В ВИТЕБСКЕ У ПАССАЖИРОВ МАРШРУТОК СТАЛИ ПРОВЕРЯТЬ БИЛЕТЫ.

СТР. 2

НЕ ВОЛНУЕТ, НЕ БОЛИТ…

СТР. 6

ПРОБЛЕМЫ ОБСУДИЛИ ВМЕСТЕ.

СТР. 3, 8

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

14 декабря 2019 г., суббота, № 46 (1039)

В НАЧАЛЕ ДЕКАБРЯ НА СТАНЦИИ «ПЛОЩАДЬ ЛЕНИНА» МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА ПОЯВИЛАСЬ ПЕРВАЯ ДЕТАЛЬНАЯ КАРТА ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ БЕЛОРУССКОЙ СТОЛИЦЫ С ПРИВЯЗКОЙ ИХ К ДВУМ ЛИНИЯМ ПОДЗЕМКИ.

СТР. 9

10

Есть такая профессия – наши леса от пожаров защищать. Люди этой профессии проходят специальную подготовку по изучению видов и способов тушения пожаров и использованию технических средств. Также регулярно проводятся занятия по десантированию с вертолета на спусковых устройствах. Что еще? – Узнаете из материала нашего корреспондента.

ПОДПИСКА 2020
I ПОЛУГОДИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

для предприятий и организаций – **632412**
стоимость подписки на 6 месяцев – **98,28 рубля**
для индивидуальных подписчиков – **63241**
стоимость подписки на 6 месяцев – **47,58 рубля**

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

для предприятий и организаций – **641212**
стоимость подписки на 6 месяцев – **108,12 рубля**
для индивидуальных подписчиков – **64121**
стоимость подписки на 6 месяцев – **55,08 рубля**

(СТР. 66 ПОДПИСНОГО КАТАЛОГА)

15

2500 километров марокканских дорог позади: платных автобанов и пустынного бездорожья, беспорядочных городских и строящихся горных. О Марокко мы знаем из популярного в первом десятилетии двухтысячных сериала «Клон» и из новостей ежегодного ралли-марафона «Дакар». Сегодня узнаем еще больше.

ИДЕМ В РЕЙД!

Впереди – предпраздничная новогодняя суета. Как показывает практика, в это время заметно возрастает пассажиропоток. Одни хотят успеть завершить свои дела, чтобы не оставлять их на следующий год, другие – приобрести подарки для родных и близких, третьи – повидаться с теми, кто дорог сердцу. На остановках общественного транспорта – оживление.
Чтобы поездки в нем были комфортными и безопасными, с 3 по 7 декабря сотрудники Госавтоинспекции Витебской области совместно со специалистами ГП «Оператор перевозок» проводили рейдовые мероприятия по контролю за соблюдением Правил дорожного движения водителями автобусов (микроавтобусов), принадлежащих предприятиям частной формы собственности и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие перевозки пассажиров. В том числе в виде негласных проверок конкретных перевозчиков и использования приборов фото- и видеофиксации. В одном из таких рейдов принял участие и наш корреспондент.

Несчастливый билет

Мы выехали в рейд в субботу в 8 часов утра. За рулем гаишной «Джили» – госавтоинспектор Игорь Плутов, рядом – старший контролер отдела контрольно-ревизорской службы государственного предприятия «Оператор перевозок» Константин Явич. На улице было еще темно, моросил мелкий дождик, температура воздуха колебалась около нуля. Все подсказывало, что людей в общественном транспорте будет немного. Мы ошибались. Остановив первую же маршрутку, которая направлялась в сторону Речного порта, обнаружили полный салон людей. Водитель, всем своим видом показывая неудовлетворение от незапланированной встречи с госавтоинспектором, протянул документы на проверку. Константин Явич в это время быстро проверил билеты у пассажиров. Вся операция заняла не более двух минут. Каких-либо нарушений обнаружено не было.

Буквально пару месяцев назад в топе новостей в интернете я с удивлением обнаружил информацию о том, что в Витебске у пассажиров маршруток стали проверять билеты. Их проверяли всегда. Правда, раньше в основном этим занимались работники Транспортной инспекции. Теперь эти функции взяли на себя и сотрудники ГП «Оператор перевозок», в составе которого заработала контрольно-ревизорская служба.

…Взмах жезлом – и еще один микроавтобус с желтыми номерами останавливается у патрульной машины. С документами у водителя маршрутки все в порядке, а вот одна из девушек предъявила на проверку билет, выданный три дня назад.

– Да выдавал я ей билет! Люди видели. Я всем и всегда билеты выдаю. Мне нет смысла что-то «химичить», – сразу начал оправдываться водитель.

– Я сама этой девушке билет передавала, – сразу подтвердила женщина, сидящая в салоне за водителем.

Девушка лихорадочно рылась в карманах и сумочке. Так она нашла еще около десятка билетов, среди которых оказался и выданный водителем.

Этот инцидент слегка задержал движение маршрутного такси, что вызвало бурю негодований у мужчины на заднем сиденье.

– В ходе наших проверок не выявлено ни одного пассажира, который бы ехал в маршрутке, не заплатив за проезд, – говорит Константин Явич. – Вместе с тем сплошь и рядом мы наблюдаем невыдачу билетов водителями. Некоторые идут на хитрости: понимая, что редкие пассажиры будут изучать, что написано в билете, выдают им старые, забытые пассажирами в салоне после поездки предыдущего рейса. Иногда выдаются так называемые тестовые билеты, которые не являются платежным документом и предназначены исключительно для проверки работоспособности кассового аппарата. Случается, что выдается половинка билета – водитель рвет его на две части. После того как наша служба активизировала работу по проверке маршруток, владельцы маршрутов – руководители частных предприятий и индивидуальные предприниматели – часто благодарили нас за эту работу: у них неожиданно увеличилась выручка.

А мы перемещаемся на другую сторону улицы Карла Маркса. На часах – 8.50. В салоне микроавтобуса, следующего по маршруту № 59, несколько человек. Константин Явич просматривает билеты и опять находит несоответствие. Время на них стоит разное: один выдан кассовым аппаратам в 7.03, два – в 7.48, два – в 8.02. Включаем логику. От Речного порта, места отправления микроавтобуса, до остановки, где мы дежурили, не более 20 минут езды. Неужели эти люди все утро по кругу катаются в машине?

– Вы что? На предыдущей остановке села, – удивляется женщина.

Мы понимаем, что разбираться в этой ситуации придется долго, а потому все билеты фотографируются, показания очевидцев фиксируются на камеру, а объяснения у водителя мы будем брать уже на конечной остановке – в микрорайоне Билево.

Патрульный автомобиль едет гораздо быстрее маршрутки, потому приезжает туда задолго до появления микроавтобуса.

– Мы не можем более трех минут задерживать маршрутное транспортное средство в ходе проверки, – комментирует в пути ситуацию Константин Александрович. – Вы же понимаете, если люди выбрали в качестве средства передвижения маршрутное такси, то они готовы платить за скорость и комфорт. Возможно, кто-то действительно очень торопится. К тому же все маршрутки у нас ходят по расписанию, которое нами согласовано и контролируется. Остановка для проверки машины на одну-три минуты некритична. А если продержать машину дольше, то может быть сбой в расписании. Тем более мы не можем что-то выяснять у водителя в ходе его движения по маршруту. Ведь отвечая на вопросы, он наверняка будет нервничать, что чревато потерей внимания и созданием аварийных ситуаций.

На конечную остановку маршрутка № 59 прибывает строго по расписанию.

Водитель открывает нам дверь и предупреждает: «У вас всего пять минут. График жесткий».

Константин Явич выписывает ему приглашение для разбора ситуации в службу предприятия. До этого момента пройдет несколько дней. Но это не имеет никакого значения. Новое оборудование диспетчерской службы предприятия позволяет увидеть весь маршрут движения любого рейса поминутно, когда бы он не осуществлялся. Кстати, с помощью этой системы многие пассажиры находили забытые в салонах маршруток зонты, сумочки, телефоны и даже кошельки с деньгами.

За это время водитель успел рассказать, что первый день работает на этом маршруте, приехал в Витебск недавно и не знает здешних порядков. По его утверждению, кассовый аппарат слишком медленно выдает билеты, а когда много людей, это задерживает рейс. Поэтому он стал на конечных остановках выбивать целую ленту, чтобы в ходе движения микроавтобуса по маршруту только отрывать их. Все это, естественно, можно будет проверить.

Мы проверяем еще несколько машин в Билево. Водитель одной из них утверждает, что полностью согласен с тем, что маршрутные такси надо контролировать: и выдачу билетов пассажирам, и санитарное состояние транспортных средств, и документы водителя, где должна быть отметка о прохождении предрейсового технического осмотра автомобиля и медицинского обследования водителя, и другие вопросы, касающиеся безопасности. Не знает он только одного: как бороться с перегрузом.

– Судите сами, – говорит водитель. – Я подъехал к остановке. Двое человек вышли из салона, а входят пять. Свободных сидячих мест нет. Я заявляю, чтобы трое покинули салон. Они ни в какую, начинают умолять, говорят, что замерзли и опаздывают. Другие пассажиры тоже за них заступаются. Если я буду долго стоять на остановке, настаивая на своем, то выбьюсь из графика. Поеду с лишними людьми – вы же меня остановите и оштрафуете. Мне даже, чтобы заставить людей выйти из салона, нужно самому выйти через водительскую дверь, что на остановке делать нельзя.

– Такая проблема существует, – соглашается Константин Явич. – Надо как-то научиться быть более убедительным в своих требованиях.

Пока мы общаемся с одними водителями в Билево, другие пишут об этом в Viber. Делать в этом месте в ближайшие полчаса будет нечего. Мы перемещаемся в сторону поселка Тулово. Но после проверки нескольких маршруток никаких нарушений не обнаруживаем.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ФОРУМ

Юбилей отметили с пользой

На базе Белорусского государственного университета транспорта состоялась IX Международная научно-практическая конференция «Проблемы безопасности на транспорте», посвященная 65-летию факультета управления процессами перевозок, механического и строительного факультетов. Это был поистине масштабный, эффективный форум. В нем приняли участие около 400 ученых и сотрудников университета, представители Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в том числе и Белорусской железной дороги, а также России, Украины, Китая, Польши, Узбекистана.

В рамках работы секции «Безопасность и надежность подвижного состава» на IX Международной научно-практической конференции под руководством проректора по научной работе кандидата технических наук Александра Ерофеева прошел круглый стол по вопросам развития взаимодействий БелГУТа с Instytut Kolejnictwa (Варшава, Польша).

Открывая конференцию, к участникам с приветственными словами обратились ректор университета доктор физико-математических наук Юрий Кулаженко и начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов. С докладами на пленарном заседании выступили В.В. Тихонович, главный ревизор дорожный по безопасности движения поездов Белорусской железной дороги; Ю.И. Кулаженко, ректор университета; Э.С. Оганьян, ведущий научный сотрудник Научно-исследовательского и конструкторско-технологического института подвижного состава (Россия); Анджей Массел, заместитель директора Instytut Kolejnictwa (Польша); Д.В. Ломотько, профессор Украинского государственного университета железнодорожного транспорта; В.И. Киреев, генеральный директор Белорусского научно-исследовательского института транспорта «Транстехника». В докладах освещались вопросы развития системы подготовки кадров, безопасности транспортных систем, пассажирских перевозок, надежности подвижного состава, систем автоматики, телемеханики и связи, транспортной инфраструктуры, строительного комплекса, экологической, энергетической и экономической безопасности и другие.

В завершение пленарного заседания были подписаны договоры о сотрудничестве БелГУТа с научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта (Варшава), колледжем городского железнодорожного транспорта (Дэянь, КНР) и китайско-белорусским совместным ЗАО «Компания по развитию индустриального парка». В конференц-зале В.М. Морозов вручил сотрудникам университета награды Белорусской железной дороги.

В течение двух дней работали 9 секций, на которых было сделано 150 докладов. Заключительный этап конференции проходил в актовом зале. Обращаясь к участникам, Юрий Кулаженко отметил, что конференция четко обозначила сотрудничество международного уровня: «Этот форум, несомненно, придаст новый импульс в развитии транспортного комплекса Республики Беларусь».

Он также тепло поздравил представителей трех факультетов с юбилеем, пожелал им процветания, дальнейших успехов, новых творческих идей и вручил ряду сотрудников награды.

ВИЗИТКА

БелГУТ начинал свой путь как БИИЖТ, опираясь на три факультета: механический, управления процессами перевозок и строительный. Официальная дата его образования – 23 октября 1954 года. Если говорить о факультете «Управление процессами перевозок», то в начале своего пути он осуществлял подготовку студентов по специальности «Эксплуатация железных дорог». Сегодня учеба ведется по пяти специальностям для железнодорожного, автомобильного и речного транспорта. Большое внимание на факультете уделяется подготовке научных кадров: три доктора и 27 кандидатов наук. Нельзя не отметить, что факультет УПП всегда славился и славится своими спортсменами. За 65 лет подготовлено 45 мастеров спорта,170 кандидатов в мастера спорта и 640 спортсменов первого разряда.

Механический факультет самый крупный в университете, в его составе более 600 студентов, свыше 100 сотрудников, в их числе 10 докторов наук. Высокая научно-педагогическая квалификация профессорско-преподавательского состава, помноженная на тесное сотрудничество с производством, дает гремучую смесь для зарядки энергией будущих инженеров. Его выпускники – руководители самого высокого уровня, ученые с мировыми именами, крупные политические и культурные деятели.

Визитной карточкой строительного факультета являются стройотряды, которые работали на возведении объектов к зимней олимпиаде 2014 г. в г. Сочи, на строительстве автомобильных трасс и железнодорожных магистралей в России и Беларуси. Сегодня стройотряды – это не столько романтика и незабываемые впечатления, сколько средство формирования практических навыков в рамках будущей специальности. Ведь за 65 лет факультет подготовил свыше 6 тысяч инженеров-строителей. На этом торжестве было много поздравлений по поводу знаменательных юбилейных дат факультетов, искренних, теплых слов благодарности БИИЖТу – БелГУТу за путевку в жизнь. Виновникам торжества посвящались лучшие номера художественной самодеятельности.

Об участии ГП «Минский метрополитен» в данном мероприятии – на стр. 8

СОТРУДНИЧЕСТВО

Отработка в приграничье

13 декабря на нейтральной территории Брянской области Российской Федерации и Гомельской области проведено профилактическое мероприятие по отработке автодорог М10 Граница Российской Федерации – Гомель – Кобрин и М13 Брянск – Новозыбков – граница Республики Беларусь, а также приграничных районов областей обеих стран.

В рамках комплексного мероприятия состоялся прием граждан начальником УГАИ МОБ УВД Гомельского облисполкома подполковником милиции Андреем Гаркушей и начальником УГИБДД УМВД России по Брянской области подполковником полиции Михаилом Будылиным.

