СТР. 3

С ЛЮБОВЬЮ К РОДИНЕ.

ПОМИРАТЬ СОБИРАЙСЯ, А ЖИТО СЕЙ.

СТР. 10

ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ – 75 ЛЕТ.

СТР. 14–15

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

18 апреля 2020 г., суббота, № 15 (1056)

Фото носит иллюстративный характер

Под жесткий контроль

Таможенные органы выявили 150 фактов нарушений водителями-международниками, выполняющими грузоперевозки транзитом через территорию Беларуси, требований постановления Совета Министров от 25 марта 2020 года № 171 «О мерах по предотвращению завоза и распространения инфекции, вызванной коронавирусом COVID-19».

В числе основных нарушений, которые допускают водители грузовых автомобилей при транзитных перевозках грузов через нашу страну: несоблюдение срока выезда автомобилей за пределы республики, перечня дорог, установленных для их передвижения, а также мест остановки для отдыха и заправки транспортных средств.

По данным Государственного таможенного комитета, в 90% случаев законодательство нарушают белорусские водители, которые работают в том числе на иностранные фирмы-перевозчики.

В отношении правонарушителей применяется административное взыскание в соответствии со ст. 23.4 КоАП Республики Беларусь. Санкция статьи предусматривает наложение штрафа до 50 базовых величин или административный арест.

– В настоящее время рассматривается вопрос о применении к перевозчикам-нарушителям дополнительных мер обеспечения соблюдения установленных правил, в том числе таможенного сопровождения транспортных средств, следующих транзитом по территории Беларуси, – отметили в ГТК.

Усилить контроль за транзитными перевозчиками планирует и Транспортная инспекция Минтранса, которая проверяет соблюдение водителями требований постановления Совмина № 171 на белорусско-российской границе. В частности, ведомством налажено активное взаимодействие с ГАИ и администрациями комплексов на придорожных территориях, определенных для остановки водителей-международников.

Специалисты инспекции проводят рейды в разных регионах страны, мониторят ситуацию на дорогах, реагируют на сообщения граждан об остановках водителей в местах, которых нет в списке разрешенных в утвержденных транспортных коридорах.

По данным Транспортной инспекции на 14 апреля, за неисполнение водителями требований постановления инспекция начала административный процесс по 26 фактам нарушений (ст. 23.4 КоАП Республики Беларусь), 3 водителя привлечены к административной ответственности, по 34 фактам дела были переданы сотрудникам таможенных органов и Госавтоинспекции.

Напомним, что согласно принятому постановлению международные автоперевозчики обязаны передвигаться по территории Беларуси только по определенным для них дорогам и останавливаясь строго в специализированных местах.

Объекты рождаются здесь

Более 10 лет филиал Гомельский дорожный отдел ГП «Белгипродор» возглавляет Владимир Аксенов. До этого Владимир Иванович долгое время работал директором филиала ДСУ № 44 ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель» и главным инженером этого треста. Минтранс высоко оценил его заслуги перед дорожной отраслью страны, удостоив в январе 2020 года нагрудного знака «Ганаровы дарожнік Беларусі» I степени. Сегодня каждый новый реализованный дорожным отделом проект подтверждает, что коллектив во главе с Владимиром Аксеновым способен решать любые задачи в области инженерных изысканий и дорожно-мостового проектирования, повышая при этом безопасность дорог и надежность мостовых сооружений. Об этом разговор нашего собственного корреспондента Людмилы КОПАТЬ с начальником Гомельского дорожного отдела ГП «Белгипродор» Владимиром АКСЕНОВЫМ.

– Владимир Иванович, предыдущие годы для дорожных организаций республики, с которыми проектировщики тесно сотрудничают, были нелегкими. Как складывалась работа вашего коллектива? Какие значимые для страны и ближнего зарубежья объекты в активе организации и что проектируете в текущем году?

– Время ставит перед нами новые задачи, их надо решать оперативно, на более высоком уровне требований. И Гомельский дорожный отдел с этим справляется, о чем свидетельствуют объемы и качество выполненных заказов. Справедливости ради хочу заметить, что нам, проектировщикам, работать несколько легче, чем дорожным строителям, – мы стоим в начале пути рождения объекта. Конечно, говорить о четком планировании не приходится: работаем, что называется, с колес, но при этом качественно и очень ответственно. Я убежден, что о возможностях любого коллектива красноречивее всего говорят реализованные проекты.

Занимаясь изысканием и проектированием автомобильных дорог и мостов, наши проектировщики всегда искали и находили новые объемы работ, плодотворно трудились не только в своей области и стране, но и в ближнем зарубежье. Так, именно мы проектировали один из сложнейших участков автодороги М3 «Украина» (от Москвы через Калугу и Брянск до границы с Украиной, км 514,3 – км 519,9, в том числе пограничный переход «Троебортное»). Этот проект, как и все другие, выполнили качественно и в короткие сроки, что отметил заказчик – ГК «Российские автомобильные дороги». За последние 10 лет Гомельским дорожным отделом были запроектированы значимые объекты 1-й категории, такие как Восточный обход г. Гомеля с мостом через р. Сож; автомобильная дорога М5/Е271 Минск – Гомель (км 187,960 – км 208,660; км 295,2 – км 303,240); автомобильная дорога М8/Е95 Граница Российской Федерации (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута) (км 402,0 – км 456,3); автомобильная дорога М10 Граница Российской Федерации (Селище) – Гомель – Кобрин (км 109,9 – км 195,15). Сегодня в выигрыше тот, кто ищет. У нас сильная проектная организация, хорошие кадры и большое желание работать.

Если говорить о прошлогодней загрузке, то без объемов коллектив не остался. Начиная с изысканий и заканчивая выдачей проектных работ, выполняли проектирование Юго-западного обхода г. Могилева, подходов к мосту через р. Сож, реконструкции автомобильной дороги Р46 Лепель – Полоцк – граница Российской Федерации, реконструкции коридора «Центр–Запад» по автодороге Шалкар – Кандыагаш (участок км 1174 – км 1215). Кроме того, проектировали и другие не менее значимые для нашей страны объекты. Уже в текущем году Гомельский дорожный отдел выполняет проектирование той же автомобильной дороги Р46, Юго-западного обхода г. Могилева, а также моста через р. Дриссу на км 92,892 автодороги Р46. В первом полугодии планируем освоить 1022 тыс. рублей. Фактическое выполнение объемов прошлого года составило 1971тыс. рублей.

– Владимир Иванович, я знаю ваше стремление шагать в ногу со временем. А это значит, повышать безопасность дорог и надежность мостовых сооружений, внедряя передовые технологии и инновационные технические решения. Что именно в этом направлении делается коллективом проектировщиков?

– Сегодня впервые в Беларуси с использованием BIM-технологии наш дорожный отдел ведет работу над пилотным проектом линейного сооружения – «Юго-западный обход г. Могилева» (заказчик – РУП «Могилевавтодор»), и уже в этом году объект в полном объеме будет передан заказчику. Отправной точкой для внедрения информационного моделирования стало наше желание быть конкурентоспособными при участии в торгах на проектирование объекта «Меридиан» в рамках Шелкового пути. BIM-технологии были прописаны и в конкурсной документации по другим российским объектам ФДА «Росавтодор». Вот мы и решили, чтобы не упустить выгодные заказы, изучить и использовать эту технологию в своей работе. У нас есть необходимый потенциал и заинтересованные специалисты: Елена Рак, Андрей Чудновский, Александр Рак, Алексей Фещенко.

По сути BIM-модель – это виртуальное воплощение проекта (3D-модель) сооружения в электронном виде, который размещается на BIM-сервере, и все заинтересованные лица могут участвовать в обсуждении проектных решений, а затем, получив выверенную модель, ее можно уверенно переносить на строительную площадку и контролировать процесс с мобильных устройств. Подобный опыт проектирования с использованием передового оборудования и современных программных комплексов наши сотрудники изучали в Германии. Приобретенные знания нашли воплощение в работе над пилотным проектом по заказу РУП «Могилевавтодор» и в ближайшей перспективе будут применены на других объектах. А улучшить работу над проектами нашему отделу помогает закупленное современное оборудование – программный комплекс, мощные компьютеры и множительная техника, о чем позаботилось руководство ГП «Белгипродор».

– С тем, что в Гомельском дорожном отделе собран золотой фонд проектировщиков Гомельщины, не поспоришь. Когда-то вы, Владимир Иванович, рассказывали журналистам о том, что хотите возродить к жизни бригаду по проектированию мостовых сооружений. И у вас это получилось, как и многое другое. Наверное, благодаря настойчивости и хорошо подобранной команде профессионалов?

– Сегодня в нашем дружном коллективе трудится более 50 человек. Работают две проектные бригады, бригада проектирования искусственных сооружений, группы проектирования электроснабжения, анализа хозяйственной деятельности, горно-геологических работ, комплектации выпуска проектов, сметная группа, изыскательский отряд и другие.

Я всегда задавался вопросом, почему при таком большом количестве мостов в Гомельской области нет мостовой проектной организации. А ведь в прежние времена проектированием мостовых сооружений в Гомельском дорожном отделе занимались две большие бригады – мощный, проверенный временем коллектив. При непосредственном участии специалистов-мостовиков головного предприятия нам удалось восстановить мостовую бригаду, которую возглавил главный инженер проекта Александр Веретенников. Начинали с проектирования текущего ремонта мостовых сооружений, потом перешли к капитальному ремонту, реконструкции и возведению. Мостовики понимают задачи, которые перед ними ставятся, выполняют их не только быстро и четко, но творчески, с душой.

Нам также удалось создать команду профессионалов-геологов, объединенных в группу горно-геологических работ. Под руководством Геннадия Бывшева специалисты группы занимаются полевыми работами, инженерно-геологическими изысканиями, составлением проектов разработки и рекультивации месторождений грунтов. Есть в нашем филиале и грамотные изыскатели во главе с начальником экспедиции Евгением Вильчиком, и инженеры-электрики (группа проектирования электроснабжения), без участия которых не обходится проектирование дорог и мостовых сооружений. Хочется отметить также работу специалистов сметной группы – Марии Лагуто, Татьяны Яцук и Владимира Каморного, группы анализа хозяйственной деятельности, которую возглавляет Ирина Черашева. Ведь грамотно составленные сметы и договоры – это уверенность коллектива в том, что работа будет выполнена на совесть. С такими профессионалами Гомельский дорожный отдел способен качественно и в срок выполнить проектные работы любой сложности.

ЛИЦА ПРЕДПРИЯТИЯ

Мы признаемся своей Родине в любви

Михаил Гузиков: У нас сразу две дороги

– Это и основная трасса, и контактная линия, которая находится сверху. Нужно следить за обеими очень внимательно, выявлять любые отклонения, чтобы не допустить ЧП или нештатной ситуации, – рассказывает маневровый водитель троллейбуса Михаил Гузиков. Михаил Иванович на предприятии трудится уже более 30 лет, за добросовестную и многолетнюю работу в 2018 году его отметили нагрудным знаком «Ганаровы транспартнік» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Мне всегда нравилась работа водителя, – делится собеседник. – В своей жизни я попробовал себя в разных сферах, но именно эта пришлась по душе. После армии работал в пожарной части, был и заводским рабочим, но в итоге выбрал нелегкий водительский хлеб.

Начинал свою карьеру в троллейбусном парке Михаил Гузиков со слесаря, отвечал за техническое состояние подвижного состава. И ждал момента, когда начнется набор на курсы по подготовке водителей троллейбусов. После их окончания сел за руль. Работать на линии тогда было сложно – пассажиропоток на отдельных маршрутах, по которым доставляли работников на один из крупнейших заводов города, нынешнее ОАО «Могилевхимволокно», был очень большим.

Хотя и сегодня работа водителей троллейбусов нелегка – количество транспорта на дорогах областного центра растет с каждым годом. Становится больше и легковых, и грузовых авто, поэтому пробки на перекрестках стали уже обычным делом. А все это негативно отражается на графике движения общественного транспорта, который необходимо соблюдать. Особенно сложно приходится по пятницам – в весенне-летний период многие горожане спешат уехать из города, поближе к природе.

– Я до 2018 года трудился на линии – это и интересно, и тяжело. Не только из-за ранних подъемов или работы в позднее время. Но из-за постоянного общения с людьми. Это только кажется, что человек сидит за рулем. В то же время он находится в контакте как с пассажирами, так и с водителями авто, ведь все едут в одном большом потоке, – говорит Михаил Иванович.

Сегодня Михаил Гузиков как маневровый водитель работает на территории троллейбусного парка. Его основная задача – осуществление приема, перемещения и сдачи транспортных средств для обеспечения их нормальной эксплуатации. То есть он пригоняет троллейбус с линии в парк на ежедневный осмотр, необходимый для поддержания технического состояния.

Часть своего свободного времени собеседник также проводит за рулем – часто ездит в Шкловский район, где находится родительский дом. В месте, откуда его корни, отдыхает не только тело, но и душа…

Владимир Панченко: О троллейбусах мечтал с детства

– Самым любимым развлечением с детства для меня была поездка в общественном транспорте, – вспоминает Владимир Панченко. – В школьные годы я все свободное время проводил в салоне троллейбуса, ведь мой отец тоже трудился водителем, его стаж работы в парке составляет свыше 40 лет.

Стаж же Владимира Михайловича приближается к 30 годам. Работать на предприятие он пришел сразу же после окончания профтехучилища – иной дороги в жизни и не представлял. Чтобы быть поближе к троллейбусам до 21 года – возраста, необходимого для водителя общественного транспорта – работал слесарем. И это очень помогло Владимиру в дальнейшем, когда уже стал водителем. Ведь гораздо легче управлять транспортным средством, когда знаешь, как оно устроено:

– Я успел поработать на всех видах троллейбусов, которые пополняли парк: и на старом ЗиУ-9, и на современном китайском электробусе. Меня всегда привлекала техника, и наблюдать за ее эволюцией, узнавать что-то новое для себя – это очень интересно, – говорит собеседник.

Стоит отметить, что за руль китайских электробусов – их в парке два – посадили только самых ответственных и опытных водителей. Владимир Панченко – один из них. За 23 года водительского стажа на его счету – ни одной аварии, а за трудовые заслуги не раз отмечали на различных уровнях. В том числе недавно, во время празднования 50-летнего юбилея троллейбусного парка, Владимира Михайловича отметили благодарностью Министерства транспорта и коммуникаций.

