ДОСТОЯНИЕ ОБЩЕЕ
СТР. 2

РЕКА ЖИЗНИ
СТР. 3

ПУТЬ В ОБЛАКАХ
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

4 июля 2020 г., суббота, № 25 (1066)

3 июля – День Независимости Республики Беларусь

Святая Беларусь! В великих битвах
Ковалась независимость твоя.
Ты сыновей, восставших на защиту,
Теряла в сокрушительных боях.

Но и когда снаряды рвали в клочья
Твои поля, в часы годины той
Ты оставалась чистой, непорочной...
Истерзанной, но девственной, святой.

Пытался враг своей железной силой
Тебя навек достоинства лишить,
Но сам навек нашел себе могилу
В твоей лесной, болотистой глуши.

И не сумела вражеская клика
Взять силой то, что не подвластно ей, –
Весь твой народ от мала до велика
Встал на защиту Родины своей.

…Под мирным небом зреют твои нивы,
Красивы изобильны города.
Чтоб жил народ достойно и счастливо,
Будь гордой, независимой всегда!

За то, что обрела в боях свободу
И враг не в силах был тебя сломать,
Будь благодарна своему народу,
Как любит он тебя – Родную Мать!

Александр ЕГОРЕНКО

От геометрии до самосознания

Основные причины дорожно-транспортных происшествий и факторы, влияющие на дорожную безопасность в стране – такие актуальные вопросы обсудили представители ГАИ и Министерства транспорта и коммуникаций.

В Министерстве транспорта и коммуникаций единодушны во мнении, что одним из эффективных способов обеспечения безопасности на дорогах первой категории является установка разделительных ограждений. Приведены следующие данные: для полного разделения потоков сегодня требуется установить более 700 километров барьеров. И, как уточняют в ведомстве, в процессе проведения реконструкции и капремонта на трассах в обязательном порядке предусматривается устройство недостающих ограждений.

БЕЗОПАСНОСТЬ КАК ПРИОРИТЕТ

Что же необходимо предпринять, чтобы снизить количество ДТП в стране? В этом вопросе разбирались участники круглого стола, организованного «СБ. Беларусь сегодня» – начальник управления развития автомобильных дорог главного управления автомобильных дорог Минтранса Сергей Леончик, заместитель начальника главного управления ГАИ МВД Александр Занимон и эксперты по безопасности на транспорте.

По мнению приглашенных, обеспечение безопасности дорожного движения и развитие дорожной инфраструктуры являются одним из приоритетных направлений развития государства.

– Самое главное – это гарантия обеспечения безопасности каждого участника движения, а также комфортного и быстрого передвижения. Кроме того, современная безопасная дорожно-транспортная инфраструктура формирует транзитную привлекательность нашей страны и способствует развитию экономики, – считает заместитель начальника главного управления ГАИ МВД Александр Занимон.

По его словам, сегодня ведется скоординированная работа по повышению уровня дорожной безопасности в регионах республики. Акцент сделан на формировании оптимальных условий, чтобы каждый участник движения был заинтересован в соблюдении ПДД. Это позволит исключить предпосылки к возникновению аварий.

Как отмечают в Госавтоинспекции, благодаря принимаемым мерам уровень дорожной безопасности в стране планомерно повышается. Снижается количество ДТП, а также погибших и раненных в них людей. Так, с 2005 года число граждан, ежегодно погибающих на наших дорогах, сократилось в 3,3 раза, или на 1168 человек (с 1673 в 2005 году до 505 в 2019-м).

Если говорить о причинах дорожно-транспортных происшествий, то, согласно статистике за 5 месяцев 2020 года, основной является нарушение ПДД водителями (80,5% от общего количества ДТП, или 1025) и пешеходами (14,7%, или 187). Аналогичная картина наблюдалась и в 2019-м.

При этом во всем мире для определения безопасности дорожного движения используется единый критерий – количество погибших в ДТП на 1 млн человек. По этому рейтингу Беларусь находится в середине европейских показателей, опережая многие страны, в том числе соседние.