Также проведены проверка на розыск лиц и автотранспорта по имеющимся базам данных, мониторинг общественного мнения.

Подробно о мероприятии читайте в следующем номере нашей газеты.

СЕРВИС

В едином стиле

По информации пресс-службы ОАО «Белоруснефть», в конце декабря после строительства и реконструкции будут открыты четыре автозаправочные станции в Минске, а также в Брестской (№ 27 в Ивацевичском районе,144-й километр Р2), Гродненской (№ 10 в Скиделе) и Минской (у деревни Сосенка Вилейского района на Р58 Минск – Калачи – Мядель) областях.

На новых современных АЗС, выполненных в едином стиле компании, предусмотрены дополнительные услуги – подкачка шин, мойка стекол автомобилей, пылесос, аренда прицепов, а также торговые залы с сопутствующими товарами, общепит.

В 2020 году планируется построить четыре АЗС в столице, Минской и Гомельской областях и реконструировать еще 14. Автозаправочная сеть «Белоруснефти» насчитывает свыше 570 станций.

АКЦИЯ

А что бы сделал ты?

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, внедрения новых методов в организацию дорожного движения ГАИ УВД Гомельского облисполкома предложила жителям Гомельской области с 11 по 17 декабря поучаствовать в опросе и высказать свое мнение, а также внести предложения на тему «Что бы я сделал для безопасности дорожного движения в своем регионе».

Все высланные на адрес электронной почты gai_propaganda@post.gomel.by предложения будут проанализированы и учтены в дальнейшей работе Гомельской Госавтоинспекции. На поступившие письма отдельно ответы направляться не будут (официально оставить свое обращение можно также на сайте УВД Гомельского облисполкома во вкладке «Электронное обращение граждан»).

Материалы полосы подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

Статистика:

январь – ноябрь 2019 года

В сравнении с аналогичным периодом 2018-го в республике снизилось количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях с пострадавшими (-6,6%; с 483 до 451; -32) и раненных (-1,4%; с 3338 до 3292; -46) в них людей, при этом несколько возросло число ДТП (+0,3%; с 3075 до 3087; +12).

Аварийность на дорогах страны с 5 по 11 декабря

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 5 декабря: 10–0–11
Пятница, 6 декабря: 16–0–16
Суббота, 7 декабря: 7–3–8
Воскресенье, 8 декабря: 13–0–14
Понедельник, 9 декабря: 16–3–21
Вторник, 10 декабря: 7–2–5
Среда, 11 декабря: 13–1–13
Итого: 82–9–88

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 13
Минская – 19
Брестская – 14
Гродненская – 9
Витебская – 9
Могилевская – 2
Гомельская – 16

В целом по республике наряду с сокращением количества погибших и раненных в ДТП снизилось одновременно количество ДТП с особо тяжкими последствиями (в которых погибло 3 и более или ранено 10 и более людей), погибших и раненных в них людей, автоаварий, погибших и раненных по вине пешеходов, ДТП с участием детей, погибших и раненных в них несовершеннолетних, погибших в происшествиях по вине водителей мототранспорта, транспорта предприятий и велосипедистов, автоаварий и раненных по вине нетрезвых водителей, а также погибших и раненных по вине водителей транзитного транспорта.

Количество ДТП, погибших и раненных в них людей снизилось в Брестской, Гродненской, Минской и Могилевской областях.

Вместе с тем в г. Минске одновременно возросло количество ДТП (+9,0%; с 477 до 520), погибших (+20,8%; с 24 до 29) и раненных (+7,3%; с 519 до 557) в них людей. В Витебской области наряду с сокращением количества ДТП и раненных в них людей возросло число погибших (+34,5%; с 55 до 74) в автоавариях. В Гомельской области при сохранении на прошлогоднем уровне количества погибших в ДТП (63) возросло количество автоаварий (+17,4%; с 413 до 485) и раненных (+23,4%; с 436 до 538) в них людей.

В большинстве районов и городов страны (62,0%; 85 из 137) дорожно-транспортная обстановка подконтрольна ОВД: не допущено гибели людей в ДТП (16,1%; 22), обеспечена динамика снижения количества жертв автоаварий (28,5%; 39) либо не допущено роста данного показателя (17,5%; 24).

Наиболее распространенными видами ДТП являются:

наезд на пешехода – 1042 происшествия, или 33,8% от общего количества ДТП, в которых 175 человек погибли (38,8% от общего числа погибших) и 911 получили ранения (27,7% от общего количества раненых);

столкновение механических транспортных средств – 919 ДТП (29,8%), в которых 116 человек погибли (25,7%) и 1209 (36,7%) получили ранения;

происшествия с участием одного транспортного средства (опрокидывания, наезды на препятствия (дорожные сооружения и т. п.) – 666 ДТП (21,6%), в которых 112 человек погибли (24,8%) и 755 (22,9%) получили ранения.

При этом наиболее высокий уровень смертности при ДТП отмечается в результате наездов на пешеходов (38,8% от общего числа погибших в ДТП, или 175 погибших).

В разрезе категорий участников дорожного движения наибольшее количество погибших – среди пешеходов (174, или 38,6% от общего числа погибших; 2018 г. – 174), водителей (141, или 31,3%; 2018 г. – 152) и пассажиров (93, или 20,6%; 2018 г. – 99) механических транспортных средств, раненых – водителей (1091, или 33,2% от общего числа раненых; 2018 г. – 1085), пассажиров (1047, или 31,8%; 2018 г. – 1142) механических транспортных средств и пешеходов (902, или 27,4%; 2018 г. – 879).

Наибольшее число ДТП регистрировалось во вторник (15,5% от общего числа ДТП, или 477) и субботу (15,3%, или 472; в среднем по дням недели – 441), погибших в ДТП – в субботу (20,6%, или 93) и воскресенье (18,0%, или 81; в среднем по дням недели – 64), раненых – во вторник (15,9%, или 523) и пятницу (15,5%, или 510; в среднем по дням недели – 470).

По времени суток наибольшее количество ДТП регистрировалось с 17 до 22 часов (32,7%, или 1009; в среднем по часам указанного 5-часового интервала – 201, полных суток – 129) и с 7 до 9 часов (11,9%, или 366; в среднем по часам указанного 2-часового интервала – 183), погибших в ДТП – с 18 до 1 часа (48,6%, или 219; в среднем по часам указанного 7-часового интервала – 31, полных суток – 19), раненных в ДТП – с 17 до 22 часов (30,8%, или 1015; в среднем по часам указанного 5-часового интервала – 203, полных суток – 137) и с 7 до 9 часов (13,7%, или 423; в среднем по часам указанного 2-часового интервала – 211).

Основными причинами и условиями, способствующими совершению ДТП, явились:

- нарушение Правил дорожного движения водителями (81,5% от общего количества ДТП, или 2515), в т. ч.:

нарушение правил проезда пешеходных переходов (17,6% от числа ДТП по вине водителей, или 442) – основная причина наездов на пешеходов (39,4%; 411 ДТП из 1042 происшествий данной категории);

превышение установленной скорости движения (13,4%, или 336) – основная причина ДТП с участием одного транспортного средства (35,1%; 234 ДТП из 666 происшествий данной категории);

несоблюдение очередности проезда перекрестков (13,1%, или 329) – основная причина столкновений механических транспортных средств (29,7%; 273 ДТП из 919 происшествий данной категории);

неподчинение сигналам регулирования дорожного движения (14,4%, или 55);

неожиданный выход на проезжую часть (12,0%, или 46).

Наряду с этим сопутствующим фактором 15 происшествий (0,5% от общего количества ДТП) явилась техническая неисправность транспортного средства (2018 г. – 25), 11 (0,4%) – неудовлетворительное состояние дорог (2018 г. – 25).

Около половины (48,1%) случаев гибели в ДТП (217 из 451) связаны с наездами на уязвимых участников дорожного движения (пешеходы и велосипедисты), подавляющее большинство (76,0%; 165) которых имело место в темное время суток.

Детальный анализ тенденций в состоянии дорожно-транспортной обстановки свидетельствует об увеличении в республике количества:

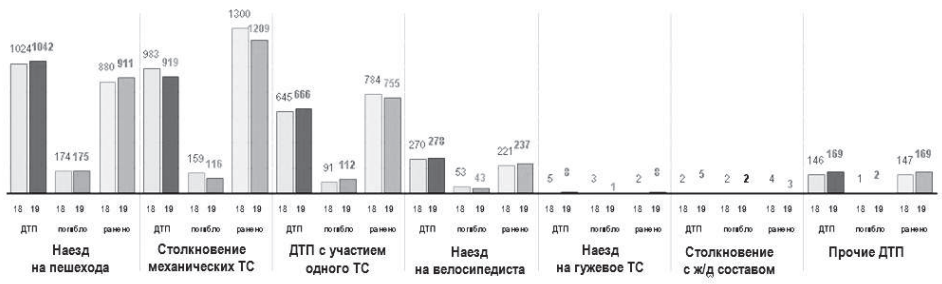
ДТП (+12,8%; с 226 до 255), произошедших по вине лиц, не имеющих права управления транспортным средством, погибших (+60,5%; с 38 до 61) и раненных (+14,0%; с 265 до 302) в таких происшествиях людей;

ДТП (+1,5%; с 206 до 209), произошедших по вине водителей мототранспорта, и раненных (+4,4%; с 203 до 212) в таких происшествиях людей, а также раненых – в Витебской области (+11,1%; с 18 до 20);

ДТП (+15,0%; с 306 до 352), произошедших по вине водителей транспорта предприятий, и раненных (+18,9%; с 350 до 416) в таких происшествиях людей в связи с одновременно возросшим числом ДТП и раненных при указанных обстоятельствах;

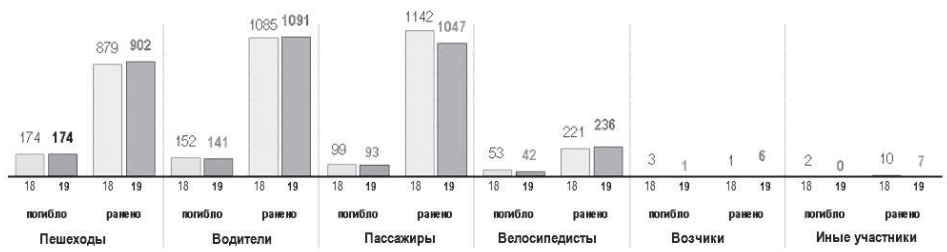
ДТП (+3,9%; со 129 до 134), произошедших по вине велосипедистов, и раненных (+9,0%; со 100 до 109) в таких происшествиях людей по причине роста числа ДТП, погибших и раненных при указанных обстоятельствах.

СВЕДЕНИЯ О ВИДАХ ДТП, ПОГИБШИХ И РАНЕННЫХ В НИХ ЛЮДЯХ В РЕСПУБЛИКЕ В ЯНВАРЕ – НОЯБРЕ 2018–2019 ГГ.



СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ ДТП, ПОГИБШИХ И РАНЕННЫХ В НИХ ЛЮДЕЙ В РЕСПУБЛИКЕ И РЕГИОНАХ В ЯНВАРЕ – НОЯБРЕ 2018–2019 ГГ.

СВЕДЕНИЯ О РАСПРЕДЕЛЕНИИ ПО КАТЕГОРИЯМ ПОСТРАДАВШИХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ В ЯНВАРЕ – НОЯБРЕ 2018–2019 ГГ.



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

Крокі на гукі

Система звуковой навигации с таким названием может появиться в минских троллейбусах маршрутов № 9 и 44. Об этом БЕЛТА рассказал директор учреждения реабилитации инвалидов по зрению «Центр успешного человека» Михаил Антоненко на итоговой пресс-конференции социального проекта «Больше свободы: навигационные системы для людей с инвалидностью «Крокі на гукі».

По словам директора, адаптировать общественный транспорт под нужды инвалидов будут в рамках пилотного проекта в троллейбусах маршрута № 9. Это произойдет после того, как Мингорисполком, «Минсктранс», ОО «БелТИЗ» и Центр успешного человека согласуют все технические и финансовые нюансы. На это выделено время до 1 февраля 2020 года.

Вопрос об оборудовании троллейбусов, курсирующих по маршруту № 44, будет решен после того, как в немецком фонде рассмотрят заявку Центра успешного человека.

– Нашему центру поступило предложение поучаствовать в конкурсе от немецкой организации. Мы подали заявку на большой проект «Инклюзивный город», который включает три проекта: «Крокі на гукі», клинику для наркозависимых и самостоятельное проживание для маломобильных людей на колясках. Прошли уже первую ступень отбора, в феврале ожидается защита проекта в Бонне. Если все получится, то изменения на маршрутах № 44 и 9 будут профинансированы за счет немецких партнеров. А Мингорисполком сэкономит деньги и сможет направить их на другие маршруты, – пояснил М. Антоненко.

Работает система довольно просто. На остановочных пунктах по маршруту будут установлены речевые информаторы и уложена тактильная плитка. Это поможет незрячим или слабовидящим найти остановку. Когда подъезжает нужный троллейбус, подскажет приложение BuzzPoint. Пользователю достаточно будет один раз нажать на экран своего устройства, чтобы в транспорте сработал речевой информатор.

– Размещается он, как согласовано с производителем «Белкоммунмашем», внутри салона над ступенями входа в первую дверь. Она традиционно предусмотрена для посадки физически ослабленных лиц, – добавил М. Антоненко.

Кроме того, с помощью звукового сигнала водитель сможет понять, что маломобильному человеку нужна помощь при посадке или высадке.

Всего в Беларуси уже было установлено 365 таких аппаратов-информаторов. При этом около половины из них – в Минске и Минской области. На данный момент обучились и могут пользоваться системой уже около 1,5 тыс. человек с инвалидностью.

Более 90 тренеров имеют навыки составления речевых карт. Так, например, уже созданы пешеходные маршруты для незрячих людей в Минске и Витебске. А на днях «Минсктранс» включил речевые информаторы на двух остановках на ул. Кальварийской.

Предполагается, что вскоре речевые информаторы появятся и в столичном метрополитене. Три подобных устройства уже около двух месяцев помогают незрячим ориентироваться на станции «Площадь Ленина».

Замерз? – Выпей кофе

У первой в Минске умной остановки прибавилось полезных сервисов. Каких именно и что появится вскоре, передает агентство «Минск-Новости».

– В крытой части павильона, где расположены вендинговые аппараты, мы добавили еще один терминал самообслуживания, – рассказал руководитель социально ориентированного проекта «Код города» Андрей Сущеня. – Сейчас для желающих перекусить круглосуточно работают три таких устройства: два снековых аппарата и кофе-автомат. Кроме того, в закрытой секции павильона подключили кондиционер, благодаря которому люди иногда греются, если на улице зябко. А скоро запустим звуковую дорожку, так что выпить кофе и согреться можно будет под приятную музыку. Летом кондиционер, естественно, будет охлаждать воздух.