Собеседник признается, что от своей работы получает много положительных эмоций и совсем не устает от постоянного движения. Иначе как объяснить, что чаще всего свой отпуск Владимир вместе со своей женой Галиной проводит в дороге. Много лет они увлекаются путешествиями по родной стране – за это время были в самых различных уголках нашей Родины, увидели своими глазами множество достопримечательностей. В дальнейшем эта дружная семейная пара планирует расширить географию своих поездок и начать путешествовать на собственном автомобиле и по соседней России.

Ольга Миколуцкая: Каждый день начинаю с улыбки

Жизнерадостного кондуктора Ольгу Миколуцкую знает, наверное, почти каждый могилевчанин. Поездка с ней – это мощный заряд положительных эмоций. Ольга Михайловна всегда найдет доброе слово для каждого пассажира, пошутит, продекламирует стихи или отрывки из произведений на белорусском языке и даже споет песню.

Историю о том, как сельская учительница стала кондуктором, рассказывали во многих СМИ как городского, так и республиканского уровня. Ольге Михайловне иногда неловко от такой популярности, но ей приятно чувствовать, что ее работа оставляет светлый след в сердцах людей.

Женщина признается, что благодаря своей работе ей открылся другой мир, другой уровень взаимоотношений с людьми. Но она остается и учителем, но только в более широком, глубоком и разнообразном смысле этого слова. Ее классы – самые необычные, и почти каждый день здесь проходит мастер-класс по какой-либо определенной теме, так или иначе связанной с белорусским языком. И пассажиры так вдохновляются тем, что слышат в салоне троллейбуса, что часто начинают цитировать и сами. Репертуар очень разнообразный: басни Кондрата Крапивы, стихи Максима Танка и Максима Богдановича. Одно из любимых стихотворений Пимена Панченко «Белые яблони» Ольга Михайловна неоднократно декламировала дуэтом:

– Практически каждый день ко мне подходят люди, которые отмечают, что им приятно слышать белорусский язык. Многие признаются, что сложно выражать свои мысли на родном языке, и они хотели бы повысить свой уровень знаний

Сама же Ольга Миколуцкая всю жизнь занимается самообразованием. Ее любовь к знаниям всегда поддерживали родители, которые, к сожалению, получили скудное образование, но были очень трудолюбивыми и честными людьми. В их доме всегда звучали песни на русском и белорусском языках.

– С самого детства я с особым благоговением относилась к родной земле. С каждым годом стараюсь все лучше узнать страну, в которой родилась, поэтому много путешествую по Беларуси, была во многих знаковых и исторических местах. И конечно же, в быту и на работе говорю по-белорусски, ведь это лучший способ признаться в любви к своей Родине.

О предприятии

Ежегодно Могилевский филиал Троллейбусный парк № 1 ОАО «Могилевоблавтотранс» перевозит около 36 миллионов человек. Сложно представить, сколько сотен миллионов пассажиров предприятие обслужило за 50 лет своего существования.

История парка началась в далеком 1970 году – 19 января на улицах города появились первые троллейбусы. В этот день по маршруту «Железнодорожный вокзал – поселок Куйбышева» начали курсировать 6 троллейбусов, а спустя 9 дней их количество увеличилось до 18. В то время общая протяженность линии составляла всего 10 км, но город рос, а вместе с ним набирало обороты и движение электротранспорта, удлинялись линии, появлялись новые маршруты.

Сегодня Могилевский троллейбусный парк – это в первую очередь 114 троллейбусов семи модификаций и два электробуса, 12 тяговых подстанций, четыре диспетчерских пункта, 100 км контактных и 123 км кабельных сетей, ремонтно-механическое производство, энергослужба, гараж, насчитывающий 15 единиц техники, хозяйственный парк.

А еще предприятие – это люди, которые здесь работают. Сегодня коллектив филиала составляют свыше 600 человек. Перед ними стоят многие важные задачи, однако самая главная из них – безопасная и комфортная перевозка пассажиров.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

Весна, дорога, переезд

Дорожно-транспортные происшествия с участием железнодорожного транспорта зачастую кончаются тяжелыми последствиями для всех, кто находится в автомобиле.

11 апреля в 14.00 28-летний водитель, управляя автомобилем «Фольксваген-Пассат», двигаясь на 1-м км автодороги Н7015 Гнезно – Андреевичи со стороны д. Гнезно Волковысского района в направлении д. Андреевичи, на 905-м км железнодорожного перегона, при подъезде к железнодорожному переезду, не выполнил требование светофора, запрещающего движение, выехал на железнодорожный переезд, где столкнулся с приближавшимся справа со стороны железнодорожной станции Андреевичи мини-дизель-поездом (МДП-003). В результате происшествия водитель «Фольксвагена» от полученных травм скончался в карете скорой помощи. Ехавшая в качестве пассажира в автомобиле марки «Фольксваген» на заднем пассажирском сиденье справа 26-летняя женщина получила телесные повреждения и была госпитализирована, находившаяся в детском удерживающем устройстве трехлетняя девочка в ДТП не пострадала.

Напоминаем, что согласно ПДД водители могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу железнодорожному транспортному средству. При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан убедиться в отсутствии приближающегося поезда и руководствоваться указаниями дежурного по железнодорожному переезду, требованиями светофоров, дорожных знаков, дорожной разметки, положением шлагбаума и звуковым сигналом.

Запрещается выезжать на железнодорожный переезд:

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме независимо от сигнала светофора;
- при запрещающем сигнале светофора;
- при запрещающем сигнале дежурного;
- если за железнодорожным переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде;
- если к железнодорожному переезду в пределах видимости приближается поезд.

Аварийность на дорогах страны с 9 по 15 апреля

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)

Четверг, 9 апреля: 12–2–14
Пятница, 10 апреля: 12–2–13
Суббота, 11 апреля: 11–2–11
Воскресенье, 12 апреля: 9–0–10
Понедельник, 13 апреля: 4–1–8
Вторник, 14 апреля: 5–1–14
Среда, 15 апреля: 6–0–6
Итого: 59–8–76

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 11
Минская – 15
Брестская – 9
Гродненская –7
Витебская – 2
Могилевская – 5
Гомельская – 10

Сотрудники ГАИ примут дополнительные меры по обеспечению дорожной безопасности в местах проведения религиозных мероприятий, посвященных празднованию Пасхи. Наряды ДПС ориентированы на оказание помощи участникам дорожного движения.

Праздник будет безопасным

В целях обеспечения безопасности сотрудники ГАИ уделят особое внимание контролю соблюдения водителями скоростных режимов, правил проезда пешеходных переходов, а также физическому состоянию участников дорожного движения.

В связи с увеличением интенсивности дорожного движения на загородных дорогах настоятельно рекомендуем водителям быть предельно внимательными в плотном транспортном потоке, выбирать безопасную скорость движения с учетом конкретной ситуации на дороге, отказаться от необдуманных перестроений, обгонов, опережений и резких торможений, быть взаимовежливыми, обеспечить безопасную перевозку детей и пристегнуться всем сидящим в автомобиле.

Пешеходам и велосипедистам рекомендуется проявлять повышенное внимание при участии в дорожном движении, избегать выхода на проезжую часть, двигаться только по тротуарам, пешеходным, велосипедным дорожкам и обочинам, а в темное время суток обязательно обозначать себя световозвращающими элементами.

Госавтоинспекция поздравляет всех верующих православной конфессии с праздником светлой Пасхи и призывает вспомнить золотое правило – береженого бог бережет!

Желаем всем счастливого пути, рассчитываем на взаимопонимание и вашу сознательность!

Сезон открыли раньше срока

Ежегодно с наступлением весны проблема дорожно-транспортных происшествий с участием водителей мототранспорта становится особенно актуальной.

За три месяца этого года по вине водителей моторанспорта произошло 12 ДТП, в которых два человека погибли и 11 получили ранения. В двух из этих случаев мотоциклисты находились за рулем в состоянии опьянения.

10 апреля в 3.00 16-летний водитель мотоцикла ММВЗ на 164-м км автодороги Р98 (Свислочский район) неправильно выбрал скорость движения, не справился с управлением, упал на проезжую часть и получил травмы, с которыми был госпитализирован.

По данным анализа аварийности, дорожно-транспортные происшествия на мототехнике зачастую совершает и гибнет в них в основном молодежь в возрасте от 16 до 25 лет. Для молодых водителей, имеющих недостаточно опыта, характерно пренебрежение элементарными правилами безопасного поведения на дороге. К основным причинам ДТП с участием двухколесной техники можно отнести управление транспортом без права управления и навыков вождения, езду на неисправном и не прошедшем технический осмотр «железном коне», а каждое третье ДТП совершается мотоциклистами, находящимися в нетрезвом состоянии.

Главные обязанности водителей мотоциклов – наличие водительского удостоверения категории А, использование мотошлемов и защитных костюмов. Во избежание неприятностей на дороге в первую очередь необходимо хорошо освоить навыки вождения в разных ситуациях и дорожных условиях, соблюдать скоростные режимы, быть предельно внимательными и осторожными. Практика показывает, что даже секундная потеря бдительности на дороге может привести к ДТП с тяжелыми последствиями.

Ольга АМИНОВА, старший инспектор по агитации и пропаганде СП ДПС «Стрела» МВД Республики Беларусь

МЧС ИНФОРМИРУЕТ

Берегите легкие страны!

Теплая погода в конце прошлой недели негативно повлияла на обстановку с пожарами в природных экосистемах. На территории страны произошло более 2600 пожаров (лесных, торфяных и пожаров травы и кустарников). В результате таких возгораний погибли четыре человека, огнем были уничтожены жилые и дачные дома, хозяйственные постройки, много строений повреждено.

Для предупреждения случаев выжигания сухой растительности работники Партизанского РОЧС в выходные провели рейдовые мероприятия по лесопарковым территориям и зонам отдыха граждан. В ходе рейдов особое внимание обращалось на:

- соблюдение требований пожарной безопасности при разведении костров, специальные приспособления для размещения горящего угля и недопустимость выжигания сухой растительности;
- пресечение фактов незаконного выжигания сухой растительности, трав на корню, а также стерни и пожнивных остатков.

Информация об опасности и возможных последствиях нарушения правил безопасности при разведении костров и незаконного выжигания сухой растительности доводилась населению посредством громкоговорящей связи на оперативном автомобиле РОЧС. При непосредственном общении с отдыхающими им вручались тематические буклеты. Внимание граждан обращалось и на вопросы административной и уголовной ответственности за нарушение правил пожарной безопасности.

МЧС напоминает: в случае обнаружения фактов горения растительности, а также иных ЧС просим незамедлительно сообщать об этом по телефонам 101 или 112.

Татьяна РУСАЛОВИЧ,
Партизанский РОЧС г. Минска

Покажи сам и научи другого

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма – проблема всего общества. Обучение детей правильному поведению на дорогах необходимо начинать с самого раннего возраста.

С начала 2020 года на территории г. Минска с участием несовершеннолетних в возрасте до 18 лет зарегистрировано 8 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых 10 детей получили телесные повреждения, один ребенок погиб.

Важно, чтобы родители были примером для детей в соблюдении Правил дорожного движения:

- перед выходом на проезжую часть дороги снимайте наушники или капюшон, а также не смотрите в смартфон, поскольку все это отвлекает от оценки дорожной обстановки – ребенок должен усвоить, что при переходе дороги нужно сосредоточиться;

- не спешите, переходите дорогу размеренным шагом;

- переходите дорогу только в установленном месте и на разрешающий (зеленый) сигнал светофора;

- привлекайте ребенка к участию в ваших наблюдениях за обстановкой на дороге: показывайте ему те машины, которые готовятся поворачивать, едут с большой скоростью и т. д.;

- не выходите с ребенком на проезжую часть дороги из-за стоящих машин – это типичная ошибка, и нельзя допускать, чтобы дети ее повторяли;

- не разрешайте детям играть вблизи дорог и на проезжей части улицы.

Задача взрослых состоит в воспитании грамотных и дисциплинированных участников дорожного движения. Таким образом, обучение их правилам безопасного поведения на дороге может уменьшить тяжелые последствия и возможность их попадания в ДТП. Единственный, кто может их в этом убедить – взрослый человек своим личным примером.

Татьяна ЯЩЕНКО, ведущий специалист по АиП ОГАИ Центрального РУВД г. Минска

Легкий транспорт – тяжелые последствия

С установлением комфортной погоды на дорогах с каждым днем появляется все больше двухколесных транспортных средств, водители которых зачастую нарушают и просто игнорируют Правила дорожного движения, что приводит к дорожно-транспортным происшествиям. Именно аварии с участием этого вида транспорта заканчиваются достаточно тяжелыми последствиями.

В связи с этим Госавтоинспекция призывает и настоятельно рекомендует водителям всех двухколесных транспортных средств без исключения, прежде чем выехать на дорогу, в обязательном порядке убедиться в их технически исправном состоянии, а также обновить в памяти Правила дорожного движения.

Обычно меньше всего о безопасности думают мотоциклисты. Они грешат превышением установленных лимитов скорости, несоблюдением безопасной дистанции, легкомысленными обгонами и пренебрежением правил проезда перекрестков.

Наряду с дисциплиной решающим условием безопасной езды на мотоцикле является мастерство водителя. Бывают аварии, в которые мотоциклисты попадают без участия других транспортных средств. Иными словами, в этих случаях водители элементарно не справляются с управлением. В связи с этим Госавтоинспекция призывает водителей реально оценивать собственные возможности и не пренебрегать элементарными требованиями безопасности.

Госавтоинспекция напоминает:

- управлять мотоциклом необходимо в застегнутом мотошлеме, шлем должен обязательно быть и на пассажире также в застегнутом виде;

- для привлечения внимания других участников дорожного движения необходимо двигаться с постоянно включенным ближним светом фар или дневными ходовыми огнями (при их наличии);

- обязательны своевременная регистрация транспортных средств и прохождение ими техосмотра;

- при движении на двухколесном транспортном средстве всегда нужно оценивать дорожную ситуацию и выполнять все действия, необходимые для обеспечения безопасности, не превышать установленную скорость и избегать неосмотрительного, рискованного выезда на полосу встречного движения. Ведь именно в таких ситуациях случаются самые тяжелые по своим последствиям столкновения.

Не менее внимательными должны быть и велосипедисты, а также лица, управляющие иными средствами индивидуальной мобильности (самокаты, гироскутеры и т. д.).

Уважаемые участники дорожного движения! Не забывайте о том, что от вашей дисциплины и строгого выполнения ПДД зависит ваша безопасность и безопасность окружающих вас людей.