Как считает Сергей Леончик, важно проводить постоянный анализ дорожной ситуации в стране. Причем в Беларуси действует действительно хорошо отлаженная система учета, находящаяся в ведении ГАИ.

– Зарубежные коллеги положительно отзываются о том, на каком высоком уровне у нас организован сбор статистики по ДТП. Мы точно знаем – кто, где, когда, сколько, возраст водителей, марки машин, тенденции роста и падения. К тому же у нас каждое отдельно взятое ДТП детально разбирается специальной комиссией, – сказал Сергей Леончик.

Зачастую причиной аварий становится стечение сразу нескольких обстоятельств. Эксперты во всем мире выделяют четыре фактора, воздействуя на которые можно повлиять на дорожную обстановку: водитель, автомобиль, инфраструктура, управление (взаимодействие всех служб между собой).

НЕТРЕЗВЫЕ

По статистике за прошлый год, в нашей стране выросло количество ДТП с участием нетрезвых водителей. По отдельным областям рост достиг 30%. В ГАИ подтверждают: ежегодно в среднем 10–12% дорожно-транспортных происшествий случаются по вине нетрезвых за рулем, десятки водителей, пассажиров и пешеходов становятся жертвами аварий с их участием.

– Именно поэтому Беларусь пошла по пути ужесточения наказания в отношении нетрезвых водителей. Профилактические меры позволяют сохранять тенденцию на удержание и снижение травматизма по вине нетрезвых водителей, – сообщил заместитель начальника главного управления ГАИ МВД Александр Занимон.

За 5 месяцев на дорогах страны совершено 124 ДТП, в которых получили травмы 136 человек и погибло 29, что на 22% меньше, чем в предыдущем году.

Одной из причин совершения ДТП на скоростных трассах стали лобовые столкновения. В прошлом году на дорогах общего пользования в таких авариях погибло 49 человек, в 2018-м – 101.

В числе эффективных мероприятий по повышению безопасности дорожного движения – барьерные ограждения на разделительной полосе, препятствующие выезду на полосу встречного движения, устройства, не позволяющие выехать за пределы проезжей части, а также уличное освещение, разделение пешеходных и транспортных потоков. И Минтранс со своей стороны предпринимает все усилия для того, чтобы сделать наши дороги безопаснее: постоянно совершенствуется инфраструктура, реконструируются трассы республиканского значения.

В то же время, по словам представителей Госавтоинспекции, в стандартах, которыми определены правила применения дорожных ограждений, нет критериев по их устройству в зависимости от уровня аварийности или потенциальной опасности возникновения ДТП.

– Мы планируем выступить с инициативой по внесению обязательной установки ограждений, препятствующих выезду на полосу встречного движения, для автомобильных дорог первой категории и по условиям обеспечения безопасности движения. Установка, к примеру, ограждений на разделительной полосе, препятствующих выезду на полосу встречного движения, по данным международных источников, позволяет снизить аварийность с погибшими на 43%, – сообщил Александр Занимон.

ЛИХАЧИ

Большую роль в обеспечении безопасности дорожного движения, безусловно, играет скорость. Как отмечают эксперты, ее превышение на 2-3 км/ч может значительно увеличить опасность на проезжей части. При этом в городах прежде всего нужно защищать самых уязвимых участников дорожного движения – пешеходов и велосипедистов.

– В мире существует такое правило: при ограничении скорости в 70 км/ч должны быть исключены пешеходы. Если же они есть на дороге, то ограничение должно быть 50. Если пешеходы еще и доминируют, нужно устанавливать планку в 30 км/ч. Кстати, сегодня только две страны в Европе имеют ограничение скоростного режима в городах выше 50 км/ч – это Россия и Беларусь. Но при этом просто поменять знаки недостаточно, необходимо менять инфраструктуру, – отмечают специалисты по безопасности на транспорте.

К месту будет привести результаты пилотного проекта по измерению средней скорости в Минской области на автодороге М1. Легковым авто на подконтрольном участке дороги разрешено ехать со скоростью 120 км/ч, грузовым – 100 км/ч. Едут – 170–180 км/ч.