В ближайшее время создатели умной остановки обещают запустить экран с информацией о приближающемся транспорте. В отличие от привычных табло «Минсктранса» там будут данные не только об автобусах и троллейбусах, но и о маршрутках.

– Мы учли и то, что на остановке большая посадочная площадка, на которой расположены и наш павильон, и киоск «Белсоюзпечати». Поэтому далеко не все пассажиры видят текст единственного электронного табло. Мы разместим наши модули с такой информацией симметрично на правой и левой панелях павильона – там, где находятся мониторы с картами города и разными объектами.

В начале 2020 года в крытой части остановки планируют поставить первый в городе билетомат, где можно будет купить за наличные разовые талончики на проезд в общественном транспорте.

Умную остановку в Минске открыли в сентябре возле станции метро «Немига», в нее вложили больше 100 тысяч долларов.

Там есть USB-порты для зарядки гаджетов, кнопка экстренного вызова МЧС или милиции, экран для вызова такси, банкомат и инфокиоск, а также сенсорное табло с расписанием движения транспорта, где можно задать маршрут и выбрать, на чем доехать. На остановке работает Wi-Fi.

Зайцы в развес

Группа студентов из БГУ предлагает следить за весом автобуса, чтобы вычислять на маршруте безбилетников, сообщили корреспонденту агентства «Минск-Новости» в пресс-службе университета.

Авторы идеи – третьекурсники Максим Толкачев и Артем Бабенок, а также студенты четвертого курса Станислав Качалко и Артем Латышев.

Они хотят оборудовать подвеску колес автобуса датчиком измерения массы и счетчиком, который будет фиксировать количество пробитых талонов. Устройства будут считывать информацию, когда пассажиры заходят в салон автобуса. Так, если будут изменяться весовые показатели, но при этом данные о проездных билетах будут сохраняться или непропорционально колебаться, это укажет на наличие в транспорте зайцев.

В том числе таким способом можно оценить, насколько загружен маршрут и целесообразно ли пускать по нему дополнительные автобусы.

Главный враг

И это алкоголь. Даже в самых маленьких дозах он оказывает влияние на мозг, ухудшает восприятие дорожно-транспортной обстановки. Водитель в таком состоянии, как правило, утрачивает чувство ответственности, пренебрегает реальными опасностями и теряет представление о возможных последствиях своих действий.

Особенно алкоголь ухудшает световосприятие и негативно сказывается на безопасности вождения в темное время суток. Нетрезвый водитель склонен превышать скорость, совершать рискованные маневры, игнорировать знаки и дорожную разметку, может не заметить переходящих улицу пешеходов и стать виновником гибели людей.

Ответственность в отношении любителей выпить и сесть за руль постоянно ужесточается.

В случае когда лицо впервые привлекается к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения либо передачу управления транспортным средством такому лицу, а равно за отказ от прохождения в установленном порядке проверки на предмет определения состояния опьянения предусмотрена административная ответственность в виде штрафа до 100 базовых величин с лишением права управления транспортным средством на три года.

За повторное в течение года управление транспортным средством в состоянии опьянения, а равно за отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния опьянения предусмотрена уголовная ответственность в виде лишения права управления транспортными средствами с исправительными работами, арестом либо ограничением свободы со штрафом до 1000 базовых величин, а в ряде случаев с лишением свободы до двух лет. Также применяется специальная конфискация транспортного средства, в том числе не принадлежащего самому нетрезвому водителю, за исключением случаев угона либо хищения транспортных средств.

Госавтоинспекция призывает быть осторожными и внимательными и постоянно помнить о той ответственности, которая ложится на водителей, когда они управляют транспортом. Человек, позволяющий себе сесть за руль нетрезвым, потенциально опасен для окружающих.

Пьянство становится особо актуальной проблемой в праздничные дни. Именно поэтому в преддверии предстоящих праздников Госавтоинспекция призывает всех участников дорожного движения к благоразумию. По всей республике будет усилена работа по профилактике дорожно-транспортных происшествий в состоянии опьянения, данной теме также будет посвящен последний в году Единый день безопасности дорожного движения, который пройдет 27 декабря под девизом «Останови беду – позвони 102!».

Уважаемые граждане, если вы видите, что за руль садится нетрезвый водитель или по проезжей части передвигается пьяный пешеход, незамедлительно сообщайте об этом по телефону 102 или в дежурную часть УГАИ ГУВД Мингорисполкома по телефону: +375 (17) 222-17-17. Возможно, ваш звонок поможет сохранить чью-то жизнь.

Виктория ЦАРУК,
старший инспектор
по агитации и пропаганде
отдела ГАИ МОБ
Октябрьского РУВД
г. Минска

Материалы полосы подготовила Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

Не волнует, не болит…

Такова позиция некоторых водителей, умышленно, а чаще по невнимательности, без всякой задней мысли занимающих на стоянках места, предназначенные для инвалидов.
К счастью, их немного. Более того, с каждым годом становится все меньше. Однако и до их сознания стараются достучаться сотрудники Госавтоинспекции и общественные активисты, встающие на защиту прав людей с инвалидностью.

ОБЩЕСТВО НА СТОРОНЕ ОБЕЗДОЛЕННЫХ

Как создать доступную и безопасную среду для людей с инвалидностью, на Витебщине систематически обсуждают заинтересованные органы на всех уровнях власти. В декабре эту тему вновь поднимали в рамках республиканской адвокационной кампании «Инклюзивное общество: инвестиции в будущее». И речь шла об инвалидах по зрению.

– Высшая степень реабилитации людей с инвалидностью – это полная интеграция в общество, т. е. когда наравне с другими гражданами нашей страны те из них, кто может, получает образование, работает и отдыхает, – сказал, открывая мероприятие, председатель ОО «БелТИЗ» Олег Шепель.

Ведь важно, не какая у человека группа инвалидности, а что он собой представляет, в том числе как специалист.

– Должно быть движение навстречу друг другу, конечная цель которого – оценивать ближнего не по особенностям, а по поступкам, – продолжил тему заместитель председателя ОО «БелТИЗ» Михаил Антоненко.

Общество старается создавать для людей с ограниченными физическими возможностями доступную среду, а это целый комплекс мероприятий. Наши улицы и дома, остановки и транспорт, вокзалы, магазины, аптеки, банки, поликлиники и прочее постепенно оборудуются тактильными и визуальными указателями и речевыми (звуковыми) информаторами. Надписи на табличках предполагается дублировать рельефными цифрами и шрифтом Брайля. Председатель Белорусского профсоюза работников местной промышленности и коммунально-бытовых предприятий Сергей Алейников акцентирует внимание на замене лифтов, отработавших 25 и более лет, согласно подпрограмме «Безопасный лифт» комплексной Госпрограммы «Комфортное жилье и благоприятная среда»: менять нужно на такие кабины, в которые могли бы заехать и человек в инвалидном кресле, и мама с коляской.

Министерство архитектуры разработало проект единого СНиПа по созданию доступной среды для всех категорий людей с инвалидностью. К концу декабря ожидается его первая редакция.

– У нас делается немало для создания комфортных условий для жизни людей с инвалидностью, но предстоит сделать еще больше. Не всегда проблема в нехватке финансов. Самое главное, чтобы было понимание трудностей, с которыми они ежедневно сталкиваются, и желание помочь им, – подчеркнул заместитель председателя Витебского облисполкома Владимир Пенин.

ПОФИГИСТЫ – ГЛАВНЫЕ НАРУШИТЕЛИ

Такое понимание и сочувствие должны проявлять к людям с ограниченными возможности все члены общества. Это и есть гуманное отношение к тем, кто по той или иной причине оказался беспомощным в определенных жизненных ситуациях. Казалось бы, куда проще проявить свой гуманизм, а заодно и дисциплинированность водителям, паркующим автомобиль на стоянках, где четко обозначены места для автотранспорта инвалидов. Здесь не требуется ни усилий, ни финансовых вложений – только добросовестно выполнять свой гражданский долг. Увы, некоторым даже такое не под силу. В этом убеждают периодически проводимые тематические рейды с сотрудниками ГАИ. В середине декабря корреспондент «ТБ» побывала в очередном рейде.

– С начала года в управление ГАИ УВД Витебского облисполкома поступило около 90 заявлений (в основном от руководства торговых центров) о нарушении правил парковки на автостоянках в Витебске: здоровые люди зачастую непреднамеренно занимают места для транспорта, перевозящего инвалидов, только потому, что им здесь удобнее. Есть подобные заявления с фотофиксацией и от общественных активистов, не равнодушных к этой проблеме. Да и сами госавтоинспекторы во время любого дежурства держат на контроле этот злободневный вопрос. За 11 с половиной месяцев мы привлекли к наказанию за данное нарушение 146 водителей (с учетом сегодняшних). Сумма штрафа немалая – две базовые величины, – подытожил чуть позже, под конец рейда, заместитель командира взвода роты ДПС ГАИ МО ГАИ УВД Витебского облисполкома Николай Галыня.

Однако некоторых упрямцев, настойчиво паркующих личное авто в неположенном месте, штраф не останавливает. В одном из торговых центров Витебска работает предприниматель лет пятидесяти, которого привлекали к административному наказанию из-за парковки на местах, отведенных для инвалидов, несколько раз, а он принципиально ставит свою иномарку там же. Наверное, руководствуется собственными понятиями: земля, дескать, общая, стоянка – не частная собственность, где хочу – там стою. Весьма обманчивое заблуждение. К счастью, подобные типы скорее исключение. Большинство нарушителей совершают опрометчивые поступки при парковке авто по невнимательности или недомыслию.

ЕСЛИ ЗАВТРА БЕДА ПРИКЛЮЧИТСЯ С ТОБОЙ…

Типичный пример тому – таксист, припарковавшийся в ожидании очередного вызова в углу не слишком просторной автостоянки у магазина «Омега» на проспекте Строителей.

- Ой, я и не заметил, что здесь для машин инвалидов отведено три, а не два места, – смущенно оправдывался мужчина на претензию капитана милиции Николая Галыни. – Стою себе в полной уверенности, что никому не мешаю.

В определенной степени он действительно никому не мешал – ни одной машины с инвалидом на борту в то утро к «Омеге» не подъезжало. Но, с другой стороны, правила есть правила, и за их нарушение надо платить. Молодой человек не сопротивлялся и не оспаривал, понимая, что в данной ситуации был бы неправ.

Точно так же, как добропорядочный гражданин, принял наказание за свою оплошность другой водитель, разгружавший автофургон возле торгового центра «Грин» и заблокировавший сразу три инвалидных места перед входом в магазин.

– Виноват, не спорю, хотя и мог бы просить войти в мое положение, – огорченно вздохнул он. – Видите, свободных мест перед рампой не осталось, их заняли легковушки покупателей, а издалека таскать двадцатикилограммовые коробки тяжело. Если я на семи точках так буду разгружаться, без рук останусь. Инвалидная парковка была абсолютно свободна, я и воспользовался. Получается, что меня не уважили равнодушные коллеги-водители, я, в свою очередь, проигнорировал интересы инвалидов – вот такая цепная реакция…

Пожалуй, администрации магазина стоит задуматься над проблемой разгрузки товаров и предусмотреть способы, не приносящие ущерба тем, кто их доставляет. Конечно, в предпраздничной суете все места для автотранспорта инвалидов востребованы, но в обычные, будние дни не настолько. Может быть, на такое время ставить знаки о временном снятии ограничений или, напротив, ввести запрет на стоянку легковых авто покупателей перед рампой? Трудно давать совет, хотя способ удовлетворить нужды всех заинтересованных лиц, скорее всего, есть.

Думается, спокойный и рассудительный подход к проблеме поможет найти выход. Но только не такой, как проявил ставший случайным свидетелем беседы госавтоинспектора с провинившимся водителем автофургона таксист, коротавший время неподалеку. Коршуном налетел он на сотрудника ГАИ, защищая от «наезда» милиционера бедолагу-водителя. Хамски выговаривая и тыкая, даже угрожая представителю правоохранительных органов, козырял тем, что тот, мол, при исполнении и ответить такой же монетой не может. Зато Николай Галыня мог бы привлечь хулигана к административной ответственности за нападки на служащего, находящегося при исполнении, не будь он исключительно тактичным и глубоко культурным человеком. Жаль, но с аналогичными инцидентами милиции приходится сталкиваться частенько. Грубиян-таксист вряд ли задумывался, что при его работе он в любой момент может угодить в ДТП и стать инвалидом. Тогда и его интересы будет защищать милиция, тогда и ему будет до боли обидно, что общество его игнорирует.

– Обратите внимание, что ни у одного магазина популярной у населения сети «Евроопт» парковки для инвалидного транспорта не заняты самозванцами. Свободны они и у ТЦ «Трио», у вещевых рынков. Бесспорно, профилактические, воспитательные меры возымели действие, и водители в основной своей массе придерживаются ПДД. Значит, наши усилия не напрасны, и гуманное отношение к людям с ограниченными возможностями преобладает, – с удовлетворением констатирует факты Николай Андреевич. – Ради этого можно пережить неприятные моменты и нападки со стороны беспринципных хамов, хотя и с ними, бесспорно, будем бороться.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

Парковочные места для инвалидов у ТЦ «Грин» и магазина «Омега» заняты не по праву.

От пяти до семи

Старшее поколение водителей помнит декабрь снежным с устойчивыми морозами. Вот только уже далеко не первый год как-то не складывается таким начало белорусской зимы.

Декабрь этого года уже и вовсе не назовешь холодным месяцем. Для любителей настоящей зимы неутешителен и прогноз gismeteo.by – температурный ночной порог однажды едва дойдет до -7, а вот днем можно ждать даже +5 .

Что же делать водителям? Какой стиль вождения выбрать? Как сориентироваться во всей непредсказуемости нынешних декабрьских погодных перипетий?

Достаточно очевидно, что сейчас ночью уже царит почти зимняя погода, а днем, как правило, – осенняя. И даже если зима очень неохотно вступает в свои права, стиль вождения должен стать спокойным и размеренным. Но и о том, как вести себя на дороге в условиях традиционной осенней погоды, пока забывать рано.

Туман

О возникновении густого тумана на трассах метеорологическая служба сообщает заранее. Это дает возможность отменить поездку или более тщательно к ней подготовиться. В первую очередь знать и понимать опасность такого атмосферного явления.

По сути, туман – это скопление в воздухе множества частиц водяного пара, которые при холодной погоде могут не рассеиваться до нескольких суток.

В тумане искажается восприятие многих предметов, трудно различить ориентиры и дорожные знаки: они кажутся гораздо дальше, чем есть на самом деле. Искажается и цвет: желтый может восприниматься с красным оттенком, зеленый – с желтым. Предметы и сигналы красного цвета остаются неизменными.