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

По столичным маршрутам

С целью улучшения транспортного обслуживания жителей микрорайона Каменная Горка-3 с 20 апреля для автобусного маршрута № 125 «ДС «Запад-3» – ТЦ Ждановичи» вводится остановочный пункт «Каменная Горка-3» по ул. Колесникова при движении в направлении «ДС «Запад-3».

В период проведения дорожно-строительных работ на Игуменском тракте в районе пересечения с ул. Шпилевского вносятся изменения в работу пассажирского транспорта с 20 по 26 апреля:

– движение троллейбусов маршрутов № 15, 24 со стороны ДС «Дражня» и ДС «Серебрянка» организуется до разворотного кольца «Червенский рынок»;

– работа троллейбусного маршрута № 6 отменяется;

– работа троллейбусного маршрута № 5 организуется ежедневно в целодневном режиме, интервалы движения по маршруту будут существенно сокращены;

– увеличивается количество автобусов на маршрутах № 2С «ДС «Лошица-2» – ст. м. «Тракторный завод», № 81Э «ДС «Лошица-2» – Вокзал», № 123 «ДС «Лошица-2» – пл. Независимости».

Пассажирам, имеющим проездные документы или единые проездные документы на определенный период времени (без лимита поездок), в составе которых один из видов транспорта троллейбус, предоставляется право на проезд без дополнительной оплаты в автобусах маршрутов № 2С, 65, 81Э, 123, 124, 191 на дублируемых участках.

Догонят до семидесяти

С начала года в «Минсктранс» поступило 49 автономных троллейбусов из ожидаемых 70, сообщает агентство «Минск-Новости».

До конца апреля в троллейбусные парки должна поступить от производителя еще 21 такая машина.

Сейчас новая для столицы техника работает на маршрутах, которые обслуживают троллейбусные парки № 3, 4 и 5: № 52 «ДС «Малиновка-4» –ДС «Кунцевщина», № 44 «ДС «Запад-3» – Бобруйская», № 59 «ДС «Серова» – Долгобродская». Скоро бесконтактные машины выйдут и на маршрут № 10 «ДС «Веснянка» – ДС «Малиновка-4», который обслуживается 3-м парком. Начали поступать они и во 2-й троллейбусный, но на линию их пока не выпускали.

Обычно такую технику направляют на маршруты, которые пролегают по наиболее загруженным участкам улиц, где часто наблюдаются заторы, нередки аварийные ситуации. Благодаря автономным троллейбусам, как утверждают транспортники, на маршрутах сокращается количество сбоев.

О том, что Минск закупит 70 троллейбусов с автономным ходом, сообщалось осенью прошлого года. Первые образцы такой техники начали поступать в «Минсктранс» в январе. Тогда их направили в 4-й троллейбусный парк.

Без ограничений

Удельный вес низкопольного подвижного состава в транспортном парке столицы составляет 86,1%, сообщает агентство «Минск-Новости».

Низкопольных автобусов в столице 86%, троллейбусов – 99%, электробусов – 100%, трамваев – 3% от общего количества. Кроме того, почти 55% подвижного состава оснащено аппарелями – выдвижными платформами для проезда в салон.

Количество городского транспорта, которым могут пользоваться люди с нарушениями опорно-двигательного аппарата, включая инвалидов-колясочников, увеличивается. В 2019 году в Минске появилось 180 низкопольных автобусов и 50 электробусов.

Учитываются и потребности людей с инвалидностью по зрению и слуху. На общественном транспорте внедряется система «Электронный гид». Это совокупность информационных экранов, мобильных приложений и программного обеспечения, что позволяет в автоматическом режиме передавать визуальную и звуковую информацию. В настоящее время ею оснащается вся новая техника, приобретаемая «Минсктрансом».

Адаптируется под потребности людей с инвалидностью и метрополитен. На всех станциях нанесены шуц-линии, установлены переговорные устройства связи с диспетчером для получения необходимой помощи. 14 станций метро оборудованы лифтами и подъемными платформами. Эксплуатируются 15 гусеничных лестничных подъемников типа Sherpa.

Материалы полосы подготовила Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

Освобождаются… перевозки

Как известно, логистика перевозок опасных грузов сопряжена с определенным риском и угрозой для жизни и здоровья человека, состояния окружающей среды, сохранности зданий и сооружений, техники и других материальных ценностей. Поэтому любая деятельность, связанная с перевозкой опасных грузов, регулируется строгими правилами, условиями и ограничениями.
Обо всех нюансах данных правил рассказывает ведущий государственный инспектор отдела надзора Гомельского областного управления Госпромнадзора Владимир Плеханов.

Несмотря на определенные риски и угрозы, Европейским соглашением ДОПОГ, а также Правилами по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь допускается перевозка опасных грузов с освобождениями (отступлениями) от установленных требований безопасности. Так, считается, что многие опасные грузы, упакованные в ограниченных или освобожденных количествах, или если максимальное количество опасных грузов, перевозимых в одной транспортной единице, не превышает определенных расчетных значений ДОПОГ, представляют собой меньшую опасность и к их перевозке предъявляют менее жесткие требования. То есть такие перевозки освобождаются от соблюдения большинства положений и ограничений ДОПОГ.

Давайте сейчас рассмотрим особенности организации перевозок опасных грузов в упаковках на одной транспортной единице без превышения максимальных количеств, рассчитанных в соответствии с ДОПОГ.

Какое количество баллонов с кислородом и пропаном можно перевозить в транспортном средстве, чтобы такая перевозка не считалась перевозкой опасных грузов? Можно ли водителю перевезти в автомобиле 10 ящиков растворителя, грунтовки и автомобильной краски, если он не имеет на руках свидетельства о подготовке для выполнения перевозки опасных грузов? Можно ли перевезти в машине фейерверки общей массой 3 т без соблюдения положений ДОПОГ?

За последнее время довольно часто приходится слышать и отвечать на такие или аналогичные вопросы, особенно от индивидуальных предпринимателей и частных лиц. Чтобы на них ответить, необходимо обладать достаточными знаниями в области перевозки опасных грузов. Приобрести такие знания можно как самостоятельно, изучив необходимые положения ДОПОГ (Правила по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь), так и на специальных учебных курсах, организованных учреждениями образования, или непосредственно обратиться за консультацией в Госпромнадзор.

Однако, к сожалению, на самостоятельное изучение положений ДОПОГ или учебу многим перевозчикам обычно не хватает терпения, времени, финансовых средств и т. д. Поэтому надеюсь, что данная информация поможет найти ответы на некоторые вопросы без окончания соответствующих учебных курсов и в кратчайшие сроки.

Итак, на перевозку веществ и изделий (опасных грузов) в упаковках не распространяется большинство положений ДОПОГ, если их максимальное количество, перевозимое на одной транспортной единице, не превышает определенных значений, выраженных в литрах или килограммах. Для определения максимального количества опасных грузов в упаковках, перевозимых на одной транспортной единице, разработана таблица, которая представлена в п. 1.1.3.6.3. ДОПОГ.

Таблица состоит из трех колонок. В первой указана транспортная категория, к которой относится перевозимый опасный груз. При этом порожняя неочищенная тара из-под веществ, отнесенных к транспортной категории 0, также относится к транспортной категории 0, а порожняя неочищенная тара из-под веществ, отнесенных к транспортным категориям 1, 2, 3 или 4, относится к транспортной категории 4. Транспортную категорию, кроме таблицы, можно определить по колонке № 15 таблицы А «Перечень опасных грузов».

Во второй колонке указаны все опасные грузы, соответствующие данной транспортной категории. Причем опасные грузы могут быть указаны как в виде конкретного вещества, например, ООН 1183 – этилдихлорсилан, так и в виде целых групп веществ (подклассов), например, группы А и О – удушающие и окисляющие газы.

И, наконец, в третьей колонке указано максимальное общее количество опасных грузов в упаковках, которое можно перевозить на одной транспортной единице без соблюдения основных положений ДОПОГ, выраженное в цифрах, означающих для изделий – массу брутто в килограммах (для изделий класса 1 массу нетто взрывчатого вещества в килограммах; для опасных грузов в механизмах и оборудовании, упомянутых в таблице А «Перечня опасных грузов» – общее количество содержащихся в них опасных грузов в килограммах или литрах в зависимости от конкретного случая); для твердых веществ, сжиженных газов, охлажденных сжиженных газов и газов, растворенных под давлением, – массу нетто в килограммах; для жидкостей и сжатых газов – номинальную емкость сосудов в литрах.

Таблица А «Перечень опасных грузов» размещена в томе 1 соглашения ДОПОГ, глава 3.2. и в Правилах по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь.

Рассмотрим примеры пользования табличными данными.

ПРИМЕР № 1.

На грузовом автомобиле необходимо перевезти 8 изделий № ООН 0190 – образцы взрывчатых веществ общей массой нетто взрывчатого вещества 20 кг. Необходимо определить, можно ли перевезти данное количество опасного груза с освобождениями от требований основных положений ДОПОГ?

РЕШЕНИЕ:

а) определяем транспортную категорию для указанного опасного груза ООН 0190.

По таблице или колонке № 15 таблицы А «Перечень опасных грузов» определяем, что опасное вещество с № ООН 0190 относится к транспортной категории 0.

б) по колонке 3 таблицы определяем максимальное количество опасного груза в упаковках, на перевозку которого распространяются освобождения ДОПОГ для транспортной категории 0. Для опасных грузов транспортной категории 0 максимальное общее количество на транспортную единицу составляет тоже 0, которая обозначает, что никакие освобождения ДОПОГ при перевозке данного опасного груза не применяются.

ВЫВОД.

Перевозка любого количества опасного груза ООН № 0190 должна осуществляться с полным соблюдением всех установленных положений и ограничений ДОПОГ.

ПРИМЕР № 2.

На транспортной единице перевозится 22 40-литровых баллона с № ООН 1072 (кислород сжатый). Необходимо определить, можно ли перевезти данное количество опасного груза с освобождениями от требований основных положений ДОПОГ?

РЕШЕНИЕ:

а) аналогично примеру № 1 определяем транспортную категорию для вещества № ООН 1072 – 3-я транспортная категория;

б) определяем единицы измерения: для сжатых газов – номинальная вместимость сосудов в литрах;

в) по колонке 3 таблицы определяем максимальное количество опасного груза в упаковках, на перевозку которого распространяются освобождения ДОПОГ для транспортной категории 3. Для опасных грузов транспортной категории 3 максимальное общее количество опасных грузов на транспортную единицу составляет 1000 литров;

г) определяем максимальное количество баллонов с кислородом сжатым, перевозку которых можно осуществлять в «льготных условиях». Для этого максимальное количество опасного груза в упаковках, на перевозку которого распространяются освобождения ДОПОГ для транспортной категории 3, делим на номинальную вместимость одного баллона в литрах: 1000/40 = 25 баллонов. То есть на перевозку 25 баллонов с № ООН 1072 в одной транспортной единице распространяются освобождения ДОПОГ. По заданию необходимо перевезти 22 баллона, что меньше, чем максимально допустимое.

ВЫВОД.

Перевозка 22 баллонов с кислородом сжатым № ООН 1072 может осуществляться без соблюдения основных положений ДОПОГ.

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

ПРИМЕР № 3.

На одной транспортной единице перевозится: один барабан с № ООН 1073 (кислород охлажденный жидкий), содержащий 150 кг (масса нетто) кислорода; десять 40-литровых баллонов с № ООН 1072 (кислород сжатый) и пять 40-литровых баллонов с № ООН 1066 (азот сжатый). Необходимо определить, можно ли перевезти данное количество опасного груза с освобождениями от требований основных положений ДОПОГ?

РЕШЕНИЕ:

Наименование опасного груза	Транспортная категория
Кислород охлажденный жидкий № ООН 1073	3
Кислород сжатый № ООН 1072	3
Азот сжатый № ООН 1066	3

Все перевозимые опасные грузы относятся к одной транспортной категории.

б) определяем единицы измерения: для сжатых газов – номинальная вместимость сосудов в литрах; для охлажденных сжиженных газов – масса нетто в килограммах;

в) определяем максимальное общее количество перевозимых в одной транспортной единице опасных грузов в упаковках для транспортной категории 3 – 1000;

г) определяем общее количество перевозимых опасных грузов:

Наименование опасного груза	Количество перевозимого опасного груза	Итого
Кислород охлажденный жидкий № ООН 1073	1 барабан, содержащий 150 кг	150
Кислород сжатый № ООН 1072	10 баллонов по 40 литров	400
Азот сжатый № ООН 1066	5 баллонов по 40 литров	200
Общее количество опасных грузов	150+400+200 = 750	

ВЫВОД.

На перевозку вышеуказанных опасных грузов распространяются освобождения ДОПОГ, так как их общее количество (750) не превышает максимального количества опасных грузов, перевозимых на одной транспортной единице, установленного для 3-й транспортной категории (1000).

ПРИМЕР № 4.

На транспортной единице перевозится: пять 40 литровых баллонов с № ООН 1049 (водород сжатый), один 12-литровый баллон с сероводородом ООН № 1053 и один барабан с № ООН 1073 (кислород охлажденный жидкий), содержащий 150 кг (масса нетто) кислорода. Необходимо определить, можно ли перевезти данное количество опасного груза с освобождениями от требований основных положений ДОПОГ?

РЕШЕНИЕ:

а) определяем единицы измерения, транспортную категорию и максимальное количество опасного груза на одну транспортную единицу для каждой транспортной категории:

Наименование опасного груза	Единица измерения	Транспортная категория	Максимальное количество опасного груза на одну транспортную единицу
Кислород охлажденный жидкий № ООН 1073	Килограммы	3	1000
Водород сжатый № ООН 1049	Литры	2	333
Сероводород № ООН 1053	Литры	1	20

б) определяем, не превышает ли общее количество каждого перевозимого опасного груза, максимально допустимых значений в отношении установленных для них транспортных категорий:

Наименование перевозимого опасного груза	Общее количество, выраженное в литрах (кг)	Максимально допустимое количество в отношении его для транспортной категории	Вывод
Кислород охлажденный жидкий № ООН 1073	1·150 кг. = 150 кг	1000	150 < 1000 (не превышает)
Водород сжатый № ООН 1049	5·40 л. = 200 л	333	200 < 333 (не превышает)
Сероводород № ООН 1053	1·12 л. = 12 л.	20	12 <20 (не превышает)

в) используя вышеуказанную формулу, определяем общее количество перевозимых опасных грузов на одну транспортную единицу:

Σ (ОГ1 · 50) + (ОГ №ООН · 20) + (ОГ2 · 3) + ОГ3) = (12 ·50) + (0 ·20) + (200 ·3) +150 = 600 + 600 + 150 = 1350.

