конкурсы. Затем любители двухколесного транспорта проехали колонной по улицам областного центра.

В Госавтоинспекции Могилевской области подчеркнули, что ежегодно с приходом теплых дней проблема травматизма водителей и пассажиров мототранспорта обостряется. В нынешнем году в связи с ранним потеплением мотоциклисты выехали на дороги уже в марте. Как результат, за три месяца в республике по вине водителей мототранспорта произошло 9 ДТП, в которых два человека погибли и восемь получили травмы.

В текущем году сотрудниками Госавтоинспекции на дорогах Могилевской области

к административной ответственности привлечено 133 водителя мототранспорта, трое из которых находились в состоянии алкогольного опьянения, 24 человека управляли транспортом, не имея прав.

В УГАИ УВД Могилевского облисполкома напомнили, что дорога – не место для соревнований и самоутверждения:

– Умейте разгонять, тормозить, вести мотоцикл на поворотах с учетом дорожных и погодных условий. Водители должны понимать, что мототранспорт – это не только драйв, скорость и свобода, но еще и огромная ответственность за себя и других участников движения. Важно, чтобы на дороге поддерживалась культура вождения. Тогда и конфликтных ситуаций не будет, и меньше станет ДТП.

**Дорогу велосипеду!**

**В Могилеве откроют велосипедный сезон.**

Старт сезону даст спортивно-массовое мероприятие «Велосипедная весна Могилев – 2019», которое пройдет 5 мая. Участие в нем смогут принять все желающие.

Велосипедисты начнут движение от площади Ленина и проедут по маршруту пр. Мира – ул. Королева – пр. Димитрова – пр. Витебский – д. Константиновка.

На конечном пункте состоится открытие мероприятия, после чего начнутся подвижные игры и конкурсы для детей на одной

площадке и спортивные состязания для взрослых – на другой. На торжественной церемонии закрытия праздника победителей наградят памятными призами.

Кроме того, на площадке у деревни Константиновки будет организован пункт питания, а также медобслуживания. Как отметили в отделе спорта и туризма Могилевского горисполкома, в прошлом году в аналогичном мероприятии приняло участие порядка тысячи велосипедистов.

**Подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»**

**В ТЕМУ**

**Нарушил? Отсидишь**

С наступлением весенне-летнего периода возрастает количество ДТП с участием водителей мотоциклов, мопедов, скутеров и велосипедистов. Более 40% всех случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на молодежь до 25 лет.

Ключевые факторы риска при управлении двухколесным механическим транспортом: нарушение скоростного режима, игнорирование использования мотошлемов,

вождение в нетрезвом состоянии. Шлемы – единственный и самый эффективный способ снижения тяжести травм головы и смертей при ДТП с участием мотоциклов, мопедов. Они уменьшают риск и тяжесть травм головы примерно на 70%.

Если водитель скутера, мопеда или мотоцикла управляет транспортом, не получив

водительского удостоверения, то он будет привлечен к административной ответственности за управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления. Такие действия влекут наложение штрафа в размере от 5 до 20 базовых величин, повторно в течение года – от 20 до 50 базовых величин или административный арест до 15 суток.

Если возникло малейшее сомнение в исправности мотоцикла, откажитесь от поездки. Обдуманно пользуйтесь его скоростными возможностями. Даже на самой глухой дороге будьте осторожными: может неожиданно появиться другой участник движения.

**УГАИ УВД  
Гомельского облисполкома**





# Надо только очень постараться...

Традиционно соревнования юных инспекторов движения Барановичского района проводятся на базе педагогического комплекса Мирновский детсад-средняя школа в агрогородке Мирный. Здесь создана хорошая материальная база, построен современный городок для изучения ПДД. Директор этого учебного заведения Алексей Жданович – опытный педагог и руководитель трудового коллектива. Он всегда заботится о подготовке материальной базы к соревнованиям и входит в состав оргкомитета по проведению слета-конкурса ЮИД. Так что для ребят эти состязания являются большим праздником, на котором они демонстрируют свои знания и навыки, ловкость и настойчивость. Эти и другие качества школьники приобретают в процессе изучения ОБЖ, ПДД, на уроках физкультуры, внеклассных занятиях.

В этом году районный слет-конкурс состоялся в 42-й раз. Участие в нем принимали команды 17 учебных заведений района.

День проведения соревнований выдался светлым и солнечным. Это прибавило настроения и оптимизма ребятам.

Оргкомитет возглавил начальник районного ОГАИ капитан милиции Андрей Сергеевич Переход. Среди членов оргкомитета – начальник районного отдела образования Сергей Виноград, старший инспектор ДПС, капитан милиции Андрей Севрюк, старший инспектор по административной практике, старший лейтенант милиции Ирина Дыдышка, методисты районного учебно-методического кабинета Мария Бартош и Елена Решетник, председатель райкома профсоюза работников АПК Алексей Добыш, председатель районного общества Красного Креста Людмила Шубич, директор Мирновского педагогического комплекса детский сад-средняя школа Алексей Жданович.

Юидовцы соревновались в знании ПДД, фигурном вождении велосипеда, оказании первой помощи пострадавшим и показывали выступление агитбригад. Ребя-

та демонстрировали свои самые лучшие качества и, когда наступил долгожданный и волнующий момент оглашения победителей, выстроились на линейку. Директор школы сообщил результаты состязаний, а дипломы и ценные подарки вручил капитан милиции Андрей Севрюк.

Первое место заняла дружная и сплоченная команда ЮИД Вольновской средней школы. У нее – два первых и столько же вторых мест.

Вторую ступеньку пьедестала почета заняли юные инспекторы движения из Городищенской средней школы имени М.А. Скипора. На третьем месте – команда ЮИД из Полонечки.

Андрей Севрюк: «В фигурном вождении велосипеда призовые места заняли ребята Вольновской, Городищенской и Полонечской средних школ. Хочу поблагодарить педагогов из Вольно Игоря Анатольевича Анисима и Алину Константиновну Рудоман, готовивших юидовцев к конкурсу, а также мужественного капитана команды Ивана Дороша, которому желаю так и дальше держать».

Ирина Дыдышко: «Я судила одну из главных номинаций конкурса: теорети-

ческий экзамен по ПДД. Ведь даже если ребята не могут выписывать фигуры на велосипеде и выступать в составе агитбригады, то знать и соблюдать Правила дорожного движения обязан каждый участник дорожного движения. Спасибо большое ребятам и педагогам Вольновской, Почаповской и Крошинской средних школ за прекрасную подготовку, которая обеспечила им призовые места. Советую ребятам Мирновской и Леснянской средних школ не расстраиваться, ведь все победы для них еще впереди. В это надо только верить и очень постараться».

Людмила Шубич: «Я принимала экзамен по оказанию медицинской помощи. Моей напарницей была сестра милосердия Светлана Лагутенко. Лучше других отвечали на вопросы экзаменационных билетов учащиеся Жемчужненской, Вольновской и Полонковской средних школ, которые заняли соответственно первое, второе и третье места. Особенно отличились Ксения Воляк из Русино и Назар Шарец из поселка Жемчужный. Они не допустили ни одной ошибки в своих ответах. Спасибо медработникам, которые готовили ребят к конкурсу».

**Константин СТАНКЕВИЧ**



**Следующий номер выйдет 18 мая**