Опасным для водителей является оседание капель воды на стекла, а также запотевание окон, которое возникает из-за разности температур внутри салона и снаружи.

Необходимо также учитывать, что свет от передних фар при взаимодействии с туманным облаком рассеивается в обратном направлении, то есть к водителю. Это явление в лучшем случае создаст перед лобовым стеклом молочно-белую завесу, в худшем – ослепит водителя.

При движении в тумане надо стараться придерживаться правой стороны дороги. Ориентиром могут служить линии разметки либо граница соприкосновения дорожного полотна с обочиной.

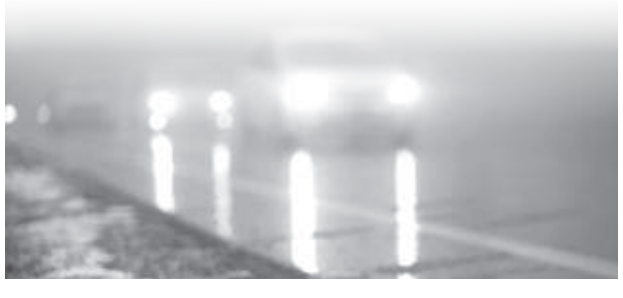
Во избежание скопления конденсата надо использовать стеклоочистители, а чтобы уменьшить запотевание стекол, пользоваться системой вентиляции или отопления салона.

Включая передние фары, лучше использовать ближний свет, так как расстояние между машинами трудно определить точно, а дальним можно просто ослепить других автомобилистов. Кроме того, ближний свет лучше использовать совместно с противотуманными фарами.

Движение в тумане предусматривает максимальное снижение скорости и запрет на обгоны. Скорость должна равняться половине того расстояния, которое вы способны разглядеть. То есть если видимость дороги составляет 50 метров, то двигаться рекомендуется со скоростью не более 25 км/ч.

При совершении маневров нужно быть очень внимательным, лучше избегать обгонов, резких перестроений и опережений. Также не стоит полностью ориентироваться на задние огни идущего впереди авто – лучше держать дистанцию больше, чем обычно.

Пешеходам рекомендуется обозначить себя светоотражающими элементами, при переходе дороги нужно двигаться, убедившись, что автомобили остановились.



Гололедица, гололед, «черный лед»

Напомним, гололедица возникает на дорогах вследствие похолодания после оттепели, когда лужи покрываются ледяной коркой. Такое явление особенно часто отмечается при среднесуточных колебаниях температуры вокруг ноля градусов, когда дневную оттепель сменяют ночные заморозки.

Гололед образуется, когда дождь проливается на промороженную поверхность.

Одно из самых опасных для автомобилистов погодных явлений – «черный лед». Это незаметный глазу слой льда на отдельных участках асфальта при температуре ноль градусов. При этом дорога кажется не обледеневшей, а просто мокрой.

Специалисты считают, что в таких погодных условиях существует несколько моделей поведения водителей: управление «на реакции», когда водитель видит препятствие, реагирует на него и совершает торможение, и управление «на прогнозе», когда водитель предполагает наличие препятствия и, даже не увидев его, начинает тормозить заранее.

Единственный безопасный вариант управления автомобилем – «на прогнозе», исключающий вероятность экстренного торможения. Ведь при резком торможении на льду возможность столкновения увеличивается в разы. Причина проста – при сцеплении шин со льдом, особенно тающим, тормозной путь транспортного средства при одной и той же скорости движения в16 раз длиннее, чем на асфальте.

Поэтому, несмотря на достаточно теплую погоду, придерживаться летнего стиля вождения с более высокой скоростью не стоит. В погодных условиях, когда ночью царит уже зимняя погода, а днем – осенняя, безопасность на дороге зависит от того, насколько мы собраны, осторожны, внимательны и владеем ситуацией.

При гололедных явлениях автомобилистам следует соблюдать Правила дорожного движения, быть предельно осторожными и внимательными. Скорость следует снизить, даже если асфальт сухой и кажется, что зимние шины держат машину, как летние.

Следует увеличить дистанцию между управляемым транспортным средством и другими участниками движения. Особое внимание следует обратить на пешеходов – на загородных трассах они могут передвигаться по обочине. Поэтому, заметив людей, следует сбросить скорость.

Что касается стиля вождения, то в первую очередь следует исключить даже незначительную резкость, которая может привести к заносу. Большую устойчивость автомобилю придает размеренное управление. Поэтому начинать движение, переключать передачу, разгоняться, поворачивать и тормозить надо плавно.

Скользкая дорога не прощает неожиданностей, поэтому окружающие водители заранее должны знать о ваших дальнейших действиях. В данной связи очень важно следить за чистотой и исправностью всех световых приборов, проверять уровень незамерзающей жидкости в бачке омывателя.

Метель и снежный накат

Конечно, вы знаете, что метель необязательно может быть во время снегопада. Сильный ветер – более 12–14 м/с – легко поднимает сухой свежий снег с земли и переносит его в те места, где возникают турбулентности: кустарник или деревья, высокая дорожная насыпь.

Дорога засыпается, и начинает образовываться накат – слой снега от одного до нескольких десятков миллиметров, уплотненный колесами проходящего автотранспорта.

В таких условиях водителю приходится бороться с двумя трудностями: плохой видимостью и снегом под колесами.

Что касается видимости, то ситуация схожа с туманом, только вместо микрокапель воды в воздухе носятся снежинки. Дополнительные снежные вихри образует и движущийся по дороге габаритный транспорт, от которого нужно держаться на безопасном расстоянии.

Стиль поведения на дороге, как и при тумане: следует включить ближний свет, противотуманные фары и задние противотуманные огни. Важным отличием является отсутствие возможности ориентироваться по разметке. В качестве ориентиров можно использовать дорожные знаки, придорожные столбики и обозначения, применяемые на обочине дороги.

Однако снег, наметенный на дорогу, создает сопротивление движению и мешает нормальной управляемости автомобиля. Тут пригодятся приемы езды по глубокому снегу, которые не стоит совмещать со скоростной ездой. Также нужно избегать обгонов, связанных с выездом на встречную полосу – обзор дороги на ограниченное расстояние усугубляется невозможностью быстро завершить маневр.

Отправляясь в путь, поинтересуйтесь прогнозом погоды. Ведь зимой ветер может подняться в любую минуту. И на глазах формирующийся пейзаж рождественской открытки может оказаться очень обманчивым с точки зрения обеспечения личной безопасности на дороге.

Елена ПЕТРОВА, «ТБ»

МИНСКИЙ метрополитен

«МЕТРО – ЭТО УДОБНО. НО ЧТОБЫ НАМ БЫЛО ТАМ БЕЗОПАСНО И КОМФОРТНО, НАД ЭТИМ ТРУДЯТСЯ КАЖДЫЙ ДЕНЬ 24 ЧАСА В СУТКИ ТЫСЯЧИ ЕГО РАБОТНИКОВ.

В масштабе времени

В конце ноября в Белорусском государственном университете транспорта прошла IX Международная научно-практическая конференция «Проблемы безопасности на транспорте». В ее работе приняла участие делегация государственного предприятия «Минский метрополитен», в состав которой вошли директор Владимир Сотников, заместитель директора по персоналу, идеологической и социальной работе Юрий Воробьев, главный ревизор по безопасности движения поездов Валерий Бартошевич.

На мероприятии состоялся обмен опытом работы в области обеспечения безопасности движения на различных видах транспорта. Были рассмотрены актуальные проблемы и вопросы данной деятельности в Беларуси, России, Польше, Украине, Китае и других странах. Речь шла о взаимодействии транспортных комплексов государств на различных уровнях (проектирование транспортных систем, их эксплуатация, проблемы ремонтных и регламентных работ).

Необходимо отметить, что за 11 месяцев состояние безопасности движения поездов и организация перевозочного процесса в Минском метрополитене находились в удовлетворительном состоянии, случаев нарушения безопасности движения и эксплуатации подземки допущено не было. Устойчиво выполнялся график движения поездов, которых за 11 месяцев по линиям проследовало более 373 тысяч. При выявлении предпосылок, которые могли бы повлиять на безопасность движения, разрабатывались и неукоснительно выполнялись организационно-технические мероприятия.

В этом году в Минском метрополитене с соблюдением установленных норм периодически проводился планово-предупредительный ремонт оборудования и устройств. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава выполнялись в соответствии с действующей нормативно-технической документацией метрополитена. Как констатируют ответственные должностные лица подземки, качество ремонта подвижного состава удовлетворяет требованиям безопасности движения поездов. Причем за последнее время Минский метрополитен освоил капитальный ремонт подвижного состава на собственной базе – в электродепо «Могилевское». Это позволяет существенно сэкономить финансовые средства и, что немаловажно, пошагово проконтролировать все ремонтные работы, убедиться в их высоком качестве.

Выступая на открытии конференции, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов отметил, что транспортная безопасность – важнейший индикатор работы, ключевой фактор конкурентоспособности, значимый элемент социальной ответственности и обеспечения развития экономики страны. На БЖД большое внимание уделяется улучшению состояния инфраструктуры и подвижного состава, укреплению трудовой и производственной дисциплины. И крайне важно, чтобы навыки организованности и исполнительности закладывались молодым людям еще в профильных колледжах и вузах.

В рамках конференции участники обсудили много других вопросов. Среди них – безопасность транспортных систем, пассажирских перевозок, надежность подвижного состава, систем автоматики, телемеханики и связи, транспортной инфраструктуры, строительного комплекса. Не остались без внимания и экологическая, энергетическая, экономическая безопасность, а также фундаментальные научные исследования.

Подвел итоги работы конференции проректор университета по научной работе кандидат технических наук Александр Ерофеев. В свою очередь ректор вуза доктор физико-математических наук Юрий Кулаженко отметил, что сотрудничество международного уровня, которое было четко обозначено конференцией, – это новый импульс в развитии транспортного комплекса Республики Беларусь.

Конференция прошла в период 65-летия трех ключевых структур БелГУТа – факультетов управления процессами перевозок, механического и строительного. К этой знаменательной дате ряду преподавателей университета были вручены отраслевые награды.

В рамках форума в БелГУТе состоялась торжественная церемония открытия учебной лаборатории «Путевые машины и механизмы». Участие в мероприятии приняли начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов, директор государственного предприятия «Минский метрополитен» Владимир Сотников и другие должностные лица.

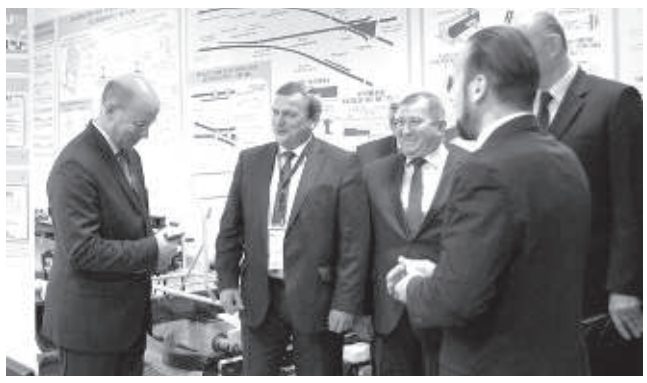
Очень символично, что эта лаборатория названа именем первого ректора БИИЖТа (предшественник современного БелГУТа) Алексея Алексеевича Петруковича. Значительная часть жизни этого человека, потомственного железнодорожника, была связана с транспортным вузом Беларуси, ректором которого он был с 1953 по 1961 год.

Лаборатория оснащена современным оборудованием и включает в себя компьютерный класс с интерактивной доской. Здесь установлена модель стационарного рельсосмазывателя, представлены конструкции и узлы верхнего строения пути, которые применяются также при строительстве и обслуживании метрополитена. Можно внимательно изучить и средства малой механизации путевого хозяйства магистрали.

В работе активно участвовали не только преподаватели, но и студенты, магистранты. Общими усилиями они подготовили, в частности, около 40 новых стендов, которые помогут в усвоении знаний. Предполагается, что в течение дня на занятия в лабораторию будут приходить более 100 человек.

Комплексное обновление лаборатории стало очередной ступенькой к совершенствованию материально-технической базы БелГУТа. До этого современным оборудованием оснастили лаборатории кафедр «Автоматика, телемеханика и связь», «Информационно-управляющие системы и технологии». Такая последовательная работа способствует повышению уровня знаний и навыков выпускников, что в итоге будет положительно влиять и на транспортную безопасность.

Андрей ДРОБ,
пресс-секретарь Минского метрополитена



Минск 3D

В начале декабря на станции «Площадь Ленина» Минского метрополитена появилась первая детальная карта достопримечательностей белорусской столицы с привязкой их к двум линиям подземки. Элемент пространственного ориентирования разместился на стене вестибюля в направлении выхода к площади Независимости.

До конца года 20 таких картографических изображений 3D-панорамы центральной части города появятся на 17 станциях (на девяти – по первой линии, на восьми – по второй). Их разметят в вестибюлях станций, вблизи которых расположены объекты, включенные в Государственный список историко-культурных ценностей Республики Беларусь.

На большинстве станций можно будет увидеть по одной карте, по две – на «Октябрьской», «Площади Ленина» и «Немиге». Это связано с тем, что вблизи выходов из них находится значительное количество историко-культурных объектов, представляющих интерес для туристов. Места размещения карт выбраны удобные, чтобы люди, которые знакомятся с их содержанием, никому не создавали неудобств.

На картах цифрами обозначены достопримечательности со ссылкой на краткое описание каждой. Нанесенные станции Московской и Автозаводской линий метро позволяют гостям столицы выбрать наиболее удобный туристический маршрут. Прототип карты выполнялся художником вручную с тщательной прорисовкой изображений. Здесь хорошо видны даже этажность зданий, цвет фасадов и кровель.

Нанесен на карту и QR-код, перенаправляющий на страницу сайта Минского метрополитена, где размещен перечень всех станций и расположенных рядом с ними достопримечательностей.

Одним из первых новую карту оценил заместитель председателя Мингорисполкома Александр Дорохович, который ознакомился с ней в присутствии директора государственного предприятия «Минский метрополитен» Владимира Сотникова и начальника службы движения подземки Игоря Дадалко.

– Это отличная идея. Она помогает сделать наш город более удобным для гостей, – выразил свое мнение Александр Викентьевич.

Очень позитивно отозвались о нововведении и пассажиры. Небольшой опрос провели на станции «Площадь Ленина» корреспонденты телеканала «Столичное телевидение». Люди разных возрастов однозначно сказали, что появление в метро картографических изображений 3D-панорамы центральной части города – это позитивный момент. Причем никто не стал противопоставлять эту идею наличию у большинства пассажиров мобильных устройств с доступом в интернет. Карта будет служить наглядным дополнением для всех.