ВЫВОД.

На перевозку вышеуказанных опасных грузов не распространяются освобождения ДОПОГ, так как их общее количество (1350) превышает максимально рассчитанное значение на одну транспортную единицу (1000).

(Все нижеуказанные примеры составлены исключительно для проведения расчетов, без учета требований безопасности при совместных перевозках).

И в заключение возникает вполне закономерный вопрос: так какие же требования ДОПОГ могут не выполняться и какие требования ДОПОГ должны выполняться, если на перевозку распространяются освобождения, связанные с количествами, перевозимыми на одной транспортной единице?

Ответ на этот вопрос изложен в п. 1.1.3.6.2. ДОПОГ.

Мы рассмотрели ряд примеров, когда перевозимые опасные грузы относятся к одной и той же транспортной категории. А как быть, если перевозимые опасные грузы относятся к разным транспортным категориям?

Если в одной и той же транспортной единице перевозятся опасные грузы, относящиеся к разным транспортным категориям, то сумма (Σ): количества веществ и изделий, отнесенных к 1-й транспортной категории, умноженного на 50, количества веществ и изделий с № ООН 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005, 1017 , умноженного на 20, количества веществ и изделий, отнесенных к 2-й транспортной категории, умноженного на 3, и количества веществ и изделий, отнесенных к 3-й транспортной категории, не должно превышать рассчитанное значения 1000.

Σ ((ОГ1 · 50) + (ОГ №ООН · 20) + (ОГ2 · 3) + ОГ3) ≤ 1000, где:

ОГ1 – общее количество опасных грузов, отнесенных к 1-й транспортной категории;

ОГ № ООН – опасные грузы ООН № 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005, 1017;

ОГ2 – общее количество опасных грузов, отнесенных ко 2-й транспортной категории;

ОГ3 – общее количество опасных грузов, отнесенных к 3-й транспортной категории.

ДЛЯ СПРАВКИ: при расчете не учитываются сумма опасных грузов, освобожденных от действия ДОПОГ (см. п.п. 1.1.3.1 a), b) и d)-f); 1.1.3.2.-1.1.3.5, 1.1.3.7, 1.1.3.9. и 1.1.3.10 ДОПОГ), а также опасные грузы, отнесенные к 4-й транспортной категории.

Транспортная категория	Вещества или изделия Группа упаковки или классификационный код/группа или № ООН	Максимальное общее количество на транспортную единицу
1	2	3
0	Класс 1: 1.1A/1.1L/1.2L/1.3L и № ООН 0190 Класс 3: № ООН 3343 Класс 4.2: Вещества, отнесенные к группе упаковки I Класс 4.3: № ООН 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3134, 3148, 3396, 3398 и 3399 Класс 5.1: № ООН 2426 Класс 6.1: № ООН 1051, 1600, 1613, 1614, 2312, 3250 и 3294 Класс 6.2: № ООН 2814 и 2900 Класс 7: № ООН 2912–2919, 2977, 2978 и 3321–3333 Класс 8: № ООН 2215 ангидрид малеиновый расплавленный Класс 9: № ООН 2315, 3151, 3152 и 3432 и приборы, содержащие такие вещества или смеси, а также порожняя неочищенная тара, за исключением тары под № ООН 2908, содержавшая вещества, отнесенные к этой транспортной категории	0

Транспортная категория	Вещества или изделия Группа упаковки или классификационный код/группа или № ООН	Максимальное общее количество на транспортную единицу
1	2	3
1	Вещества и изделия, отнесенные к группе упаковки I и не входящие в транспортную категорию 0, а также вещества и изделия следующих классов: Класс 1: 1.1B–1.1Ja /1.2B–1.2J/1.3C/1.3G/1.3H/1.3J/1.5Da Класс 2: группы T, TCa, TO, TF, TOC и TFC аэрозоли: группы C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC и TOC Класс 4.1: № ООН 3221–3224 и 3231–3240 Класс 5.2: № ООН 3101–3104 и 3111–3120	20
2	Вещества и изделия, отнесенные к группе упаковки II и не входящие в транспортную категорию 0, 1 или 4, а также вещества и изделия следующих классов: Класс 1: 1.4B–1.4G и 1.6N Класс 2: группа F аэрозоли: группа F Класс 4.1: Класс 4.3: Класс 5.1: № ООН 3225–3230, 3531 и 3532 № ООН 3292 № ООН 3356 Класс 5.2: № ООН 3105–3110 Класс 6.1: № ООН 1700, 2016 и 2017 и вещества и изделия, отнесенные к группе упаковки III Класс 9: № ООН 3090, 3091, 3245, 3480 и 3481	333

Транспортная категория	Вещества или изделия Группа упаковки или классификационный код/группа или № ООН	Максимальное общее количество на транспортную единицу
1	2	3
3	Вещества и изделия, отнесенные к группе упаковки III и не входящие в транспортную категорию 2 или 4, а также вещества и изделия следующих классов: Класс 2: группы A и O аэрозоли: группы A и O Класс 3: № ООН 3473 Класс 4.3: № ООН 3476 Класс 8: № ООН 2794, 2795, 2800, 3028 и 3477 Класс 9: № ООН 2990 и 3072	1 000
4	Класс 1: Класс 2: Класс 3: 1.4S № ООН 3537-3539 № ООН 3540 Класс 4.1: № ООН 1331, 1345, 1944, 1945, 2254, 2623 и 3541 Класс 4.2: Класс 4.3: Класс 5.1: Класс 5.2:	Не ограничено

Транспортная категория	Вещества или изделия Группа упаковки или классификационный код/группа или № ООН	Максимальное общее количество на транспортную единицу
1	2	3
4	Класс 6.1: № ООН 1361 и 1362, группа упаковки III и № ООН 3542 № ООН 3543 № ООН 3544 № ООН 3545 № ООН 3546 Класс 7: Класс 8: № ООН 2908–2911 № ООН 3547 Класс 9: № ООН 3268, а также неочищенная порожняя тара, содержавшая опасные грузы, за исключением грузов, отнесенных к транспортной категории 0	Не ограничено

****Для № ООН 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 и 1017 максимальное общее количество на транспортную единицу составляет 50 кг.**

Подготовила Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «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.

ЕСТЬ ТАКАЯ СЛУЖБА:
ЦЕНТР БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ

Центр,где все под контролем

– В метро – все под контролем, – утверждают работники ситуационного центра, которые круглые сутки отслеживают обстановку на всех объектах подземки и оперативно реагируют на различные вызовы.

Когда на экране моего смартфона отображается контакт «Ситуационный центр метрополитена», то даже зажигательная латиноамериканская мелодия рингтона воспринимается как-то тревожно. Особенно если это происходит после полуночи или ранним утром. Как правило, если тебя побеспокоили сотрудники этого оперативного подразделения, значит, в метро что-то случилось или возникла какая-то нештатная ситуация. Сразу скажу, что бывает это нечасто, но поводы порой достаточно серьезные.

Лично для меня самый неприятный момент, когда дежурный по метрополитену сообщает, что в такое-то время на такой-то станции на такой-то путь произошло падение пассажира.

– Машинист применил экстренное торможение, но столкновения избежать не удалось. На место прибыли сотрудники службы безопасности и других структур метрополитена. Вызвана бригада скорой медицинской помощи, оповещены сотрудники оперативных служб силовых структур, – спокойный и уверенный голос дежурного (в основном это женщины) четко произносит слова. Без эмоций, лишних глаголов и междометий. И тогда для многих оповещенных наступают долгие секунды, спрессованные в плотные минуты ожидания. Причем сколько бы лет каждый ни проработал в подземке, каких бы ситуаций ни повидал, – все равно к чужой боли неравнодушен. Ведь речь идет о человеческой жизни, о тревогах и печалях родных, близких пострадавшего пассажира. Случайно или преднамеренно он попал на рельсы, большого значения в этот момент не имеет. Главное, чтобы остался жив и не получил серьезных травм.

Перед глазами сотрудников дежурной смены ситуационного центра потом много раз прокручивается видеозапись случившегося на больших настенных мониторах. В том числе в присутствии различных должностных лиц. Впоследствии проводится пошаговый разбор ситуации, чтобы понять, что же на самом деле произошло. Правовую оценку тому или иному инциденту дают сотрудники правоохранительных органов после проведения соответствующих следственных действий. А о состоянии здоровья потерпевшего пассажира могут предоставить ин-

формацию только медицинские работники. Однако развитие событий обязательно отслеживается нашими специалистами.

Ситуационный центр работает в круглосуточном режиме. В составе дежурной смены (продолжительность 12 часов) – дежурный по метрополитену и два инспектора по видеонаблюдению. Доступ в помещение ситуационного центра строго ограничен.

Центр имеет в своем составе комплекс программно-технических средств – для сбора, обработки и передачи информации с автоматизированных рабочих мест. Это позволяет организовать взаимодействие диспетчеров подземки и экстренных служб Минска при нарушениях нормальной работы метро и возникновении чрезвычайных ситуаций.

Комплекс программно-технических средств осуществляет мониторинг и комплексный анализ видеоинформации на объектах метрополитена как в реальном времени, так и в режиме записи. Видеонаблюдение осуществляется аналоговой системой (1055 камер) в вестибюлях, на эскалаторах, платформах, главных путях в пределах станций, в тупиках, венткиосках и лифтах. Также видеонаблюдение производится цифровой системой (842 камеры) в пешеходных переходах станций, входах и выходах с вестибюлей и линейках турникетов.

Видеоинформация выводится на мониторы автоматизированных рабочих мест инспекторов видеонаблюдения, на восемь больших мониторов настенного размещения и при необходимости на четыре больших настенных монитора помещения комиссии по чрезвычайным ситуациям. Кроме того, есть возможность наблюдения складывающейся обстановки с помощью камер единой системы видеонаблюдения Минска, которые установлены в местах массового пребывания граждан. Это позволяет оперативно реагировать на изменения обстановки вблизи станций метрополитена.

Информация, поступающая из разных источников, оперативно доводится до сведения директора метрополитена, главного инженера, заместителей директора и главного ревизора по безопасности движения поездов. Организованы звуковое голосовое оповещение и SMS-рассылка работникам подземки по автоматизированной системе оповещения «Минский метрополитен».

Хорошо зарекомендовал себя и резервный канал информирования с применением планшета и интернет-мессенджеров, позволяющий по запросу руководства оперативно передавать фото- и видеоинформацию о происшествиях в метрополитене.

Так, определено, что наряду с руководством метрополитена пресс-секретарь одним из первых узнает о различных ситуациях в подземке. И если происходит что-то серьезное в рабочее время, я через считаные минуты прибываю в помещение ситуационного центра, чтобы на месте воочию оценить обстановку. При этом вижу, как собраны и организованы работники, как серьезно и ответственно они относятся к своей напряженной и очень важной работе.

Вообще же, различных ситуаций за время смены бывает немало. Где-то около станции подземки прорвало водопроводную трубу, пассажир почувствовал себя плохо в поезде, потерялся ребенок в метро, кто-то уронил на пути мобильный телефон, в пешеходном переходе граждане устроили потасовку, обнаружена несанкционированная торговля... Эти и многие другие моменты фиксируются и отслеживаются работниками центра. Они обязаны быстро сориентироваться в обстановке и довести точную информацию до причастных должностных лиц. Для этого нужно быть очень организованным, уметь оперативно анализировать ситуацию и обладать определенной стрессоустойчивостью. Поэтому случайных людей в этом подразделении, можно сказать, быстрого реагирования попросту нет и быть не может.

Структурное подразделение «Ситуационный центр» в Минском метрополитене было создано 16 ноября 2015 года. Штатная численность его работников составила 16 человек, сегодня это 11 женщин и пять мужчин. Несмотря на то что коллектив совсем небольшой, но, например, к 35-летию пуска Минского метрополитена сразу два работника ситуационного центра были отмечены руководством предприятия за высокий профессионализм и образцовое выполнение служебных обязанностей. Ценным подарком был награжден дежурный по метрополитену Владимир Буйвидович, а Почетной грамоты удостоена инспектор Марина Шестакова.

О каждом из этих сотрудников нужно сказать отдельно. Владимир Буйвидович – выпускник Даугавпилского техникума железнодорожного транспорта, трудится в метрополитене более 36 лет! То есть пришел работать в подземку еще до ее официального открытия. За эти годы ветеран сменил несколько должностей – был электромехаником и диспетчером различных служб. Поэтому Владимир Андреевич о родном метрополитене знает практически все и даже немножко больше. Это позволяет ему быстро ориентироваться в любой нештатной ситуации и оперативно принимать взвешенное решение.

Марина Шестакова в метрополитене с 2004 года, трудилась на различных должностях. В 2006-м окончила Международный гуманитарно-экономический институт по специальности экономист, но с подземкой не рассталась. В итоге в феврале 2018-го стала инспектором ситуационного центра и сейчас является одним из лучших специалистов этой структуры. Марина Васильевна быстро освоила и смежную специальность дежурного по метрополитену, не раз временно исполняла данные обязанности.

36 лет добросовестно трудится в подземке выпускница Оршанского техникума железнодорожного транспорта, ныне – дежурный по метрополитену Наталья Трухан. Ее стаж работы в метро пусть на 16 дней, но превосходит стаж Владимира Буйвидовича. Ее опыт и профессионализм также перенимают сотрудники с более скромным багажом лет.

Многие годы честно и ответственно трудятся в подземке дежурные по метрополитену Раиса Болбат, Светлана Миланович и Вероника Понюшенко. Дежурных в составе центра – пятеро, и все они – работники зрелые, с диапазоном стажа в метро от 14 до 36 лет.

Среди инспекторов ситуационного центра наиболее опытная Елена Горбачевская – в подземке с 1992 года. Другие инспекторы этого подразделения работают в метро значительно меньше: Наталья Зыбко – с 2012-го, Светлана Петрина – с 2013-го, Юлия Семка – с 2014-го, Ольга Новицкая – с 2015-го, Светлана Довнар – с 2016-го, Максим Царев – с 2015-го, Павел Супрун – с 2018 года. Причем все молодые специалисты системно перенимают опыт у «аксакалов» и не стесняются лишний раз обратиться к ним за советом. Тем более что при необходимости старшие товарищи всегда консультируют своих коллег.

С августа 2016 года и по настоящее время возглавляет центр Виктор Валюкевич (в метрополитене – с 2013 года). Он более 35 лет прослужил в различных структурах военного ведомства и уволился в запас в звании полковника. Многие годы Виктор Аркадьевич проходил службу в Центральном командном пункте Вооруженных Сил Республики Беларусь, поэтому профиль деятельности оперативного подразделения метрополитена освоил очень быстро.