Таким образом, Минский метрополитен сделал очередной шаг в направлении развития туристической навигации белорусской столицы, однако на этом останавливаться не собирается. В столичной подземке постоянно проводится работа по совершенствованию навигации с учетом пожеланий граждан и в рамках соответствующих поручений Мингорисполкома.

Души прекрасные порывы...

3 декабря в государственном учреждении «Минский городской дворец культуры» были подведены итоги городских конкурсов БРСМ «Волонтер года – 2019» и «Слова, першае ў жыцці…». Они прошли в рамках столичного форума волонтеров «ДоброФест», а награждение номинантов было совмещено с финишем социального марафона «Разные, но равные».

В конкурсе «Слова, першае ў жыцці…», посвященном Дню матери, приняли участие работники метрополитена и члены их семей. Так, семья Пуня (Любовь и Сергей – инженер-системотехник отдела АСУ и НТ администрации, проживающие в общежитии № 2 метрополитена) разделили второе место с Кристиной Лемешко – инженером службы электроснабжения подземки.

В номинации «Лучшее стихотворение», посвященное Дню матери, второе место занял Станислав Шаповалов (учащийся ГУО «Гимназия № 146 г. Минска») – сын машиниста электродепо «Московское» Сергея Шаповалова.

Поздравляем призеров конкурса и желаем им новых интересных творческих работ!

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

Охотники за пожарами, или Крылатая пехота

Командир воздушного судна Олег МАНЬКО (слева) и начальник Мозырского отделения Центра авиационной охраны ГААСУ «Авиация» МЧС старший летчик-наблюдатель Николай ЛАЗАРОВСКИЙ.

Беларусь – край лесов и голубых озер, являющихся национальным достоянием. Бережное отношение к этому бесценному природному богатству, охрана лесов и водоемов – важнейшая задача, которая обеспечивается на государственном уровне. Сегодня наш рассказ об авиаторах, занимающихся охраной «зеленого золота» и надежно несущих вахту в небе над лесным морем.

Знакомьтесь: Николай ЛАЗАРОВСКИЙ – старший летчик-наблюдатель Мозырского авиаотделения центра авиационной охраны лесов ГААСУ «Авиация» МЧС Республики Беларусь. Такую специальность в Беларуси имеют всего 9 человек, и все они трудятся в авиации МЧС. Николай Анатольевич – один из них.

Родился он в семье летчика и является представителем трудовой династии авиаторов. В свое время инструктором десантно-пожарной службы работал его отец Анатолий Лазаровский, который и привил сыну любовь к небу. Родной дядя Николая также авиатор. На всю жизнь остался в памяти Лазаровского-младшего первый его полет на вертолете. Тогда мальчишку взял с собой в небо отец, и то волнение и ликование, чувство высоты и полета он ощущает до сих пор. Это и предопределило выбор его будущей профессии.

В государственное предприятие «Беллесавиа» Николай Лазаровский пришел в 2002 году. Учитывая, что одним из обязательных требований работы в этой структуре является наличие не только авиационного образования, но и специальности по лесному хозяйству, в 2005 году окончил Полоцкий государственный лесной колледж.

Как и всякий уважающий себя мужчина, отдал Родине воинский долг. Срочную службу проходил в 38-й отдельной гвардейской Венской Краснознаменной десантно-штурмовой бригаде сил специальных операций ВС Республики Беларусь. В 2007-м после увольнения из рядов Вооруженных Сил вернулся на прежнее место работы на должность десантника-пожарного. Спустя год был назначен инструктором десантно-пожарной группы.

В 2010 году Николай Анатольевич прошел обучение на курсах летчиков-наблюдателей. Основными задачами этих специалистов являются обнаружение и передача координат пожаров в лесах и других экосистемах, лесопатологические осмотры лесного фонда, выявление нарушений экологического законодательства и т. д. Задачи серьезные и ответственные, требующие не только знаний и умения, но и того, чтобы к их выполнению лежала душа. Всего этого Николаю Лазаровскому не занимать.

Говорят, бывших десантников не бывает. Это люди, навсегда привязанные к небу сердцем и душой, служащие ему всецело и без оглядки. И не важно, где ты находишься – патрулируешь ли леса в своей стране, тушишь ли пожары в жаркой Турции или участвуешь в ликвидации аварий на нефтепроводе. В трудовой деятельности Лазаровского чрезвычайных ситуаций на родине было очень много. Достаточно сказать, что за время работы в мозырском авиаотделении он совершил 80 спусков на СУ-Р из вертолетов Ми-2 и Ми-8, обнаружил и потушил более полусотни лесных пожаров. Работая с 2010 года летчиком-наблюдателем, налетал за это время свыше 2000 часов по авиалесоохране, а с 2017 года является начальником Мозырского авиаотделения центра охраны лесов.

– Николай Анатольевич, что представляет собой авиаотделение, которое вы возглавляете?

– В Мозырском авиаотделении центра авиационной охраны лесов трудятся 28 человек. Трое из них – летчики-наблюдатели, шестеро – десантники-пожарные, остальные работники относятся к числу обслуживающего и технического персонала. Сразу отмечу, что коллектив наш дружный, сплоченный, каждый готов подставить друг другу плечо, а иначе в нашем деле нельзя. В пожароопасный сезон воздушное патрулирование осуществляем на самолете Ан-2 и вертолете Ми-2, маршруты прокладываем с максимально возможным охватом территории.

– И, надо полагать, эта территория довольно большая?

– В зоне ответственности нашего авиационного отделения – вся Гомельская область. Если конкретизировать, то это 1 миллион 860 тысяч гектаров леса и 256 тысяч гектаров территории, входящей в Полесский государственный радиационно-экологический заповедник. Также мы отвечаем за территорию Национального парка «Припятский» и сельскохозяйственные угодья. Можно только представить, какая богатая флора и фауна в заповедных лесах и парках и в целом на территории Гомельщины, какую ценность все это представляет для науки и для страны и какая большая ответственность лежит на нас по сохранению этой природы.

Николай Лазаровский отметил, что главная цель команды – не просто выявить возгорание, а по возможности и ликвидировать пожар на ранней стадии с наименьшими усилиями. Выполнить эту задачу удается в тех случаях, когда огнем охвачено не более одной-двух соток лесных насаждений. Воздушное патрулирование начинается, как правило, после установления третьего класса пожарной опасности. При его повышении частота облетов территории увеличивается.

– Николай Анатольевич, каково это – тушить лесные пожары?

– Скажу сразу – это специфическая и трудная работа. Нужно применять специальные методы тушения, знать характеристики оборудования и меры по охране труда. При обнаружении возгорания высаживается группа десантников-пожарных, экипированных ранцевыми огнетушителями с запасом воды не менее 20 литров. Для ликвидации огня в зародыше этого обычно хватает. Одновременно информация передается лесной охране, работники которой также спешат на борьбу с огнем. Возможность высадки десанта зависит от многих факторов, включая стадию обнаружения пожара, скорость распространения огня, характер и площадь горения. Оценив все это, летчик-наблюдатель принимает соответствующее решение.

– В вашей команде – люди подготовленные, волевые, словом, настоящие профессионалы. Предусматривает ли сложная и ответственная работа десантников постоянное совершенствование профессионального мастерства?

– Безусловно! Наши люди проходят специальную подготовку по изучению видов и способов тушения пожаров, использованию технических средств. Также регулярно проводятся занятия по десантированию с вертолета на спусковых устройствах. Спуски на тросах осуществляются с высоты 40–45 метров. Такая необходимость возникает в отдаленных местах, куда пожарная охрана лесхозов не может прибыть оперативно. Когда речь идет о ликвидации очага пожара, счет идет на минуты. Выполнив задачу или как минимум дождавшись прибытия наземных пожарных расчетов, десантники самостоятельно выбираются на место, пригодное для посадки вертолета.

– Что вы можете сказать об итогах работы в 2019-м?

– За время пожароопасного периода этого года на счету отделения – 568 часов налета по авиалесоохране. Силами наших сотрудников обнаружено 46 лесных пожаров, 12 из них ликвидированы десантной службой.

– Были ли в вашей практике лесные пожары, тушить которые было нелегко, и чем они запомнились?

– Каждый пожар чем-то запоминается: один легко потушить, а с другим нужно повоевать. Запомнился 2008 год, когда группа из 9 десантников-пожарных Мозырского и Пинского авиаотделений, которые были под моим руководством, тушили пожар в Ольманских болотах. Тогда мы трое суток боролись с огнем, не позволяя ему распространяться в глубь лесного массива. За водой для РЛО приходилось ходить за полкилометра. Алгоритм при этом раскладе был таков: половина группы сдерживает огонь, а вторая бежит за водой. И все это происходило при сорокаградусной жаре, большом пламени и сильной задымленности.

Трудным выдался и пожароопасный сезон 2015-го. Тогда из-за малоснежной зимы и отсутствия осадков было зафиксировано большое количество крупных лесных пожаров в Ельском, Лельчицком, Хойникском, Милошевичском, Калинковичском лесхозах, Национальном парке «Припятский», Полесском государственном радиационно-экологическом заповеднике… Самым тяжелым было тушение пожара именно в нем. Находясь в воздухе с 5 утра до 10 вечера, мы внимательно следили за пожаром и определяли его наиболее сложные участки, чтобы точно направлять технику ГААСУ «Авиация» – Ми-8 с ВСУ и Ми-26 с ВСУ – для тушения самых опасных участков. Помнится, когда во время пожара группа работников наземных служб, в которой было 9 женщин, оказалась отрезанной огнем и не могла выбраться в безопасное место. Мы эвакуировали их вертолетом, выполнив при этом четыре посадки на ограниченную площадку. Впоследствии огонь был ликвидирован на площади более 11 тысяч гектаров. Казалось бы, ситуация крайне сложная, но нам удалось с ней справиться.

– Николай Анатольевич, расскажите, пожалуйста, о тех, кто трудится рядом с вами.

– Самым опытным сотрудником отделения является Николай Тихонов, который в свое время служил в знаменитой Свирской дивизии ВДВ. В десантно-пожарной службе он – около трех десятков лет. На счету Николая Григорьевича более 300 потушенных пожаров и свыше полутысячи спусков. Настоящим профессионалом является и летчик-наблюдатель Сергей Скиба, который служил в составе марьиногорской мобильной бригады. Долгие годы в авиаотделении трудятся водитель Александр Литвинчук и летчик-наблюдатель Максим Рябцев. Верны и преданны своему делу десатники-пожарные Юрий Полупан, Евгений Протасов и Юрий Линник, механик Павел Кузьменко, водитель Евгений Лазуткин и многие другие.

Ну а сам Николай Лазаровский за достижение высоких результатов в оперативно-служебной деятельности по итогам первого полугодия 2019-го и значительный вклад в предупреждение и ликвидацию чрезвычайных ситуаций награжден Почетной грамотой Министерства по ЧС Республики Беларусь, подписанной генерал-лейтенантом внутренней службы Владимиром Ващенко.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

Что произошло?

Серьезная авария случилась на Выборгском шоссе в Санкт-Петербурге: автомобиль Audi A7 врезался в Mercedes Benz, стоявший перед пешеходным переходом.

После столкновения Audi выехал на газон разделительной полосы и по касательной задел 13 машин. Мужчина и женщина, находившиеся в салоне автомобиля-виновника, не были пристегнуты, из-за чего последняя вылетела из машины.

Как сообщает РБК со ссылкой на ГИБДД, машиной управлял мужчина. Кроме того, в ведомстве отметили, что пострадали только пассажиры А7, которые получили травмы средней степени тяжести.

Автомобиль, спровоцировавший массовое ДТП, оказался подменным, то есть виновнику аварии выдали машину, принадлежащую автосалону, на то время, пока его авто ремонтируется.

«В результате медицинского освидетельствования подтверждено, что водитель Audi управлял транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения – 0,518 мг/л при допустимом 0,16», – рассказал представитель ГИБДД.

С начала года водитель Audi более 100 раз нарушал Правила дорожного движения: по данным ГИБДД, за 2019 год он привлекался к административной ответственности 105 раз, из них 104 – за превышение установленной скорости.

Повредил. И еще раз повредил

Ледоход вновь разрушил восстановленный в начале декабря мост через реку Вагу в Вельском районе Архангельской области. Об этом говорится в сообщении пресс-службы администрации региона.

Низководный мост на дороге Краски – Благовещенское в ноябре уже был поврежден ледоходом, его восстановили 5 декабря. Это позволило возобновить автобусные перевозки, наладить регулярную поставку продуктов питания, топлива и кормов для животноводческого комплекса «Важское» и вывоз молока с предприятия на перерабатывающее производство.

Теперь льдом разрушены четыре восстановленных пролета, и движение по мосту прервано. «Решение о восстановлении сооружения будет приниматься нами в течение десяти дней, поскольку сохраняется вероятность продолжения процесса разрушения объекта стихией. Подрядчиком создан необходимый запас материалов, чтобы восстановить мост в кратчайшие сроки», – приводит пресс-служба слова заместителя директора дорожного агентства «Архангельскавтодор» Виктора Пономарева.

Без транспортного сообщения находится несколько деревень, на территории создали запас продуктов питания и товаров первой необходимости.

Как рассказала начальник отдела речных и морских гидрологических прогнозов Севгидромета Наталья Белихина, на Ваге и Северной Двине сохраняется высокий уровень воды. «Было падение уровней, сейчас они вновь такие, как раньше, когда мост был поврежден первый раз. Возможно, разрушились забереги», – пояснила она.

По словам собеседницы, небольшое похолодание в ближайшие дни будет способствовать образованию льда на реках. Установление ледостава, при котором можно будет говорить об открытии ледовых переправ, ожидается к середине третьей декады декабря.

Легла цистерна на путях

Цистерна с дизельным топливом в составе маневрового поезда завалилась на бок на участке железнодорожной станции Липецк.

Упавшая цистерна была последней в составе поезда, от удара об землю она не повредилась, но часть топлива разлилась. Два отделения пожарных прибыли на место происшествия и с помощью воздушно-механической пены обеспечили пожарную безопасность.

По данным представителя пресс-службы Юго-Восточной железной дороги Романа Полякова, инцидент произошел при маневровых работах. На график движения грузовых и пассажирских поездов ситуация не повлияла, вреда экологии нет. Создана специальная комиссия для выяснения причин происшествия.

Приплыли…

Российский катер, пропавший полтора месяца назад, обнаружен в японских водах береговой охраной Японии. Об этом сообщили в пресс-службе Росморречфлота.

«В Морской координационный спасательный центр от береговой охраны Японии поступила информация об обнаружении у берегов Хоккайдо российского катера, который пропал 26 октября. Экипажа на борту не обнаружено», – сказал собеседник агентства. Всего на борту было шесть человек. Катер уже доставлен на берег. Он вышел в море в заливе Владимир в Ольгинском районе Приморского края, и его местоположение оставалось неизвестным.