Заместителем начальника ситуационного центра в 2018 году назначен Александр Ильяш (пришел в подземку в 2016-м). Он очень быстро влился в коллектив и освоился в должности. Ильяш окончил два вуза – БГУ и БНТУ, дипломированный физик, математик-экономист и инженер-строитель. Аналитический склад ума и здоровый прагматизм Александра Юрьевича не раз помогали коллективу в экстренных ситуациях.

В марте этого года на базе Минского метрополитена состоялся городской семинар руководителей коммунальных предприятий столицы. Участие в нем принял заместитель председателя Мингорисполкома Александр Дорохович. Наряду с другими объектами подземки гости посетили ситуационный центр и были впечатлены уровнем его оснащенности и оперативностью реагирования на различные вызовы.

Наш ситуационный центр нередко посещают коллеги из других метрополитенов, Входящих в Международную ассоциацию «Метро». Минчане всегда открыто делятся опытом с гостями, рассказывают о перспективах развития.

В скором времени ситуационный центр сменит дислокацию и разместится в новом инженерном корпусе. Увеличится штат, будет усовершенствовано техническое оснащение подразделения. Его специалистам предстоит осуществлять мониторинг еще и третьей – Зеленолужской линии метрополитена. И сегодня нет сомнений, что коллектив этого подразделения справится с новой ответственной задачей.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

ИДЕМ В РЕЙД

«Помирать собирайся, а жито сей!» – говорили наши мудрые предки. Твердой была вера их, а потому и дух несгибаемым. Вот и мы во время разбушевавшегося не на шутку коронавируса тоже понимаем, что если ничего не посеешь, то и убирать будет нечего.

Посевная и люди в погонах

В самой северной области Беларуси – Витебской – идет посевная кампания. По данным на 15 апреля, было посеяно около 45 процентов яровых зерновых и зернобобовых культур. Зерновой клин Витебской области в этом году составит 450 тыс. га, включая 213 тыс. га озимых зерновых и 75 тыс. га бобовых. Площадь крестоцветных займет 110 тыс. га (58 тыс. га озимых), под лен отведено 13 тыс. га, картофель – 2 тыс. га, кукурузу на силос – 90 тыс. га, овощи – почти 0,4 тыс. га.

Насколько по-хозяйски на предприятиях агропромышленного комплекса Витебщины подготовились к выходу техники в поле, безопасному участию в дорожном движении, проверяют рабочие группы из числа сотрудников подразделений органов внутренних дел. В одном из таких рейдов принял участие и наш корреспондент.

Первым делом путь лежал в производственный кооператив «Ольговское». Хозяйство большое по территории и упирается в городскую черту. Нас встретил заведующий ремонтными мастерскими отделения «Бабиничи» Дмитрий Изобов. Для него нынешняя посевная – седьмая в этом хозяйстве. И он знает: как подготовишься к ней, так ее и проведешь.

– *Допуск сельскохозяйственной техники к участию в дорожном движении не будет разрешен без наличия на ней маячков оранжевого цвета и световозвращающих элементов,* – обращает внимание старший госавтоинспектор ОГАИ Витебского РОВД Илья Войтов.

Его взгляд привлек одиноко стоящий прицеп для разбрасывания органических удобрений без опознавательных знаков.

Не прошло и минуты, как красные полоски обозначили габариты техники.

– *Фликеры для транспорта закуплены, приобретены под потребность и проблесковые маячки оранжевого цвета,* – заключил заведующий ремонтными мастерскими, подчеркнув, что перед выходом в поле каждая единица техники сдает экзамен на их наличие.

– *В наших же интересах провести посевную без происшествий,* – говорит Дмитрий Изобов.

В разговоре он вспомнил опыт прошлых лет, когда сотрудники ГАИ оказывали содействие в сопровождении крупногабаритной техники по дорогам общего пользования:

– *Будем обращаться за помощью и сейчас.*

– *Не откажем, будьте уверены!* – обещает сотрудник ГАИ.

Оперуполномоченный отделения по борьбе с экономическими преступлениями Витебского РОВД Дмитрий Колосенок интересуется состоянием специально отведенной площадки для хранения металлолома, объясняя это тем, что при проведении мониторинга в прошлом году она отсутствовала.

– *Сегодня ситуация коренным образом изменилась. После того, как нами было указано на подобный недостаток, за дело принялись здесь безотлагательно. И сейчас просто поддерживают порядок,* – резюмирует сотрудник ОБЭП.

Приняты дополнительные меры по технической укрепленности мехдвора. Сегодня в сельхозпредприятии подумывают об оснащении объекта камерами видеонаблюдения, что позволит не только предупредить мелкие хищения, но и не допустить нарушений трудовой и исполнительской дисциплины.

Стоит задуматься об этом и руководству ОАО «Возрождение».

А пока сторожа обеспечивают охрану объекта по всему периметру, уверяет главный инженер открытого акционерного общества Василий Богатко. Им доверено зорко следить и за недопущением посторонних в ремонтные боксы. Участковый инспектор милиции Витебского РОВД Дмитрий Рябов указывает на недостаточную укрепленность объекта.

Каждый из участников рабочей группы провел с присутствующими инструктаж. Правоохранители обозначили ряд мероприятий по предупреждению краж с объектов АПК, недопущению хищения минеральных удобрений, зерна, горюче-смазочных материалов, а также по обеспечению их надлежащей сохранности, исключению фактов разукомплектования сельскохозяйственной техники.

Филиал СХП «Мазоловогаз» – следующее хозяйство в маршруте. По пути замечаем мощный «Кировец». Старший госавтоинспектор Илья Войтов включил проблесковые маячки и подал знак об остановке. После проверки необходимых документов, в том числе и путевого листа, страж дорожного порядка предложил сопроводить крупногабаритную технику на базу.

– *Для безопасности дорожного движения!* – подчеркнул сотрудник ГАИ, напомнив механизатору о том, что необходимо обязательно оповещать других участников о своем присутствии на дорогах общего пользования ближним светом фар и включенным маячком оранжевого цвета. – *Если впервые несоблюдение этих требований обернется замечанием, то в следующий раз – уже штрафом.*

Базой оказался центр технического диагностирования, обслуживания, ремонта и хранения техники. В хозяйстве внедрены GPS-мониторинг транспорта и контроль расходования топлива. Заместитель директора по механизации Роман Хашковский в режиме реального времени знает, где находится каждый работник. В филиале СХП «Мазоловогаз» машинный двор – пример порядка.

В марте в сельскохозяйственных предприятиях Витебской области прошла кампания по проведению технического осмотра транспортных средств. Такой техосмотр проводится ежегодно накануне весенних полевых работ и включает несколько этапов. На первом этапе техосмотру подлежат тракторы и прицепы к ним. На втором этапе проверят кормоуборочные комбайны, на третьем – зерноуборочные. Комиссии в составе представителей райинспекций Гостехнадзора и ГАИ проэкзаменовали водителей автотранспорта всех субъектов хозяйствования в сельской местности.

– *В «Мазоловогазе» всегда образцово-показательно подходят к вопросам государственного технического осмотра. И дело здесь не в деньгах. Руководители этого сельхозпредприятия понимают, что за техникой нужно следить, тогда и она даст отдачу, не возникнет проблем с Госавтоинспекцией, не будет нелепых происшествий,* – поясняет Илья Войтов.

По большому счету присутствие сотрудника Госавтоинспекции при техническом осмотре транспортных средств сельхозпредприятий сводится к формальности – проверить водительские удостоверения, регистрацию, другие моменты... Инспекторы Гостехнадзора свое дело знают не хуже сотрудников ГАИ, они на этом поприще собаку съели. Здесь важен другой момент – психологический. Присутствие человека в погонах придает большее значение мероприятию, исключает чисто ведомственный подход. В Гостехнадзоре на районном уровне теоретически могут согласиться с руководством сельхозпредприятия, что «лысая» резина на колесах еще послужит, что лампочку заменить можно и позже, что световозвращающие элементы на ход техники влияния не оказывают. Сотрудники Госавтоинспекции таких вольностей не допускают. Безопасность превыше всего. К тому же они фиксируют технику, которая не прошла техосмотр и получила предписание об устранении недостатков, а после в ходе рейдов отслеживают, чтобы она не появлялась на дорогах.

Непозволительно, когда перед выездом в рейс водители не проходят медицинское освидетельствование, некоторые за руль садятся в нетрезвом состоянии и даже не имея права на управление транспортом. А ведь это – прямой путь к ДТП, человеческим жертвам. При выявлении таких фактов к нарушителям будут приниматься самые жесткие меры, в том числе к руководителям, лицам, ответственным за техническое состояние транспорта.

Когда за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии стали всех без исключения лишать водительских прав, отдельные трактористы числились в хозяйствах слесарями, а на деле их привлекают работать на тракторах. В Госавтоинспекции знают об этом и принимают жесткие меры. Руководители хозяйств, когда вскрываются такие факты, утверждают, что идет посевная, а других людей у них нет. В Госавтоинспекции не намерены смотреть на такие «художества».

Внезапные рейды-проверки в ходе посевной кампании не мешают работе, как некоторые утверждают, а показывают, как сельхозпредприятия на деле подготовились к этому ответственному мероприятию – устранили недочеты, выявленные в ходе плановых техосмотров, укомплектовали водительский состав, настроили механизаторов на безаварийную работу.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

По меньшей мере 11 человек погибли, еще пять пострадали в результате дорожно-транспортного происшествия в провинции Цзилинь на северо-востоке Китая.

Инцидент Цяньаньского уезда

Об этом говорится в опубликованном в среду заявлении уезда Цяньань. Авария произошла в 5.30 по местному времени на участке шоссе номер 503 на территории уезда Цяньань городского округа Сунъюань в результате столкновения трех транспортных средств.

На опубликованных в интернете видеозаписях с места происшествия видно, что на шоссе столкнулись микроавтобус, легковой и грузовой автомобили. В результате столкновения произошел пожар. Согласно заявлению министерства общественной безопасности КНР, власти уже направили рабочую группу в Цяньань для установления причин и расследования инцидента.

На автопилоте

В Калифорнии электромобиль Tesla Model 3 во время движения с включенным автопилотом попал в ДТП. Момент аварии сняла камера электрокара. На опубликованном в YouTube ролике видно, что столкновение произошло при плохих погодных условиях. Из-за сильного дождя автотрасса была мокрой.

Водитель черного пикапа, судя по всему, не смог справиться с управлением, его авто, кружась на скользкой дороге, пересекло несколько полос и оказалось перед движущейся «Теслой». «Я ударил по тормозам, не дожидаясь реакции автопилота. Не уверен, кто сработал быстрее – я или система», – рассказал владелец элекрокара Трой Дэвис, сидевший за рулем в момент ДТП.

Тем не менее Tesla врезалась в пикап. К счастью, в результате аварии никто не пострадал. При этом виновник ДТП скрылся с места происшествия.

Владелец электрокара надеется, что видео с камер его авто поможет найти хозяина пикапа.

Несмотря на то что пикап Tesla появится в продаже только в конце 2021 года, в Сети появился видеоролик, в котором новый Tesla Cybertruck колесит по дорогам общего назначения в потоке других автомобилей.

Без срока давности

Следственный комитет России (СКР) продолжает расследование уголовного дела о крушении в 2010 году польского самолета Ту-154М в Смоленске: в результате катастрофы погиб президент страны Лех Качиньский, а также сопровождавшие его политики и военные. Об этом в пятницу, 10 апреля, Ленте.ру рассказала официальный представитель ведомства Светлана Петренко.

«По данным следствия, в трудных метеоусловиях командир воздушного судна должен был принять решение об уходе на запасной аэродром, но этого сделано не было. Последующие ошибочные действия экипажа и привели к трагедии», – рассказала Петренко.

По словам официального представителя СКР, экипаж продолжил заход на посадку в условиях отсутствия видимости, а также не отреагировал на систему раннего предупреждения о приближении земли. На высоте около 11 метров борт столкнулся со стволом дерева. В результате отрыва части крыла самолет стал вращаться и, перевернувшись, упал на землю.

«Версия о возможном взрыве на борту Ту-154М не нашла своего подтверждения. Доводы иностранных специалистов о наличии следов взрывчатых веществ полностью опровергнуты экспертами, проводившими многочисленные судебные экспертизы как на территории России, так и на территории Польши», – отметила Петренко.

Она подчеркнула, что в рамках уголовного дела российские следователи неоднократно оказывали содействие польским компетентным органам в проведении совместных осмотров обломков частей воздушного судна. Всего СКР исполнил свыше 40 запросов польской стороны и далее открыт к полному и всестороннему взаимодействию.

28 октября 2019 года сообщалось, что российские и польские следователи в очередной раз осмотрят обломки разбившегося в 2010 году самолета президента Польши Леха Качиньского.

Высокопоставленные польские политики летели на траурные мероприятия в Катынь, где захоронены польские военнослужащие. Все пассажиры и члены экипажа – 96 человек – погибли.

Груз стратегического назначения сгорел

В Америке недалеко от города Даллас автомобиль, груженный туалетной бумагой, попал в ДТП. Авто перевернулось, и часть «дефицитного» товара сгорела. Водитель в происшествии не пострадал.

Отмечается, что из-за пожара полицейские вынуждены были временно перекрыть соседние шоссе.

Под откос

Вагоны-цистерны с мазутом сошли с рельсов в районе ж/д станции Гайдамак во Владивостоке, сообщается на сайте ГУ МЧС по Приморскому краю.

В среду поступило сообщение о том, что на железнодорожной станции Гайдамак сошли с рельсов пять цистерн с мазутом. Разлива топлива нет. Повреждено 50 м пути.

На место происшествия была направлена оперативная группа МЧС, а также несколько подразделений пожарно-спасательных частей и восстановительный поезд.

«Происшествие на движение электропоездов со станции Чуркин не повлияло. Пострадавших нет», – уточняется в сообщении.

Зима в середине апреля

В субботу, 11 апреля, во второй половине дня Пензу накрыло снегом. Не прекращающийся до ночи снегопад наделал немало бед.

Конечно же, люди в такую погоду предпочитали на улицу носа не показывать – в регионе режим самоизоляции. Однако некоторые рискнули выехать на машине. Немного увереннее на дороге чувствовали себя те, кто еще не успел «переобуть» авто.

Без аварий, конечно же, не обошлось. Днем на проспекте Победы в Пензе машина такси вылетела с моста. Водителя отвезли в больницу. Пассажиров в салоне не было. На перекрестке улиц Красная и Лермонтова, по словам очевидцев, Lexus выехал на тротуар.