Отделались легким испугом

Пять человек, пострадавших при опрокидывании автобуса под Волгоградом, получили травмы легкой и средней степени тяжести. Всего в автобусе находилось восемь человек: семь пассажиров и водитель.

В комитете здравоохранения региона уточнили, что в больнице находится пятеро пострадавших, в том числе двое несовершеннолетних 2005 и 2002 годов рождения.

«Предрейсовый технический и медицинский осмотры согласно документации транспортное средство и водитель перед началом работы прошли без нарушений. Автобус оборудован работающей системой ГЛОНАСС, тахографом, ремнями безопасности. Место ДТП очагом аварийности не является. Предварительная причина аварии – несоответствие скорости конкретным условиям движения», – сообщил ТАСС заместитель руководителя пресс-службы ГУ МВД по региону Антон Корнаухов.

Опрокидывание автобуса Neoplan произошло вечером 10 декабря на автодороге Михайловка – Елань в районе населенного пункта Секачи Михайловского района.

По предварительным данным, причиной опрокидывания стали неблагоприятные погодные условия: сильный туман и гололед.

Эффект домино

Количество машин, участвовавших в массовом ДТП в Приморском крае, по предварительным данным полиции, составляет 48, сообщила пресс-служба УМВД Приморья. По информации департамента здравоохранения края, в автоаварии пострадали 12 человек, двоих из них госпитализировали.

Недавно в Приморье пришел снежный циклон, который серьезно осложнил ситуацию на дорогах. Несколько аварий произошло перед низководным мостом на дороге из Надеждинского района во Владивосток. Первоначально было известно о 18 столкнувшихся автомобилях.

«По предварительной информации, в районе 9-го км автодороги Хабаровск – Владивосток – поселок Новый – Де-Фриз зарегистрировано массовое ДТП из 48 автомашин. Транспортные средства получили механические повреждения. На месте аварии работали сотрудники Госавтоинспекции. На данном участке автодороги движение было временно ограничено», – отмечается в сообщении.

По информации краевого департамента здравоохранения, десять пострадавших получили легкие травмы, медицинскую помощь им оказали на месте, еще двоим понадобилась госпитализация, один из них находится в тяжелом состоянии.

Рикошетом

Мужчина устроил стрельбу в ходе дорожного конфликта в Москве, он задержан полицейскими.

Инцидент произошел на Варшавском шоссе. Между таксистом и водителем иномарки произошла ссора. Водитель иномарки достал пистолет и выстрелил в асфальт, но пуля срикошетила в сторону таксиста. Пострадавший обратился в полицию.

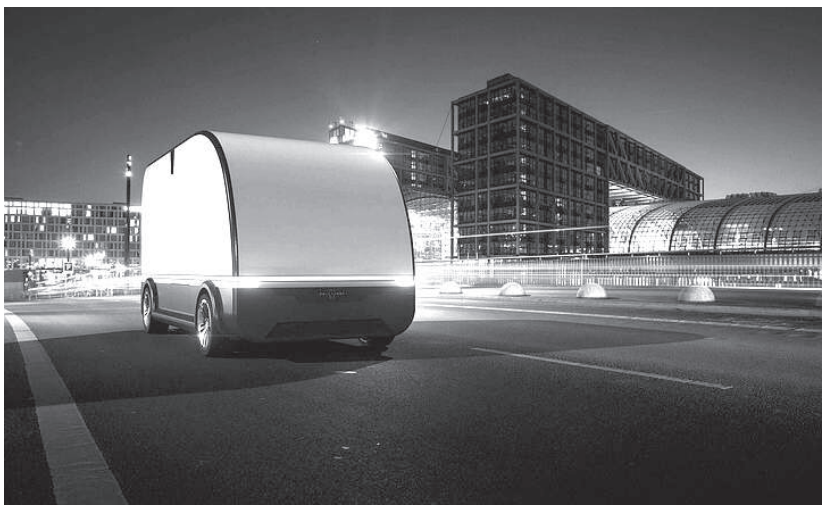
После этого был объявлен план «Перехват». Злоумышленника задержали на МКАД. У него изъяли травматический пистолет, из которого он выстрелил не менее пяти раз в сторону оппонента. Возбуждено уголовное дело по ст. 213 УК РФ («Хулиганство»).

Потерпевший получил касательное ранение. Он обратился в одно из медицинских учреждений и после оказания помощи был отпущен.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

Беспилотные тяжеловесы

Беспилотный грузовик, напоминающий фургон без кабины, прокатился по Петербургу. Искусственный интеллект на колесах, на днях прошедший первые испытания, – дело рук амбициозных инженеров стартапа Ralient, который объединил выпускников ведущих вузов России и Бельгии: СПбГУ, ИТМО, политеха и Howest University. Молодые изобретатели мечтают перевернуть рынок грузоперевозок.



– Мы хотим сделать доставку последней мили (завершающего этапа в доставке товара потребителю) дешевой, поэтому решили создать международную сеть из электрических автономных грузовиков с нуля, – поясняют создатели. – Она свяжет внутригородскую инфраструктуру, города, страны. Беспилотные технологии избавят города от пробок, а чистые электродвигатели улучшат экологию. Сочетание этих подходов в индустрии грузоперевозок позволит сократить расходы на доставку в 12 раз. Технологии должны улучшать жизнь людей.

R-Shuttle – это беспилотный электрический фургон на модульной платформе.

Машина буквально всевидящая: шаттл оснащен семью камерами, восемью сонарами, двумя радарами и одним лидаром (световой радар). На основе полученных извне данных «призрачный перевозчик» строит собственную карту, по которой и двигается. Каждую секунду «мозг» грузовика способен просчитывать миллионы вариантов развития дорожной ситуации, что делает его максимально безопасным. Шаттл может работать практически в любом климате и в любую погоду, при температуре от минус 30 до плюс 60 градусов.

Его можно использовать для перевозки грузов b2b (бизнес для бизнеса) и b2c (бизнес для потребителя) в черте города и между городами, отмечают создатели.

А вот на дальние перевозки рассчитан R-Truck – беспилотный тягач. Автономная фура существует пока только виртуально.

В будущем разработчики предлагают связать все грузовые беспилотники общей сетью с собственными «заправками» – станциями замены аккумуляторов. Каждую умную АЗС можно снабдить автономной системой генерации энергии на основе тех же ветряков.

Фура а-ля эколоджи

CNH Industrial Iveco представил свой первый грузовой электромобиль Nikola Tre, созданный в сотрудничестве со стартапом в США Nikola Motor Co.

Тяжелый грузовик будет построен для европейского рынка в соответствии с соглашением, объявленным двумя группами в сентябре и, как ожидается, станет стимулом для Iveco, который как самый маленький из традиционных европейских производителей грузовиков конкурирует с мощью Volkswagen, Daimler и Volvo Group.

«Всего через три месяца после того, как мы подписали наше партнерство, смогли разработать этот прототип. Просто представьте, что мы будем делать в ближайшие три года», – сказал основатель и исполнительный директор Nikola Тревор Милтон на обеде в Турине, где была основана Iveco.

На следующий день он сказал, что заказы на Nikola Tre уже превышают текущие производственные мощности. Грузовик будет производиться на электрических и водородных топливных элементах с дальностью хода до 966 км. Ожидается, что поставки электрической версии для клиентов начнутся в 2021-м, а модели на водородных элементах – в 2023 году.

Амбициозные цели по сокращению выбросов парниковых газов, установленные правительствами во всем мире, стимулируют разработку транспортных средств с альтернативным приводом, при этом некоторые страны уже обязуются отказаться от традиционных двигателей внутреннего сгорания. В соответствии с их соглашением CNH приобрела долю в 250 млн долларов в компании Nikola, состоящую из 100 млн долларов наличными и 150 млн долларов в сфере услуг, что дало компании в США масштаб и производственные мощности для ее технологий.

Генеральный директор CNH Хубертус Мюльхаузер отказался раскрывать предполагаемое финансовое влияние партнерства, но добавил, что до подписания компания установила консервативный среднегодовой показатель роста в 1% на следующие пять лет для грузового бизнеса.

Зита Зиган, аналитик исследовательской фирмы LMC Automotive, отметила, что в Европе производители должны будут сократить выбросы углекислого газа от новых грузовиков в среднем на 15% с 2025 года и на 30% с 2030-го по сравнению с уровнем 2019 года.

«Сотрудничество, подобное партнерству между Nikola и CNH, может изменить игру – возможно, создать реальную угрозу для нынешних производителей автомобилей», – сказала она.

Просто атом!

Российские ученые разработали нанокомпозитные покрытия для металлических деталей машин, наиболее подверженных износу. Нанесение таких покрытий позволяет улучшить характеристики материала и многократно повысить срок службы изделий. Изобретение принадлежит ученым Национального исследовательского технологического университета «МИСиС» (НИТУ «МИСиС»).

Защитные покрытия состоят из атомов титана, алюминия, никеля, углерода и азота, наносимых в вакуумной камере по технологии ионно-плазменного осаждения. Как объяснили ученые, под действием электрического газового разряда поток ионов аргона выбивает атомы с поверхности катода и переносит их на изделие.

«Атомы реагируют с азотом и образуют твердое износостойкое защитное покрытие, обладающее нанокомпозитной структурой», – рассказал доцент кафедры порошковой металлургии и функциональных покрытий НИТУ «МИСиС» кандидат технических наук Филипп Кирюханцев-Корнеев.

Покрытие делает более эффективной металлообработку за счет снижения коэффициента трения в зоне резания, роста износостойкости и термической стабильности покрытия. Кроме того, как отмечают ученые, благодаря отказу от смазок и охлаждающих жидкостей снизятся вредные выбросы в атмосферу.

Авторы разработки уверены, что этот метод позволит существенно повысить плотность покрытий и обеспечить рекордную прочность их сцепления с поверхностью изделий за счет образования протяженных псевдодиффузионных слоев, содержащих элементы и покрытия, и подложки.

Иностранцам запретили водить такси и автобусы

В Челябинской области запретили работающим на основании патентов иностранцам быть водителями такси и автобусов, следующих по городским и пригородным маршрутам. Запрет вступит в силу в 2020 году. Соответствующее постановление опубликовано на сайте областного правительства.

«Установить запрет на 2020 год на привлечение хозяйствующими субъектами иностранных граждан, осуществляющих трудовую деятельность на основании патентов, к регулярным перевозкам пассажиров автобусами в городском и пригородном междугородном сообщении; осуществляющих деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем», – говорится в сообщении.

Ранее Авто Mail.ru сообщал, что с начала 2019 года на территории России отмечается рост на 3,8% числа дорожно-транспортных происшествий с участием водителей-иностранцев. По их вине произошло 4180 происшествий, при этом данный показатель увеличивается с 2016 года.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В планах – аналог «лежачего полицейского», турникеты и видеофиксация

В этом году в Гомеле произошло 121 дорожно-транспортное происшествие, что на одно меньше, чем за аналогичный период прошлого. В то же время в январе – октябре в авариях в областном центре погибли 11 человек, а это на 4 больше, чем за 10 месяцев 2018-го. На одного больше стало и травмированных. Из 11 погибших – пять пешеходов. В этом году выросло также количество аварий с участием детей – с 9 до 19. Травмы получили 20 ребят (в прошлом – 9). Основными причинами ДТП стали невыполнение скоростных режимов (40%), нарушение правил проезда перекрестков (18%) и пешеходных переходов (25%), несоблюдение дистанции (10%).

Дорожная безопасность в Гомеле требует принятия дополнительных мер – об этом шел разговор на заседании Гомельского горисполкома. По словам начальника отдела жилищно-коммунального хозяйства горисполкома Павла Млынарчика, эффективным средством для замедления трафика являются пешеходные переходы, приподнятые до уровня тротуара, фактически аналоги «лежачего полицейского». Пешеходу переходить по такому объекту дороги гораздо удобнее, а его приподнятая конструкция напоминает водителям, что на дорогах они не главные. Успокоение трафика приведет к снижению общего количества ДТП и уровня смертности на дорогах среди пешеходов и велосипедистов, шумового загрязнения города, увеличению пропускной способности улиц. На заседании отмечалось, что в этом году в областном центре проведен ямочный ремонт асфальтного покрытия проезжей части на 45,2 тыс. кв. м, также более чем на 10 улицах переустроили асфальтобетонное покрытие. Кроме того, установили свыше 410 дорожных знаков, на проезжей части нанесли почти 44 тыс. кв. м разметки. Эти работы будут продолжены. В планах по повышению безопасности дорожного движения в Гомеле на 2020 год намечена установка турникетов рядом с остановками общественного транспорта, а также увеличение количества средств видеофиксации – стационарных камер для автоматического контроля за скоростным режимом.

По словам начальника межрайонного отдела ГАИ УВД Гомельского облисполкома Николая Кухаренко, необходимо дополнительно установить три камеры по улице Советской, которые будут функционировать в стационарном круглосуточном режиме. Системами видеофиксации оборудуют и другие магистрали, а также опасные перекрестки города. Предусмотрены меры и по улучшению видимости на пешеходных переходах. Будет продолжена практика оснащения дополнительными светодиодными светильниками, установки специальных сигнальных столбиков, которые не дают возможности парковать автомобили ближе 5 метров от зебры, что позволяет пешеходам не попадать в «мертвую» зону и не подвергать себя опасности.

Среди мероприятий, направленных на дорожную безопасность в будущем году, были названы также реконструкция улиц, устройство накопительной площадки для межрейсового отстоя общественного транспорта вблизи областного клинического кожно-венерологического диспансера, оборудование дополнительных парковочных мест и другие. Эти вопросы городские власти собираются решать комплексно, взаимодействуя со всеми субъектами профилактики.

ПРЕДУПРЕДИТЬ И ПРЕДОТВРАТИТЬ

ДТП на железнодорожных переездах

За 11 месяцев на территории Гомельской области сотрудниками ГАИ выявлено 103 факта нарушения правил проезда железнодорожного переезда водителями транспортных средств.

В период с 11 по 15 декабря на территории Гомельской области проводится комплекс профилактических мероприятий, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах.

Такие ДТП, как правило, имеют очень тяжелые последствия, сопровождающиеся человеческими жертвами.

К счастью, подобных аварий за истекший период этого года на территории Гомельщины зафиксировано не было, однако Госавтоинспекция напоминает, что при подъезде к переезду водитель обязан убедиться в отсутствии приближающегося железнодорожного транспорта и руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, дорожной разметки, положением шлагбаума, звуковым сигналом и указаниями дежурного по железнодорожному переезду.

Водители! Помните, что запрещается выезжать на железнодорожный переезд:

при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме при запрещающем сигнале светофора;

при запрещающем сигнале дежурного по железнодорожному переезду;

если за железнодорожным переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на железнодорожном переезде;

если к железнодорожному переезду в пределах видимости приближается железнодорожное транспортное средство.

Запрещается также объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед железнодорожным переездом транспортные средства.

Выполняя эти условия, вы сможете избежать происшествий такого характера.