Вечером одна машина улетела в кювет. Усилившийся к вечеру ветер принес еще неприятностей. По городу начали массово ломаться и падать деревья. Очевидцы делились фотографиями одного ЧП за другим в соцсетях. В некоторых случаях ветки просто падали на проезжую часть, преграждая путь, накрывали припаркованные около домов автомобили, рвали провода. Чтобы ликвидировать последствия снегопада, городским коммунальщикам придется хорошо потрудиться в ближайшее время.

«Титаник»: первооткрыватель катастроф

В ночь на 15 апреля 108 лет назад затонул «непотопляемый» лайнер «Титаник». Это не самая крупная морская катастрофа, но самая известная.

О крушении «Титаника» сегодня многие знают из легендарного фильма Джеймса Кэмерона, собравшего в свое время рекордное количество «Оскаров» за всю историю кинематографа. История «Титаника» – прекрасный пример того, как режиссерский талант может влиять на историческую память. Кэмерон смог не просто максимально поэтизировать катастрофу, но и сделать из нее романтическую историю с личной трагедией.

И это нашло такой отклик в массах, что к затонувшему больше века назад кораблю до сих пор регулярно спускаются профессиональные дайверы. Последнее такое погружение состоялось летом прошлого года. Тогда исследователи обнаружили, что «Титаник» постепенно исчезает и некоторые части огромного корабля уже полностью разложились.

Однако стоит вспомнить, что после «Титаника» в XX веке случались и более масштабные морские катастрофы. В основном, правда, они пришлись на военное время, поэтому не вызвали такого резонанса. Но если на «Титанике» погибло около полутора тысяч человек, то, например, в результате подрыва советской подводной лодкой немецкого лайнера «Вильгельм Густлофф», в 1945 году увозившего от наступавшей Красной армии беженцев и раненых немецких солдат, жертвами стали более девяти тысяч человек.

В том же году британские истребители подорвали сразу два немецких корабля: «Кап Аркона» и «Тильбек». Общее число жертв разнится от семи до девяти тысяч человек, большинство из них были узниками нацистских концлагерей – британские войска приняли плавучие тюрьмы за военные суда.

Но и в мирное время случались крупные морские катастрофы. Можно вспомнить, например, столкновение пассажирского парома «Донья Пас» с танкером «Вектор», перевозившим нефтепродукты в 1987 году недалеко от Филиппин. В результате столкновения – взрыв, пожар, море вокруг тонущего корабля полыхает огнем, а под водой плавает множество голодных акул. Шансы выжить в таких условиях минимальны. Тогда погибло более четырех тысяч человек.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

Умные дороги

Представитель рабочей группы национальной технологической инициативы «Автонет» Ярослав Федосеев рассказал, что система позволит предотвращать опасные ситуации и ДТП с участием пешеходов, особенно ночью и при ухудшении погодных условий.

«Данные о пешеходе, который планирует перейти дорогу в неположенном месте, будут поступать напрямую в автомобиль с помощью технологии V2X и бортового оборудования. В России достаточно высокая смертность пешеходов. Наша технология позволит снизить риски минимум на 20-25%. Мы ожидаем, что в ближайшие четыре-пять лет технология акустического мониторинга будет тиражирована в большинство регионов России», – цитирует Федосеева РИА «Новости».

Отмечается, что система фиксирует вибрации от пешехода и открытых люков на дороге и передает информацию на бортовой компьютер автомобиля. Точность определения расположения события – до 1 метра, плотность определения событий – до 20 человек на 20 метров участка обочины.

Интерес к технологии уже проявили два десятка регионов России, в том числе Башкирия, Хабаровский и Красноярский край, Пензенская и Калининградская области.

Проект умной дороги запустят до 31 мая. Умная дорога будет передавать автомобилю информацию о трафике, состоянии дорожного покрытия, наличии пешеходных переходов, приближении скорой помощи и другие данные с помощью высокоскоростной связи V2X.

А до 12 мая этого года премьер-министр Михаил Мишустин поручил разработать комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования беспилотных авто.

С 15 апреля по Москве и Московской области передвигаться на личном и общественном транспорте можно только при наличии электронного пропуска. За его отсутствие будут штрафовать и автомобилистов, и пассажиров общественного транспорта.

Предъявите пропуск

Как пояснили власти, система носит заявительный характер и получить пропуск может каждый, но достоверность предоставленных сведений могут и проверить. Пропуск для передвижения представляет собой набор букв и цифр. Первые четыре знака обозначают дату окончания срока действия документа, а остальные 12 позволят идентифицировать его владельца и цель поездки.

Электронные пропуска поделены на три категории: для поездок на работу или служебных разъездов – выдается один раз сроком действия до 30 апреля; для поездок в медицинские учреждения – выдается для поездок в конкретную больницу, количество таких пропусков в неделю не ограничено; разовый – для поездок в личных целях, не нарушающих правила режима повышенной готовности, – выдается на один день не более двух раз в неделю. При передвижении на автомобиле пропуск должен быть не только у водителя, но и у каждого пассажира. То же касается поездок на такси.

Власти уточнили, что для передвижения по Москве пешком в рамках установленного режима самоизоляции (в магазин, аптеку и т. д.) получать пропуск не нужно.

Возьми. И купи

Китай постепенно оправляется от коронавируса – даже в Ухане, который стал очагом распространения инфекции, вновь заработал завод PSA Group. Однако потребительский спрос на автомобили падает.

В обычный год к настоящему времени в Китае было бы продано более 6 миллионов новых авто. Однако сейчас их число только приблизилось к 3,7 миллиона.

Теперь правительство раздает людям деньги, чтобы помочь авторынку встать на ноги после пандемии коронавируса. О ситуации в стране рассказал CNN.

Так, в дюжине городов и провинций поощряют людей покупать машины. Власти предлагают им субсидии в размере до 1400 долларов за автомобиль.

Кроме того, в прошлом месяце правительство объявило о продлении на два года налоговых льгот и субсидий для компаний, которые занимаются электрическими и гибридными авто. В марте было продано всего 53 тысячи таких машин – на 53% меньше, чем в 2019-м.

Продажи автомобилей снизились на 42% в первом квартале 2020 года по сравнению с прошлым годом. В феврале рынок упал на 79%. Тогда в стране с 1,4 млрд человек было зарегистрировано всего около 310 тысяч проданных авто. А в марте в Китае продали всего 1,43 миллиона машин, что на 43% меньше, чем в марте 2019 года.

Турецкий дизайн зарегистрируют

В понедельник турецкая марка TOGG объявила, что Ведомство по интеллектуальной собственности Европейского союза приняло заявку на регистрацию дизайна электрокроссовера C-SUV. Между тем заявки на регистрацию дизайна в США, Индии, Китае, Японии и Южной Корее все еще ожидают одобрения. Об этом сообщает информагентство Anadolu.

«Компания завершила еще один важный шаг в процессе разработки машины», – говорится в сообщении TOGG.

TOGG будет выпускать пять различных моделей – кроссовер, седан, хетчбэк, а также кроссовер и минивэн B-сегмента. Все они будут построены на новой оригинальной платформе.

Марка уже обратилась в турецкое патентное ведомство, чтобы получить права промышленной собственности на отечественный автомобиль, который должен пойти в серийное производство в 2022 году. Вслед за кроссовером в серию последует седан. Прототипы моделей представил президент страны Реджеп Тайип Эрдоган 27 декабря прошлого года.

На презентации было объявлено, что к моменту выхода с конвейера первого электрокара в стране будет готова инфраструктура для зарядки авто. В производство TOGG инвестирует около 22 миллиарда лир.

О технических характеристиках C-SUV известно немного. Заявлено, что машина сможет проезжать максимум 300 или 500 километров на одном заряде (в зависимости от комплектации) и заряжаться до 80% меньше чем за 30 минут.

Поток будут сдерживать

Китайская полиция запустила общенациональную кампанию по обеспечению безопасности движения на скоростных автодорогах. Об этом сообщили ИА «Синьхуа» в министерстве общественной безопасности Китая.

На фоне улучшения эпидемиологической ситуации, восстановления экономического и социального порядка и свободного передвижения всех транспортных средств по скоростным автомагистралям страны на них быстро растет поток, говорится в циркуляре департамента организации дорожного движения ведомства.

Кампания, которая продлится 100 дней, нацелена на ликвидацию нарушений ПДД, в том числе превышения допустимого числа пассажиров, превышения скорости, вождения в состоянии утомления, незаконного использования аварийных полос и парковки в неположенных местах.

Департамент также подчеркнул важность использования ремней безопасности и соблюдения безопасной дистанции во время движения по автострадам.

«Платон» отремонтирует дороги

Капремонт с увеличением до четырех полос движения будет выполнен на 44 участках федеральных автодорог РФ общей протяженностью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны.

Общая стоимость ремонтных работ составит 79,3 млрд рублей. Ремонт пройдет на самых загруженных участках федеральных дорог, средняя интенсивность движения по ним превышает 10 тысяч автомобилей в сутки.

«Их капитальный ремонт повысит пропускную способность, ликвидирует очаги аварийности и обеспечит разделение потоков движения. Особое внимание мы уделяем мостам и путепроводам. Дополнительные средства позволят своевременно провести их восстановление. В итоге эти работы повысят безопасность движения для миллионов автомобилистов и грузоперевозчиков», – отметил замглавы Минтранса и руководитель Росавтодора Андрей Костюк.

Он добавил, что на трассах Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск и Р-351 Екатеринбург – Тюмень будет отремонтировано по 80 км, на автодорогах Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике и на Р-256 «Чуйский тракт» – по 30 км и свыше 20 км на трассах Р-242 Пермь – Екатеринбург и Р-255 «Сибирь».

Система взимания платы с грузовиков с разрешенной максимальной массой более 12 тонн в счет возмещения ущерба при движении по федеральным автомобильным дорогам, получившая название «Платон», заработала в России с 15 ноября 2015 года.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

«Монастыри – тихая пристань. Они подобны светочам, которые светят людям издалека, привлекая всех к своей тишине».

Святитель Иоанн Златоуст

«На карте каждой христианской страны есть особые места, олицетворяющие собой духовное начало национальной истории. В Украине такой святыней является Успенская Киево-Печорская лавра, в России – Троице-Сергиева лавра, на Белой Руси – Жировичский Успенский монастырь».

Матерь Божия живет в Жировичах

Эти слова принадлежат Почетному Патриаршему Экзарху всея Беларуси митрополиту Филарету.

– Матерь Божия живет в Жировичах, – говорит он. – Всех, приходящих к ней, она принимает с любовью, благоволит праведным и милует грешных, ответствует на самые сокровенные просьбы, дарует все потребное и для здравия тела, и для спасения души.

Национальная духовная твердыня в этом году отмечает сразу три юбилея – 550-летие явления Жировичской иконы Божией Матери, 500-летие повторного обретения Жировичской иконы Божией Матери, 500-летие образования Жировичского Успенского мужского монастыря.

За пять веков существования Жировичская обитель видела немало бедствий, гонений и войн. Но она никогда не закрывала свои врата перед паломниками и богомольцами, притекавшими, чтобы поклониться чудотворному образу. В прошлом столетии, ставшем для православной церкви временем тяжелых испытаний, Жировичский монастырь оставался единственным действующим в БССР. Много скорбей пришлось претерпеть его насельникам. Но духовная обитель неизменно пребывала под покровом своей заступницы. Монастырская братия не раз бывала свидетелем случаев благодатной помощи и утешения Пресвятой Богородицы.

Удивительно, но за 500 лет существования Успенского Жировичского монастыря не было создано ни одной масштабной исторической монографии. Этот пробел попыталась восполнить настоятельница Гродненского Рождество-Богородичного женского монастыря игумения Гавриила (Глухова). По письменным источникам, преданиям и свидетельствам современников, она воссоздала историю духовной обители. Книга получила название «Всерадостное заступление Белой Руси».

Во время работы над ней автор совместно с преподавателем Минской духовной семинарии протодиаконом Павлом Бубновым разыскала в архивах документы, подтверждающие дату первого обретения Жировичской иконы Божией Матери в 1470 году. А специальная комиссия богословов, работавшая по благословению Патриаршего Экзарха Всея Беларуси, митрополита Павла, пришла к выводу, что второе обретение иконы и основание монастыря относятся к 1520 году.

Матушка Гавриила сумела охватить огромный пласт времени, событий и лиц, не упустив политические, экономические и идеологические аспекты, без которых было бы трудно понять и оценить существование обители благочестия. Презентация книги стала важнейшим событием в рамках празднования юбилейных дат.

– Прежде всего я хотела привнести в это исследование частичку своей любви, своего сердца и своей благодарности тем подвижникам, которые несли здесь свой молитвенный подвиг и хранили святую обитель во все периоды ее многоскорбной истории, – сказала матушка Гавриила. – Роль любого монастыря в современном мире ничуть не отличается от той, которая была сто лет назад. Монастыри – как термометры, определяющие температуру общества. Монастыри – это маяки, показывающие правильный путь к Богу, к Правде, к Свету. Здесь совершается круглосуточная молитва, благодаря которой и существует мир. Мы молимся не только о себе и близких, мы молимся о всех. Это очень сложно! Постойте, помолитесь хотя бы полчаса – и вы почувствуете невыносимую тягость и усталость. Легче стог сена перенести или дров нарубить. Жить в монастыре гораздо тяжелее, чем в миру. Монастырь – это высшая школа жизни. Преподобный Паисий-Святогорец говорил: «Если бы мирские люди знали, какая сложная и трудная жизнь в монастыре, то никто б никогда не пошел в монастырь. Но если бы люди знали, какая награда в Вечности ждет тех, кто претерпит все скорби и трудности земные, то тогда бы все пошли в монастырь».

Жировичская обитель принимает до 100 тысяч паломников в год. Ее посещали многие известные люди и государственные деятели. В мае 1996 года здесь побывал Президент Беларуси Александр Лукашенко. В книге «Всерадостное заступление Белой Руси» приводятся его слова: «Жировичскую чудотворную икону Божией Матери почитают и православные, и католики. Государство в долгу у святых людей, которые через все трудности жизни сохранили для народа эту святыню и сам монастырь».

– Надо отдать должное руководителю нашей страны, – говорит матушка Гавриила. – Он не бросил слова на ветер, хоть это были сложные 1990-е годы. На территории Жировичской обители начались масштабные строительные работы. Те, кто был здесь 10–20 лет назад, могут сравнить, каким был и каким стал Жировичский монастырь. Такого благолепия, которое мы видим сейчас, духовная обитель еще не переживала.