Невыполнение водителями транспортных средств требований, предусмотренных статьей 18.15 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь, влечет за собой административную ответственность в виде наложения штрафа в размере от двух до четырех базовых величин.

ПЕШЕХОДЫ

Темнота – пособник бед

В последнее время в сводках ГАИ часто встречается формулировка «произошел наезд на пешехода», и это не случайно. Усугубляется проблема осенью – с уменьшением светового дня и частым выпадением осадков. Примерно 80% ДТП в это время года происходит в условиях недостаточной видимости или в темное время суток.

Заметить человека на дороге достаточно сложно в любое время суток, тем более вечером или ночью, на неосвещенной дороге, когда он пренебрегает мерами предосторожности и не обозначает себя фликером.

Так, 5 декабря в 7.45 29-летний водитель, управляя автомобилем «Пежо-307» и двигаясь по ул. Акопова в Жлобине, совершил наезд на 38-летнюю женщину, которая переходила проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками и разметкой.

В работе по предупреждению ДТП с участием пешеходов задействованы все службы милиции, ведь только в тесном взаимодействии и совместными усилиями можно избежать беды.

Большое количество ДТП с пешеходами объясняется не только игнорированием некоторыми водителями Правил дорожного движения, но и отсутствием должной дисциплины, а в ряде случаев просто агрессивным поведением на дороге. В свою очередь, пешеходы тоже не должны терять бдительность при переходе через дорогу.

Переходить проезжую часть дороги необходимо, только убедившись в том, что все автомобили остановились и пропускают пешего участника движения. Актуально это и в том случае, если для пешеходов горит зеленый сигнал светофора. Также нельзя перебегать дорогу, особенно по нерегулируемым пешеходным переходам.

Зимой темнеет рано. Если прибавить к этому ухудшение видимости в снегопад, то пешеход оказывается незаметным при движении вдоль дороги или при ее переходе. Согласно Правилам дорожного движения он должен пользоваться светоотражающими элементами.

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

По мосту, а не по городу

1 ноября было возобновлено движение для всех видов транспортных средств по мосту через реку Сож, который расположен на 427-м км автодороги М8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины.

На въездах в Гомель установлены дорожные знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено». Однако в нарушение требований Правил дорожного движения водители транзитного большегрузного транспорта продолжают передвигаться через областной центр. Своим присутствием в городе они создают немалые трудности для водителей легковых автомобилей и общественного транспорта.

В рамках осуществления контроля за передвижением грузового транспорта сотрудниками батальона ДПС ГАИ УВД Гомельского облисполкома будет усилена работа в данном направлении.

Госавтоинспекция обращает внимание водителей грузового транспорта, что в соответствии с ч. 6 ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь невыполнение лицом, управляющим транспортным средством, требований дорожных знаков влечет предупреждение или наложение штрафа в размере от 1 до 5 базовых величин. В случае повторного нарушения в течение года водитель будет привлечен к административной ответственности по ч. 12 ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь в виде наложения штрафа в размере от 2 до 8 базовых величин

Полосу подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ», по материалам сотрудников ГАИ УВД Гомельского облисполкома Натальи СОМОВОЙ, Дарьи ТКАЧЕВОЙ, Анны КОВАЛЕВОЙ

ВАНДАЛИЗМ

Вселенская справедливость

Еще один легковой автомобиль появился во дворе зажиточных, на взгляд соседей, хозяев дома на улице 1-я Азина в Витебске.

«Почему одним как с неба сыплется богатство, а у других сплошные неудачи? Несправедливо! Кому-то две машины, а у меня всю жизнь только лопата в мозолистых руках», – с обидой в сердце размышлял 61-летний неработающий витебчанин Василий, возвращаясь навеселе ночью домой и проходя мимо соседского дома.

– Потребленная доза спиртного подталкивала выпивоху к активным действиям. И именно лопату как средство высшей справедливости выбрал он в качестве своего орудия, – обрисовал историю преступления помощник прокурора г. Витебска Александр Филиппенко.

Вооружившись совковой лопатой, он подошел к одному из автомобилей соседа. «Холеная, полированная», – думал Василий, с силой нанося удары по машине.

Хозяев дома не было, и Василий решил продемонстрировать всей улице свою способность к бесчинству, тем паче никто из прохожих не рисковал обуздать пьяного самодура. А ему только это и нужно! Подскочил ко второй машине – и ну ожесточенно колотить по ней лопатой. Десятка ударов «мстителя за несправедливость» хватило, чтобы превратить транспортное средство в автохлам.

Хотя и устал он, однако нашел в себе силы и желание постучать той же лопатой в новое пластиковое окно, повредив и его. Удовлетворенный содеянным Василий с чувством восстановленной справедливости побрел домой. Раскаяние пришло позже, ярко выраженное на скамье подсудимых.

– В судебном заседании он со слезами на глазах умолял суд и государственного обвинителя не наказывать его строго, свою вину признал полностью. Приговором суда Железнодорожного района города Витебска Василий осужден по части 1 статьи 339 Уголовного кодекса Республики Беларусь к одному году ограничения свободы без направления в исправительное учреждение открытого типа, в отношении его применено принудительное лечение от алкоголизма, – подвел итог Александр Филиппенко. – Теперь за поведением хулигана будут осуществлять постоянный контроль сотрудники правоохранительных органов района. Кроме того, в пользу потерпевшего с хулигана взыскана сумма причиненного им материального ущерба.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

ПЬЯНЫЙ БЕСПРАВНИК

Опасен вдвойне

Как говорится, спиртное может растворить многое, но только не проблемы. А как показывает история, поведанная заместителем прокурора Лиозненского района Аркадием Демидовцом, частенько спиртное эти проблемы и создает.

Ее герой находился в деревне у родственников, которые пустили испытывающего жизненные затруднения близкого человека к себе пожить некоторое время. Пока хозяева были на работе, он пьянствовал. Когда спиртное закончилось, решил сходить в сельмаг за добавкой. Да вот только магазин в деревне уже был закрыт, а ближайший находится на заправке в нескольких километрах.

Вот тут-то и сделал 54-летний мужчина неверный выбор, который привел его на скамью подсудимых. Пешком мерить километры не хотелось, и он рискнул поехать на машине родственника, припаркованной возле дома. Знал, где находятся ключи, поэтому и позволения спрашивать не стал, решил, что успеет вернуться до прихода владельца. Не остановило самовольщика ни отсутствие прав, ни состояние опьянения.

Вот только план дал осечку. Купив спиртного, мужчина поехал обратно. Но по дороге не утерпел – выпил купленное и уснул в машине до утра. А когда на рассвете вернулся домой, там его уже встретили сотрудники милиции, которых вызвал обнаруживший пропажу хозяин машины.

Итог поступка достаточно печален. Сначала начальник ГАИ наказал виновника по административной линии, оштрафовав на 55 базовых величин с лишением права управления транспортным средством на 3 года (за управление автомашиной без прав и в состоянии алкогольного опьянения). А через год, по окончании детального разбирательства, за совершение угона суд приговорил нашего «героя» к трем месяцам ареста и принудительному лечению от хронического алкоголизма.

Не срабатывают на пьяную голову тормоза – ходи пешком. Не владеющие собою «всадники на железных конях» – слишком большая опасность для окружающих, справедливо считает Аркадий Демидовец.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

КОНТРАБАНДА

А В БОЛЬШЕГРУЗЕ – ЯД

Более 23 тонн ядовитой стеклоомывающей жидкости пытались незаконно ввезти из России в Беларусь.

Товар перемещался в транспортном средстве MAN, которое могилевские таможенники остановили при проведении спецмероприятий вблизи белорусско-российской границы. В грузовом отсеке автомобиля находилась партия спиртосодержащей жидкости российского производства. Сотрудники таможни усомнились в достоверности сведений, заявленных в товаросопроводительных документах и отраженных на маркировке данной продукции, в связи с чем она была направлена на экспертизу.

Как установили специалисты Могилевского областного центра эпидемиологии и общественного здоровья, метанол, содержащийся в стеклоомывающей жидкости, превышает предельно допустимые нормы в 440 раз.

Материалы по признакам административного правонарушения, связанного с нарушением санитарно-эпидемиологических, гигиенических требований и процедур, установленных техническими регламентами Евразийского экономического союза, направлены в Министерство здравоохранения Республики Беларусь, а также в Республиканский центр гигиены, эпидемиологии и общественного здоровья.

По материалам Могилевской таможни подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

КРАЖИ В ПОЕЗДЕ

Взяли у спящих

23 ноября 62-летний мужчина отправился на поезде из Минска в Гродно. Уснул в дороге и лишь в городе Мосты заметил, что у него пропал мобильный телефон Huawei. Сообщение о краже поступило в Гродненский отдел внутренних дел на транспорте. В ходе оперативно-разыскных мероприятий выяснилось, что в вагоне с потерпевшим находился 34-летний мужчина. Изучив записи с камер видеонаблюдения, милиционеры установили, что он вышел в Лиде и сел в такси. Вскоре был найден водитель этой машины. Он сообщил, что пассажира довез до городского поселка Вороново.

Как рассказал первый заместитель начальника Гродненского ОВДТ Валерий Сакович, в данном населенном пункте правоохранители выяснили, какие квартиры сдаются внаем, а затем по одному из адресов обнаружили разыскиваемого мужчину. При нем оказался украденный мобильный телефон. Воришка постарался замести следы: извлек из чужого телефона сим-карту и поставил свою, однако уловка не сработала. Похищенное имущество было изъято. За данное преступление предусмотрена ответственность по части первой статьи 205 Уголовного кодекса Республики Беларусь «Кража».

Велико было удивление и жительницы Могилева, которая проснулась в купе поезда на подъезде к Гродно и обнаружила пропажу кроссовок, находившихся под полкой. О случившемся пассажирка сообщила проводникам. У женщины, которая направлялась на похороны, другой пары обуви не было. К счастью, у пассажиров соседнего купе нашлись запасные тапочки. Уже в комнате милиции потерпевшая дождалась родственников, которые привезли обувь по сезону.

Сотрудники Гродненского ОВДТ опросили пассажиров и выяснили, что к пропаже обуви женщины, возможно, причастна гражданка, которая ехала в том же купе и вышла в Ивьевском районе. Вскоре у нее дома была обнаружена похищенная обувь.

Дело рассматривалось в рамках Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях. За подобные действия предусмотрена ответственность по статье «Мелкое хищение».

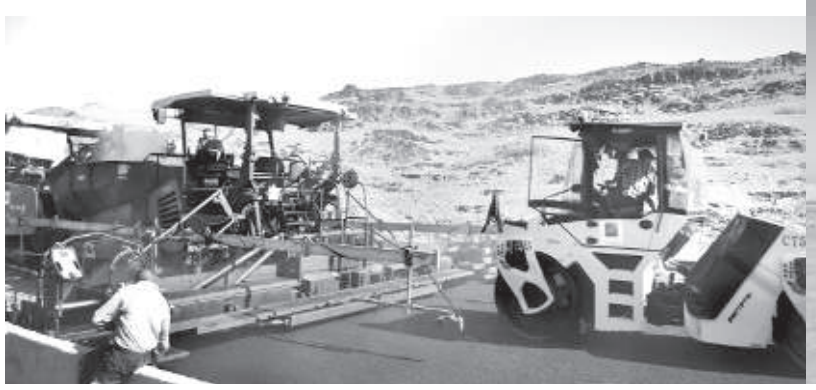
Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

ИЗ БЛОКНОТА ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Дорогами Магрибии

(часть первая)

2500 километров марокканских дорог позади: платных автобанов и пустынного бездорожья (или бездорожья пустыни), беспорядочных городских и строящихся горных. О Марокко мы знаем из популярного в первом десятилетии двухтысячных сериала «Клон» и из новостей ежегодного ралли-марафона «Дакар». Сегодня узнаем еще больше про медины, кооперативы, марокканцев и о портовых нравах на берегах Атлантики.



Королевство Магрибия (Марокко) расположено на северо-западе Африканского континента. В хорошую погоду из самой северной точки королевства – города Танжер – видно испанский город Тарифа. Между городами, а значит, странами и континентами ежедневно курсирует несколько паромов. Продукты, брендовую одежду и даже отдых марокканцы покупают в Испании – там для них «Белосток». Ведущая отрасль промышленности Марокко – горнодобывающая. Доля фосфатов в экспорте составляет в стоимостном выражении 35%. Обрабатывающая промышленность представлена химической (переработка фосфоритов, нефтепереработка), текстильной, пищевой отраслями, производством стройматериалов. Предприятия машиностроения занимаются сборкой автомобилей и производством несложного сельскохозяйственного и транспортного, а также электротехнического и электронного оборудования.

Страна в своем развитии идет семимильными шагами. Например, в 2016 году здесь ввели в строй самую большую в мире электростанцию с башней и зеркальными концентраторами мощностью 560 МВт. Комплекс Нур-Уарзазат построили более чем на 3000 га – это 3500 футбольных полей.

Изогнутые зеркала, установленные вокруг самой высокой в Африке 243-метровой башни, концентрируют солнечные лучи, которые нагревают тепловые трубки с жидкостью. В башне используются растворы солей, которые способны аккумулировать значительное количество дневной солнечной энергии и удовлетворять спрос на нее вечером или ночью. Электроэнергии, которую генерирует установленная на въезде в пустыню Сахара станция, достаточно для питания города размером, как Прага, или в два раза больше Марракеша.

В то же время Марокко еще не всецело подверглось глобализации и сохраняет национальный берберский колорит.

Например, на дорогах: перегруженный транспорт здесь не редкость, за перевесом никто не следит. Плохие участки все еще попадаются, но, скорее, в виде исключения. Твердое покрытие автомагистралей везде отличного качества. Общественного транспорта не существует, люди ездят на осликах и велосипедах. Горные склоны здесь не укрепляют, правда, и не накрывают сеткой, но заботятся о том, чтобы камни не падали на проезжающие машины. Ведутся работы, перекрывается движение, убираются большие камни. Сложнейшие серпантины проходятся без труда: на затяжных подъемах пристраивают вторую попутную полосу, чтобы грузовики двигались справа, не задерживая легковушки. Грунтовок тоже много, но они в сельской местности. В пустыне дорог нет совсем. Берберам они не нужны. А в дюнах Эрг Шигаги дорога там, где тебе захочется. Английский в Марокко не в почете, но при помощи Гугл-переводчика можно сносно общаться на французском или арабском. Дорожные знаки похожи на наши, но вместо предупреждающего «дикие животные» здесь встретили знак «верблюды».

Марокканский автопарк представляет собой коллекцию ретро из семидесятых. Почти все автомобили французские, абсолютный фаворит – «Рено». И они в неплохом состоянии: в каждом небольшом городе встречали по несколько гаражных СТО. Столица Марокко – Рабат, крупные города – Касабланка, Марракеш. Тут уже совсем иной состав автопарка: «Майбахи», «Ягуары», «Тесла», БМВ...