Промыслом Божиим Успенский монастырь, переживший все исторические лихолетья, не только сохранился до наших дней, но и преображается внутренне и внешне. В преддверии юбилейных торжеств Жировичи словно переживают второе рождение. За счет средств республиканского бюджета ведется реконструкция монастырских зданий, благоустраивается территория. В полутысячелетних монастырских стенах сегодня по-прежнему кипит жизнь. А значит, летопись духовного подвига продолжается.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

Председатель Синодального информационного отдела Белорусской Православной Церкви протоиерей Сергий Лепин:

– Я – типичное дитя перестройки. Я учился в старших классах, когда рушился Советский Союз. И однажды разговоры о родине стали для меня разговорами ни о чем. Но в годы учебы в Минской духовной семинарии я вдруг обнаружил, что слово «родина» для меня стало ассоциироваться с Жировичами.

Профессор Минской духовной академии Валентина Теплова:

– Каждое новое слово о Жировичах заставляет размышлять, изучать очень непростую историю православной церкви и монастырей на белорусской земле. Они возникли вскоре после крещения Руси и развивались весьма полнокровно. В монастырях создавали летописи, писали жития святых, обучали грамоте детей. Можно с полным основанием говорить о том, что монастыри были не только центрами духовности. Они создавали традиции православной культуры на белорусской земле.

По преданиям, когда-то на этом месте, где ныне располагается Жировичская обитель, были дремучие леса и жирные пастбища. Они принадлежали православному вельможе Алесандру Солтану. Весной 1470 года юные пастухи боярина в самой чаще леса увидели на ветвях дикой груши чудесное сияние, исходившее от маленькой иконы. Дети с благоговением сняли образ с дерева и отнесли его в дом хозяина. Однако боярин не придал особого значения этому проявлению Божией милости и положил икону в ларец. А когда вечером, принимая гостей, захотел показать им находку, не обнаружил ее на месте.

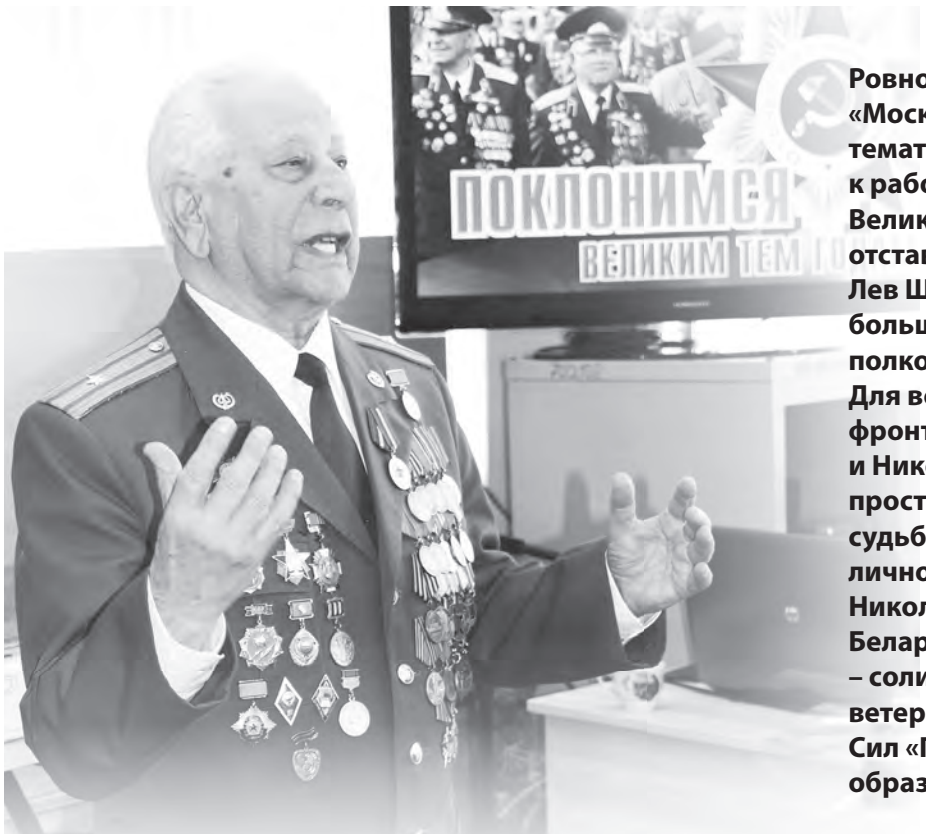
На другой день дети-пастушки опять заметили сияние на груше. И опять отнесли икону боярину. На этот раз, уразумев чудо Божие, Солтан с благоговением принял святыню и дал обет возвести в Жировичах, на месте явления образа, храм в честь Пресвятой Богородицы.

Вскоре была построена деревянная церковь, а весть о явлении образа Божией Матери быстро распространилась по окрестностям, привлекая множество богомольцев для поклонения.

По историческим летописям, в 1520 году в селении случился сильный пожар, уничтоживший деревянный храм. В огне исчезла и чудотворная икона. Однако спустя некоторое время дети удостоились увидеть на огромном камне в лучезарном сиянии Божию Матерь. В руках Пресвятой Девы была исчезнувшая икона. Дети побежали в селение и поведали взрослым о видении. Люди поспешили к камню, но не сподобились лицезреть Царицу Небесную. Зато к великому своему утешению обнаружили на камне чудотворную икону. Она была целой и невредимой, только потемневшей от огня. Это событие и называют вторым явлением Жировичской чудотворной иконы Божией Матери. Образ и ныне свято хранится в главном храме монастыря – Успенском соборе.

Служили два товарища

Часть первая. Лев Шейнкман



Ровно два года назад в актовом зале электродепо «Московское» Минского метрополитена прошла тематическая встреча поколений. В гости к работникам подземки пришли ветераны Великой Отечественной войны – полковник в отставке Николай Иванов и майор в отставке Лев Шейнкман. Эту встречу организовал наш большой друг – ветеран Вооруженных Сил полковник в отставке Александр Лабунский. Для всех присутствующих живое общение с фронтовиками стало настоящим событием. Ведь и Николай Владимирович, и Лев Семенович – не просто солдаты войны с большой героической судьбой. Они оба – необычайно творческие личности, до сих пор дарят свой талант людям. Николай Иванов – член Союза писателей Беларуси, замечательный поэт. Лев Шейнкман – солист народного вокального ансамбля ветеранов войны, труда и Вооруженных Сил «Память сердца», отличник народного образования БССР, учитель высшей категории.

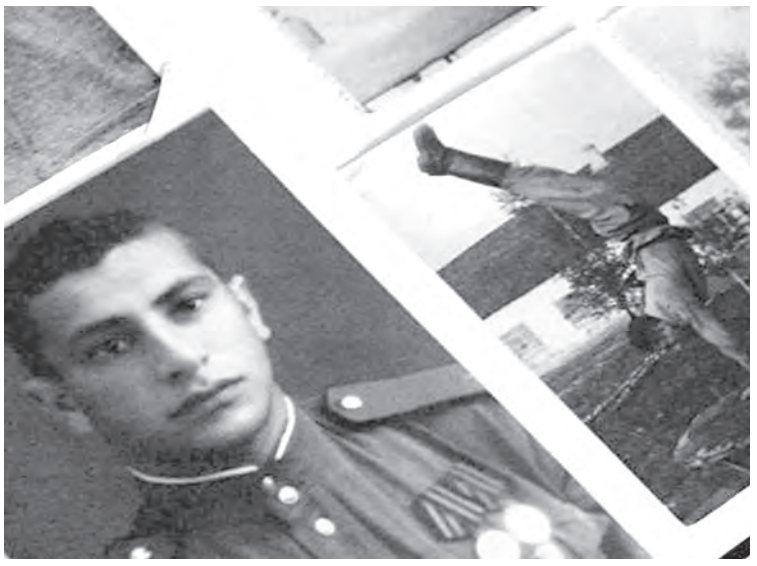
Руководство метрополитена планировало пригласить фронтовиков в нынешнем году на мероприятие в честь 75-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Однако непростая ситуация внесла свои коррективы. К тому же Николай Иванов в последнее время не очень хорошо себя чувствует. Мы желаем ему здоровья и бодрости духа, поскорее встать в боевой строй.

К счастью, Лев Шейнкман держится молодцом и не дает годам взять над собой власть. Этим материалом нам еще раз хочется сказать, что мы помним и очень уважаем наших дорогих ветеранов, благодарны им за самоотверженное служение Отечеству. Надеемся, что рано или поздно все встанет на свои места, отступят напасти и встреча состоится.

Я познакомился с этими двумя замечательными людьми около десяти лет назад. Они всегда откликались на приглашения встретиться с молодежью. Слушать фронтовиков можно бесконечно. Они покоряют своей искренностью, добротой, высокой культурой и огромным жизнелюбием. Если бы вы только слышали, как Николай Иванов читает свои прекрасные стихи о войне, дружбе, чести и подлинной любви к Отчизне! Простые и понятные каждому слова идут из глубины души.

А как чудесно поет Лев Шейнкман, аккомпанируя себе на рояле, пианино или любом другом клавишном инструменте! Наряду с произведениями военной тематики мне очень нравится озвученная Львом Семеновичем лирика Булата Окуджавы. Когда из уст фронтовика льются строки: «Виноградную косточку в теплую землю зарою…» – это по-настоящему, от души.

Сегодня я расскажу о необычной судьбе Льва Шейнкмана, а в следующем номере газеты – о Николае Иванове. Оба – самобытные личности, о каждом из них нужно говорить отдельно.



...С Львом Шейнкманом мне доводилось общаться не раз. Он – прекрасный собеседник. А еще у него есть замечательный альбом с пожелтевшими от времени фотокарточками как военной, так и послевоенной поры. В них он постранично взрослеет от мальчишки – сына полка до зрелого мужчины – красавца в военной форме.

Родился Лев 26 октября 1931 года в Витебске. Его отец был военнослужащим. В 1938 году семья переехала в Минск. В 1941 году, когда мальчику было девять лет, его отправили отдыхать в пионерский лагерь Белорусского военного округа. 22 июня родители должны были приехать на концерт детворы в лагерь...

– Ночью все услышали рев самолетов, – вспоминает Шейнкман. – Мы не понимали, что происходит. А потом увидели, как в небе летят парашютисты в форме солдат Красной Армии. Некоторые из них повисли на деревьях. Они быстро срезали парашюты, построились и исчезли. Потом мы узнали, что это был немецкий диверсионный отряд, переодетый в форму наших солдат. Так для меня началась война.

24 июня в лагерь приехал офицер, который забрал свою дочь и еще 14 детей военнослужащих, в том числе и Льва. Мальчишек и девчонок посадили в товарные вагоны. Пока они ехали, повсюду разрывались снаряды. Однако поезду удалось добраться невредимым до города Куйбышева (ныне – Самара).

Лев неожиданно увидел свою маму и маленькую сестренку. Оказалось, они ехали в том же эшелоне. Радости не было границ. Так случилось, что вскоре семью приютила у себя совершенно незнакомая женщина – Анастасия Гуреева. Мама устроилась на работу, Лева пошел в школу.

– Как все ребята того времени, я хотел воевать, – вспоминает ветеран. – Газеты постоянно публиковали заметки о подвигах детей-партизан. Я три раза убегал на фронт. Даже не думал о том, будет ли мама за меня переживать. Когда забирался в эшелоны, читал солдатам стихи. Но каждый раз меня сдавали милиции и возвращали домой.

А вот четвертая попытка бегства оказалась удачной. Пострела привели к командиру полка, который ехал в поезде. Лева приврал, что ему 14 лет, отец на фронте, а мама пропала. Ну как такого «бедолагу» бросить на произвол судьбы! В итоге мальчишка доехал с эшелонами новобранцев до Подмосковья и оказался в полку связи на Западном фронте. Полк состоял в основном из девушек.

Мальчик попал в телефонно-телеграфную мастерскую. Его начальником был Илья Павлович Бахов, который в мирное время работал связистом и обслуживал правительственные структуры. Он учил всему любознательного мальчугана. Из нескольких неисправных телефонных аппаратов Лева научился собирать один работающий. После этого телефоны отправляли на линию фронта.

– Как-то у командира роты пропала связь, и нужно было доставить ему телефон, – с улыбкой вспоминает Лев Семенович. – И тут я «отличился» – быстро нашел аппарат, взял катушку с проводами и побежал в полный рост по пересеченной местности. Отдал телефон командиру. И… получил нагоняй: ведь я запросто мог погибнуть. Хотели выгнать из полка, но в итоге оставили: все же поступок-то был геройский.

При полку была школа младших авиаспециалистов. Лев поступил туда, отучился три месяца и сдал экзамен

ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ – 75 ЛЕТ

на телеграфиста 3-го класса. Принял военную присягу и… в 12 лет стал полноправным солдатом Красной Армии! Поистине, случай особый.

Телеграфному делу Льва учила 19-летняя Антонина Карташова. Он работал на аппаратах СТ-35, Морзе и Бодо. Полк предоставлял связь авиации дальнего действия. Новоиспеченный двенадцатилетний солдат сидел в наушниках – слушал короткие и длинные сигналы. Это были зашифрованные точки и тире. Переписывал знаки и передавал в другие части. Там их расшифровывали. Работа оказалась очень напряженной и ответственной, выматывался мальчишка здорово. К тому же покоя не давали постоянные бомбежки и обстрелы.

22 июня 1944 года началась операция «Багратион». Лев работал на передвижной радиостанции. Вместе с сослуживцами он обеспечивал связью штаб 3-го Белорусского фронта и 1-й Воздушной армии. 3 июля радиостанция остановилась у Логойска. Полк попал в окружение.

Солдаты, в основном девушки с карабинами, заняли круговую оборону. На наших бойцов двигалась группа эсэсовцев. Благо старшина успел вызвать по рации эскадрилью штурмовиков. Они подоспели вовремя, и карательный отряд был уничтожен.

В полном составе полк вошел в Минск. После Шейнкман участвовал в Прибалтийской операции – освобождал Каунас, Вильнюс, Восточную Пруссию… Воинский коллектив радиостанции внес свой вклад во взятие Тильзита, за что каждый его военнослужащий после войны был награжден орденом Красной Звезды.

6 апреля 1945 года Шейнкман участвовал в штурме Кенигсберга. По его словам, это были четыре дня кровавого месива. День Победы юный фронтовик встретил в Пиллау (ныне – российский Балтийск).