Наравне с ними в городах встречаются и «тук-туки», в кузове которых ездят целыми семьями. Полицейских на дорогах много, причем они почти всегда прячутся и так и норовят поймать за превышение. На въездах в города и деревни часто встречаются шлагбаумы, посты и полицейские засады. За перевозкой пассажиров пристально следит местная транспортная инспекция, которая тщательно проверяет у водителей автобусов все документы, соблюдение скоростного режима и режима труда и отдыха.

Самые популярные сетевые заправки в стране – Oil Libya. Бензин стоит около полутора долларов за литр, дизель – чуть дешевле. Перекусить на заправках можно, но не на всех. Туалеты более-менее приличные. Готовьтесь, что на входе придется оплатить сервис. Примечательная особенность, о которой наверняка знают заядлые путешественники и дальнобойщики: на каждой заправке или в придорожном кафе есть знаковое место. Там любой может наклеить свой стикер, таким образом обозначив: «здесь был я и ехал по маршруту…».

Поколесив по пустыням, горам и степям, рано или поздно попадаешь в город. Сердце североафриканского города – медина. Она состоит из множества улиц и проулков, занимая большую часть города. Пересчитать их почти невозможно. Самостоятельная прогулка – это целое приключение. Как правило, медины обнесены крепостными стенами и вход в них осуществляется через массивные ворота. В каждом квартале старого города обязательно строили хамам, мечеть и пекарню.

Имперские города – термин, который используется в Марокко для обозначения четырех исторических столиц государства: Фес, Мекнес, Рабат, Марракеш. Старейший из них – Фес. Видимо, в награду за богатую историю он наделен двумя мединами. Одна из них, Фес-аль-Джид, другая – Фес-аль-Бали. Последняя и является центром притяжения туристов. Ведь это самая путаная медина в мире. Она как огромный лабиринт, 6000 улиц которого тесно переплетаются между собой, и 2000 из них – тупиковые. В то же время Фес – самый криминальный город страны. В дневное время экскурсионные группы больше 20 человек сопровождает местный гид, а в ночное – сотрудник туристической полиции. Если в одиночку прогуляться по медине Феса – есть шанс заблудиться, остаться без телефона или воспользоваться услугами «доброжелательных» местный детей, которые приведут заблудших к старшим товарищам, а те решат, за какую плату показать путь домой.

Но медина Феса – это еще и город мастеров. Здесь есть квартал, где живут пекари. Если кому-то нужно испечь хлеб, он приходит туда. Есть кварталы, где расписывают тарелки и изготавливают мозаику, ткут ковры. Самый знаменитый и ароматный квартал – кожевников. Красильни Феса представляют собой около сотни бетонных ванн, где размягчают и красят кожу, рядом кожа сушится, а потом идет на пошив. Удобнее всего смотреть на это действо с балконов местных домов, в самих домах, естественно, находятся магазины. Владельцы магазинов дают при входе на террасу веточку мяты – нюхайте ее активно, если ваше обоняние чувствительно. Однако, если бывали в Гатово, красильни Феса покажутся цветочками.

Марракешская медина – самая интересная и безопасная в Марокко. Сверху она напоминает паутину, в центре которой – площадь Эль-Фна. Чего тут только нет: балаган, зоопарк, оркестровая яма и цирк. Здесь можно найти целебные травы и утолить жажду свежими соками, увидеть выступление факиров и дрессировщика обезьян. Со всех сторон звучат музыкальные инструменты, а многочисленные гадалки наперебой предлагают свои услуги, раскидывая карты Таро. В средние века площадь была местом казни преступников.

Посещая площадь Джамаа-эль-Фна, вы встретитесь с рептилиями – заклинатели змей трясут ими над головами прохожих, обматывают шеи, вручают в руки туристам, чтобы сделать фото на память. Потом за это требуют плату. То же происходит с обезьянками и водоносами. Марокканского продавца воды называют герраб. До появления в городах централизованного водоснабжения водоносы играли важную роль. Однако и сегодня геррабы пользуются уважением и авторитетом. Из поколения в поколение передаются хитрости ремесла и традиционный костюм, который стоит несколько тысяч дирхамов (сотни долларов): яркая шляпа с широкими полями красно-зеленого цвета (в тон расцветке национального флага), колокольчик в руках или прикрепленный к ремню костюма предупреждает о приближении водоноса.

С наступлением вечера над Джамаа-эль-Фна стелется дым от мангалов и котлов, в которых жарят мясо и варят похлебку, готовят морепродукты. Главное в Марокко – торговаться с продавцами до последнего.

В следующем выпуске продолжим рассказ про нравы марокканцев.

Татьяна ПАШКЕВИЧ

Здесь учат безопасно жить

Праздник безопасности прошел в столичном детском саду № 2.

Все началось с игры. Дети продемонстрировали, как ориентироваться в чрезвычайных ситуациях. Для этого на импровизированной полосе препятствий спасателя показали все аспекты пожарной доктрины. Затем с помощью интерактивной игры «Что? Где? Когда?» все вместе вспомнили Правила дорожного движения.

Как рассказала заведующая ГУО «Ясли-сад № 2 г. Минска» Мария Шиндюк, к подобным мероприятиям администрация дошкольного заведения привлекает не только своих воспитанников, но и их родителей. Играя, ребята знакомятся с теми ситуациями, которые могут возникнуть в дальнейшем. И чтобы с ними справиться, с самого раннего возраста нужно привить навыки безопасной жизнедеятельности.

К слову, столичный детский сад № 2 можно назвать показательным в вопросах обучения аспектам безопасности. В 2018 году в городском фестивале по основам безопасной жизнедеятельности среди учреждений дошкольного образования «Безопасное детство» он занял почетное второе место. Его двери открыты каждому педагогу для передачи опыта. Здесь можно ознакомиться с методическими и дидактическими пособиями по ОБЖ, а также посетить тематический ресурсный центр «Учимся вместе жить безопасно». Кроме того, дошкольное учреждение располагает богатой электронной базой: тематические программы, мультфильмы, аудио- и видеоролики ежедневно используются воспитателями в учебном процессе. Зачастую на мероприятиях присутствуют представители РОЧС и Госавтоинспекции, которые также презентуют свои разработки в области безопасности.

Татьяна СПОДАБАЕВА, старший инспектор по агитации и пропаганде отдела ГАИ Партизанского РУВД г. Минска

Играли по Правилам

Изучение правил безопасного поведения на дорогах – долгий и трудный процесс. Донести полезные знания до детей и выработать потребность в соблюдении Правил дорожного движения – одна из главных задач Госавтоинспекции.

В ГУО «Ясли-сад № 25» города Могилева сотрудники ГАИ совместно с коллегами из Департамента охраны провели профилактическую акцию «Свет безопасности». Среди воспитанников прошло занятие, в рамках которого инспекторы наглядно показали дорожные знаки, объяснив их значение, напомнили ребятам о необходимости ношения световозвращающих элементов, а затем показали обучающий видеофильм.

Встречу продолжили сотрудники Департамента охраны Ленинского района, которые рассказали о своей службе. Они привели с собой четвероногого гостя – немецкую овчарку по кличке Линда. Кинолог с собакой продемонстрировали ребятам выполнение основных команд, а также инсценировали задержание служебным псом условного преступника, чем вызвали массу эмоций у дошколят.

В завершение встречи все ребята получили световозвращающие элементы.

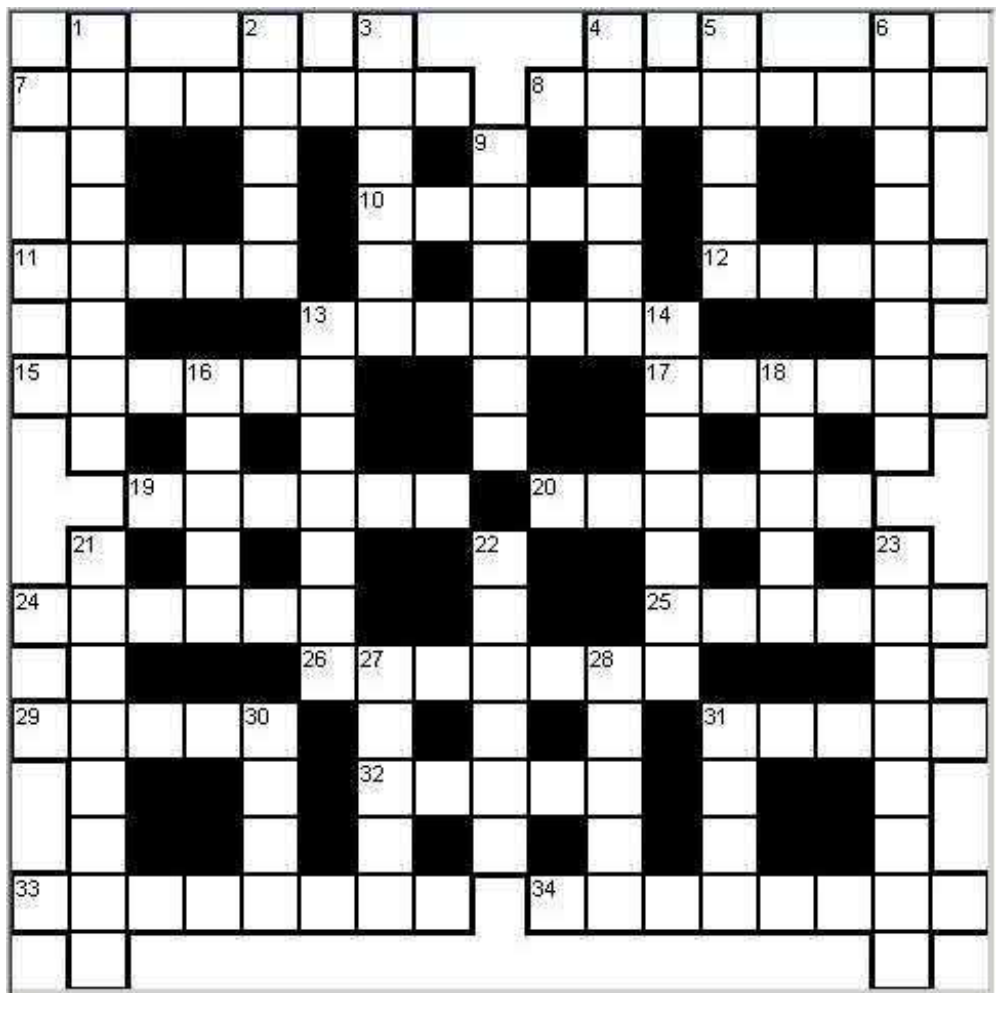
Отделение по агитации и пропаганде ГАИ УВД Могилевского облисполкома

КРОССВОРД

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Прибор, выпускающий воду под напором, для размыва золотых россыпей. 8. Повесть Виля Липатова. 10. Озеро в Чили. 11. Возлюбленная Петрарки. 12. Название некоторых учебных заведений. 13. Река в Закавказье, левый приток Аракса. 15. Математические знаки, употребляемые для обозначения порядка действий. 17. Отворот на конце рукава. 19. Рассказ Антона Чехова о девятилетнем мальчике, который писал письмо на деревню дедушке. 20. Основное призвание Цицерона. 24. Место, где, по Владимиру Высоцкому, «кикиморы живут, защекочут до икоты и на дно уволокут». 25. Коренная жительница азиатского государства. 26. Южноафриканская страна. 29. Деньги, которые тот, кто их платит, всегда, по собственному убеждению, платит ни за что. 31. Напиток, приготовленный из сквашенного молока верблюдицы. 32. Гриб из класса фикомицетов с неклеточным строением грибницы. 33. Величайшая по водности река мира. 34. Столица азиатского государства.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Скидка с веса таких товаров, которые пристают, прилипают к стенкам упаковки. 2. В Мексике из сладкого сока этого растения получают национальный напиток пульке. 3. Французский авиаконструктор и летчик. 4. В стихотворном произведении: часть текста с повторяющейся организацией ритма и рифмы, содержательно объединяющая несколько стихов. 5. Первый чешский космонавт. 6. Лицо, к которому согласно индоссаменту переходит вексель, чек или другая ценная бумага. 9. Гладкая тонкая легкая пряжа из шерсти ангорских кроликов. 13. Английский физик, который изобрел прибор для наблюдения треков микрочастиц и получил за это Нобелевскую премию в 1927 году. 14. Способ записи шахматной партии или музыкального произведения. 16. Ледник дендритового типа на южном склоне Каракорума. 18. Это заведение, где детей учат нужному и ненужному вперемешку, всячески мешая им отличать одно от другого (Виктор Кротов). 21. Роман Дж. Конрада. 22. Из их мякоти получают прованское масло. 23. Золотая цепь, состоящая из изображений двуглавых орлов, часть орната. 27. Крестьянская одежда, со временем ставшая кучерской. 28. Азартный тип по-старорусски. 30. Черный хорек. 31. Обаяние, очарование.



ОТВЕТЫ:

По горизонтали: 7. Брызгало. 8. «Стрежень». 10. Ранко. 11. Лаура. 12. Курсы. 13. Воротан. 15. Скобки. 17. Обшлаг. 19. «Ванька». 20. Оратор. 24. Болото. 25. Иранка. 26. Намибия. 29. Штраф. 31. Шубат. 32. Мукор. 33. Амазонка. 34. Пномпень.
По вертикали: 1. Примарка. 2. Агава. 3. Блерио. 4. Строфа. 5. Ремек. 6. Индоссат. 9. Ангора. 13. Вильсон. 14. Нотация. 16. Биафо. 18. Школа. 21. «Ностромо». 22. Оливки. 23. Окладень. 27. Армяк. 28. Игрун. 30. Фуро. 31. Шарм.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

• **С.Э. АКУШЕВИЧ** (заместитель председателя Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций) • **Е.Е. ВИНОГРАДОВА**
• **Н.М. КОРОТКЕВИЧ** (начальник УГАИ УВД Миноблисполкома) • **Н.А. ЛЕЩЕНКО** • **Т.В. ЛУЦЕВИЧ**
• **И.Ю. ПЕТРОВСКИЙ** • **Н.Н. МАТЮК** (председатель Республиканского комитета Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций)

Свидетельство о регистрации № 1011 от 15.01.2010 (перерегистрация 20.03.2017), выдано Министерством информации Республики Беларусь
Адрес редакции: 220034, г. Минск, ул. Чапаева, 5, ком. 309, 310, 316, 317, 318, 403
Телефоны: главный редактор – 294-16-05 • **исполнительный редактор** – 294-02-80
бухгалтерия – 294-20-54 • **E-mail:** tv@telecom.by • **Сайт:** tbgazeta.by

Номер подписан **13.12.2019** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 6688. Заказ 4285 Цена свободная.

Подписной индекс 63241

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