В 1946 году возмужавший Лев вернулся в Минск. Встреча с родными была трогательной и счастливой – все близкие остались живы. Отец вернулся с фронта в звании подполковника. Их дом в Минске на Кирова, 41 чудом уцелел после разрушительных бомбежек. Ну разве это не счастье?!

Послевоенная жизнь для Льва начиналась очень интересно. Образования у него, по сути, не было. После войны он пришел в школу, чтобы начать учебу с пятого класса.

– Представьте: стою я, верзила в медалях, а рядом мои одноклассники – маленькие дети. Тогда я решил отучиться в вечерней школе, – рассказывает Лев Семенович. – Окончил фабрично-заводское училище, работал фрезеровщиком на заводе Кирова. Увлекся спортом и даже участвовал в первенстве Белорусского военного округа по спортивной гимнастике. Затем окончил техникум, а потом и институт физкультуры. Также получил профессиональное образование в музыкальном училище имени Глинки. Когда пришло время, отслужил в армии еще четыре года – призвали по возрасту.

Потом Шейнкман работал учителем физкультуры в Острошицко-Городокской школе. Весь его педагогический стаж составил 48 лет. Лев Семенович с гордостью отмечает, что 63 его ученика последовали примеру любимого преподавателя – стали учителями и тренерами. До сих пор звонят Льву Семеновичу и узнают на улице. Как тут не гордиться своей профессией!

– Я часто встречаюсь со школьниками, студентами. Стараюсь передать, объяснить, каким был образ жизни их ровесников в годы войны, – рассуждает Лев Семенович. – Это сложно – говорить с новым поколением, особенно ребятами, которые родились после 2000 года. Если не нашел с ними общего языка, диалога не получится. Они просто не поймут, через что пришлось пройти моему поколению и благодаря чему сегодня мы живем достойно. Надо почувствовать момент, чтобы по-настоящему увлечь этих ребят. Чтобы они с гордостью говорили другим: «Мы видели живых участников Великой Отечественной войны».

К счастью, это Льву Семеновичу всегда удается блестяще. Войну и всю жизнь он прошел с песней, обладает талантом любить, дружить и прощать. Несмотря ни на какие невзгоды, Шейнкмана никогда не увидишь хмурым, все личное – глубоко внутри. Фронтовик всегда подтянут, опрятен и галантен. Военная форма с рядами наград на нем сидит идеально. Одним словом, настоящий офицер!

Вот такой он – наш дорогой ветеран. От имени всех работников метрополитена поздравляем Льва Семеновича с наступающим праздником – 75-й годовщиной Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Желаем ему здоровья, счастья, благополучия и долгих лет жизни! И чтобы мы еще не раз услышали в его исполнении всеми любимые песни!

Андрей ДРОБ, капитан 2-го ранга запаса, пресс-секретарь Минского метрополитена

ХРОНИКА ТРИУМФАЛЬНОГО ШЕСТВИЯ

18 апреля 1945 года

В течение 18 апреля войска 3-го Белорусского фронта продолжали бои по уничтожению остатков немецких войск, отброшенных в район порта Пиллау. В боях за 17 апреля войска фронта взяли в плен 8730 немецких солдат и офицеров и захватили следующие трофеи: танков и самоходных орудий – 80, бронетранспортеров – 69, полевых орудий – 544, минометов – 416, пулеметов – 888, автомашин – 4000. В числе пленных – командир 28-й немецкой пехотной дивизии полковник Темпельхоф.

***

Юго-западнее и южнее города Ратибор войска 4-го Украинского фронта с боями заняли более 30 населенных пунктов, в том числе крупные населенные пункты Бургфельд, Пилтш, Олдржихов, Краварже, Забржег, Дольный Бенешов, Богуславице, Рогув, Гожыце.

***

На территории Чехословакии войска 2-го Украинского фронта овладели городом Иванчице, а также с боями заняли населенные пункты Врацов, Милотице, Клобоуки, Жидлоховице, Райград, Сировице, Мелчаны, Немчицки, Медлов, Смолин. Севернее Вены войска фронта заняли на территории Австрии город Мистельбах, населенные пункты Рабенсбург, Хаусбрунн, Кроицштетен, Гросс Руссбах, Вайнштайг, Гетцманнсдорф, Мольмансдорф, Рюкерсдорф и железнодорожную станцию Ульрих.

***

На других участках фронта – бои местного значения и поиски разведчиков.

***

За 17 апреля на всех фронтах подбито и уничтожено 98 немецких танков и самоходных орудий. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 90 самолетов противника.

Действия авиации и кораблей Краснознаменного Балтийского флота.

15 и 16 апреля авиация Краснознаменного Балтийского флота наносила удары по кораблям и транспортам противника в порту Пиллау и в открытом море северо-западнее Пиллау. В результате этих ударов потоплены восемь транспортов общим водоизмещением в 46000 тонн, тральщик и 14 сторожевых катеров противника.

Кораблями флота потоплены два немецких эсминца.

Войска 3-го Белорусского фронта продолжали бои по ликвидации войск противника, отброшенных на юго-западную оконечность Земландского полуострова в район порта Пиллау. На подступах к Пиллау немцы оказывают упорное сопротивление, опираясь на заранее подготовленные укрепленные позиции. Наши пехотные и танковые подразделения преодолели несколько линий траншей, а также глубокий противотанковый ров. Гитлеровцы, пытаясь задержать советские войска, устроили в лесу много завалов и заминировали их. Наши артиллеристы и штурмовые группы уничтожают огневые точки противника и расчищают путь советской пехоте. В результате ожесточенного боя гвардейские подразделения выбили немцев из северной части лесного массива и настойчиво продвигаются к Пиллау. На мысе юго-восточнее города Фишхаузена советские танкисты и пехотинцы завершили ликвидацию окруженной группы немецких войск. Захвачено много пленных и трофеев. За день боев войска фронта уничтожили свыше 5 тысяч вражеских солдат и офицеров. Уничтожено много танков, полевых орудий, минометов, пулеметов и другого вооружения противника.

***

Юго-западнее и южнее города Ратибор наши войска вели наступательные бои. Стремясь во что бы то ни стало удержать в своих руках крупный промышленный центр город Моравска Острава, противник оказывает яростное сопротивление. Немцы создали в этом районе сильно укрепленную и глубоко эшелонированную оборону. Они построили большое число дотов и траншей, прикрытых проволочными ограждениями, минными полями и противотанковыми рвами. Наши войска артиллерийским огнем и ударами авиации с воздуха разрушили укрепления первой линии вражеской обороны. Вслед за огневым валом двинулись в атаку пехотинцы и танкисты. Саперы, следовавшие в боевых порядках наступающих частей, проделали проходы в минных полях и проволочных заграждениях. Очистив от немцев окопы и траншеи первой линии, наши войска проникли в глубь обороны противника. Юго-западнее Ратибора советские пехотинцы заняли опорный пункт Пилтш, находящийся в пяти километрах севернее города Опава. К югу от Ратибора немцы подтянули резервы и неоднократно переходили в контратаки. Отбив контратаки танков и пехоты противника, наши части ворвались в селение Болатице, где скрещиваются две шоссейные дороги. Гранатами и огнем из автоматов советские бойцы выбили немцев из каменных зданий и овладели селением. Развивая успех, наши войска овладели населенным пунктом Дольный Бенешов, вышли к реке Опава и ведут бои за переправы. В этом районе захвачено у немцев 4 самолета, 6 планеров, 12 орудий и другие трофеи. Населенный пункт Дольный Бенешов расположен в 12 километрах от города Моравска Острава. За два дня боев нашими войсками подбито и сожжено 35 немецких танков и самоходных орудий. Взято в плен более 700 солдат и офицеров противника.

***

На территории Чехословакии наши войска продолжали наступление. Советские подвижные соединения и пехота, продвигаясь вдоль реки Йилгава, заняли город Иванчице, находящийся в 17 километрах к юго-западу от Брно.

***

На территории Австрии севернее Вены советские части с боями продвигались вперед. Особенно ожесточенные бои произошли в лесу у населенного пункта Хаусбрунн. Полк вражеской пехоты при поддержке танков контратаковал наши подразделения. Советские бойцы истребили до батальона гитлеровцев и вынудили противника поспешно отступить. Другие наши части на широком фронте переправились через реку Цая, вдоль которой проходил промежуточный рубеж обороны немцев, и завязали бои на подступах к городу Мистельбах. Советские бойцы с юго-востока и юго-запада ворвались на улицы города и овладели им. Противник, отступая под ударами наших войск, несет большие потери. В течение дня сожжено и подбито 30 немецких танков и 35 бронетранспортеров. Захвачены пленные и трофеи.

До Великой Победы оставалось 24 дня.

Подготовила Елена ОЛИНА

ЗАВТРА ПРАВОСЛАВНЫЕ ХРИСТИАНЕ ОТМЕЧАЮТ СВЕТЛОЕ ХРИСТОВО ВОСКРЕСЕНИЕ (ПАСХУ).

ДАТА ПРАЗДНИКА УНИКАЛЬНА ДЛЯ КАЖДОГО ГОДА. В 2020-М ЭТО 19 АПРЕЛЯ.

Светлое Христово Воскресение – самый большой христианский праздник. Его еще называют Пасхою Христовой, то есть Днем, в который совершилось наше перехождение от смерти к жизни и от земли к Небу. Пасха – самый древний и важный праздник богослужебного года.
Христос Воскрес! – и для всего мироздания началась истинная весна, светлое, радостное утро новой жизни. Воскресение Господа Иисуса – первая действительная победа жизни над смертью.

КАК ЭТО БЫЛО

По прошествии субботы, ночью, на третий день после Своих страданий и смерти, Господь Иисус Христос силою Своего Божества ожил, то есть воскрес из мертвых. Тело Его, человеческое, преобразилось. Он вышел из гроба, не отвалив камня, не нарушив синедрионовой печати и невидимый для стражи. С этого момента воины, сами не зная того, охраняли пустой гроб.

Вдруг сделалось великое землетрясение – с небес сошел Ангел Господень. Он, приступив, отвалил камень от двери Гроба Господня и сел на нем. Вид его был, как молния, и одежда его бела, как снег. Воины, стоявшие на страже у гроба, пришли в трепет и стали, как мертвые, а потом, очнувшись от страха, разбежались.

В этот день (первый день недели), как только кончился субботний покой, весьма рано, на рассвете, Мария Магдалина, Мария Иаковлева, Иоанна, Саломия и другие женщины, взяв приготовленное благовонное миро, пошли ко Гробу Иисуса Христа, чтобы помазать тело Его, так как они не успели этого сделать при погребении (женщин этих Церковь именует мироносицами). Они еще не знали, что ко Гробу Христову приставлена стража и вход в пещеру запечатан. Потому не ожидали кого-нибудь там встретить и говорили между собою: «Кто отвалит нам камень от двери гроба?» Камень же был очень велик.

Мария Магдалина, опередив остальных женщин-мироносиц, первая пришла ко гробу. Еще не рассветало, было темно. Мария, увидев, что камень отвален, сразу же побежала к Петру и Иоанну и говорит: «Унесли Господа из гроба, и не знаем, где положили Его». Услышав такие слова, Петр и Иоанн тотчас побежали ко гробу. Мария Магдалина последовала за ними.

В это время подошли остальные женщины, шедшие с Марией Магдалиной. И когда остановились, вдруг увидели светозарного Ангела, сидящего на камне. Ангел, обращаясь к ним, сказал: «Не бойтесь, ибо знаю, что вы ищете Иисуса распятого. Его нет здесь, Он воскрес, как сказал еще будучи с вами. Подойдите, посмотрите место, где лежал Господь. А потом пойдите скорее и скажите ученикам Его, что Он воскрес из мертвых».

Они вошли внутрь гроба (пещеры) и не нашли тела Господа Иисуса Христа. Но, взглянув, увидели Ангела в белой одежде, сидящего справа от места, где был положен Господь, их объял ужас.

Ангел же говорит им: «Не ужасайтесь. Иисуса ищете Назарянина распятого. Он воскрес. Его нет здесь. Вот место, где Он был положен. Но идите, скажите ученикам Его и Петру (который своим отречением отпал от числа учеников), что Он встретит вас в Галилее, там вы Его увидите, как Он сказал вам».

Когда же женщины стояли в недоумении, вдруг снова пред ними явились два Ангела в блистающих одеждах. Женщины в страхе преклонили лица свои к земле.

Ангелы сказали им: «Что вы ищете живого между мертвыми? Его нет здесь: Он воскрес, вспомните, как Он говорил вам, когда был еще в Галилее, говоря, что Сыну Человеческому надлежит быть предану в руки грешных людей, и быть распяту, и в третий день воскреснуть».

Пасхальная служба начинается в полночь с субботы на воскресенье; вся она исполнена духовной радости и ликования. Вся она – торжественный гимн Светлому Христову Воскресению, примирению Бога и человека, победе жизни над смертью.

ЧТО МОЖНО И ЧТО НЕЛЬЗЯ В ВЕЛИКИЙ ПРАЗДНИК

В этот день нельзя грустить, ходить хмурым и ругаться с ближними. Но только помните, что Пасха – это не 24 часа, а целых 40 дней. Особенно празднична первая неделя – Светлая. Все эти дни до Фомина воскресения служится особая пасхальная литургия.

Пусть эта неделя будет примером того, как мы всегда должны вести себя в обществе, среди людей.

Как стоит провести Пасху? Радоваться, угощать других, приглашать их к себе в гости, посещать страждущих. Одним словом, все то, что приносит радость твоему ближнему, а значит, и тебе.

На Пасху можно есть и пить все, главное, делать это умеренно. Если вы умеете вовремя остановиться, можете угоститься всеми блюдами, выпить вина или немного крепких напитков – не до сильного опьянения, конечно. Но если вам трудно себя ограничивать, лучше не притрагивайтесь к алкоголю. Порадуйтесь веселием духовным.

В целом люди должны понимать, что пасхальные события – это и драма, и радость одновременно. С одной стороны, Спаситель несправедливо умирает на кресте, пребывая в тяжких страданиях. Но, с другой стороны, – он воскресает на третий день, благодаря чему Господь явил свою милость всем людям на земле. Конечно, искренняя радость переполняет сердца верующих в такие дни. Поэтому на Пасху никак нельзя ругаться, выяснять отношения, беседовать на неприятные темы, обижаться и раздражаться, пребывать в плохом настроении и жаловаться, портить настроение другим людям.

Подготовила Елена ЕМЕЛЬЯНОВА

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**
• **М.А. АКУЛИЧ** (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 **17.04.2020** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 6848. Заказ 1300. 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, 79/1, 220013, Минск.