– Наш пилот протяженностью 10,5 километра работает более полугода. Фиксируется порядка 60–70 нарушений в сутки, среднее превышение на этом участке – на 20–50 км/ч. То есть водители едут по трассе М1 со скоростью 170–180 км/ч, снижая скорость перед датчиками контроля скорости, – проинформировал первый заместитель директора СЗАО «Безопасные дороги Беларуси» Леонид Панасюк.

Фиксируются у нас и рекорды лихачей, которые попадались на камеры. Например, в 2017 году в Минске водитель превысил скорость на 190 км/ч (разогнался до 250 км/ч), а за городом – 184 км/ч (нарушитель ехал 244 км/ч). В этом году легковушка поставила рекорд на МКАД – 229 км/ч.

ДОРОГА – ДЛЯ ЛЮДЕЙ

Сегодня ГАИ занимается реализацией межведомственного комплекса мер по повышению безопасности дорожного движения «Добрая дорога» на 2019–2025 годы. Целью проекта является снижение числа погибших до 500 в 2020 году и до 350 – в 2025-м. Чтобы определить направления совершенствования этой сферы в стране, при Совете Министров создана Постоянная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения.

Необходимо отметить, что комплекс мер «Добрая дорога» предусматривает внесение предложений по совершенствованию нормативных актов по обеспечению безопасности дорожного движения. Прямыми мерами программы предусмотрены совершенствование геометрических характеристик дороги путем размещения технических средств организации дорожного движения и рациональное назначение скоростных режимов с обоснованием по уровню безопасности и эффективности дорожного движения.

Подготовила
Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТБ»

5 ИЮЛЯ – ДЕНЬ РАБОТНИКОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Полноводная река Завадских

Это их жизнь, их работа, их дети и счастье, в котором они живут долгие годы. Почетный транспортник командир земснаряда ВД-11 Михаил ЗАВАДСКИЙ трудится в филиале «Нижне-Припятский» РУЭСП «Днепробугводпуть» и счет навигациям, в которых участвовал, не ведет. Но он точно знает, что их количество перевалило за три десятка. В нынешнюю навигацию поле деятельности Завадского и его команды – второй обстановочный участок, на котором работали от Мозыря до Лясковичей, добывали песок для организаций, занимались дноуглублением. Впереди – большая часть навигационного периода, и коллектив готов к выполнению новых задач.

НА КОМАНДИРСКОЙ ДОЛЖНОСТИ – БОЛЕЕ 30 ЛЕТ

Дело свое командир земснаряда знает, а богатый практический опыт помогает ему выполнять поставленные задачи своевременно и с высоким качеством.

Свою трудовую биографию на водных просторах он начал после службы в Вооруженных силах, где был армейским водителем. Демобилизовавшись, устроился лебедчиком в «Белводпуть». Работал в Гомеле, но хотел быть поближе к дому. Родился он в деревне Крупка Лельчицкого района, однако там нет реки. Самым подходящим местом для трудоустройства оказалось РУПВП «Нижне-Припятское», где в 1983 году Михаила Завадского охотно приняли в дружную путейскую семью. Здесь поначалу он также работал лебедчиком, затем в течение двух лет – помощником командира земснаряда. И наконец стал командиром этой сложной машины, предназначенной для землечерпальных работ, дноуглубления, разработки в русле реки мелких мест – перекатов.

В июле минувшего года у Михаила Арсеньевича был своеобразный юбилей – исполнилось 30 лет со дня назначения его на командирскую должность. За годы работы стала появляться уверенность в своих силах, приобретались опыт и сноровка. Учился в школе командного состава, на курсах повышения квалификации в Светлогорском государственном индустриальном колледже. Это было только во благо, поскольку Михаил Завадский всегда стремился к совершенствованию профессиональных навыков, шлифовал свое мастерство.

За годы работы в «Нижне-Припятском» Михаил Арсеньевич избороздил Припять не только в районе Мозыря. Ему с товарищами доводилось трудиться на многих участках реки. Поэтому он прекрасно знает каждый ее поворот, все перекаты и мели. Привык к речным просторам, и на берегу его выдержки надолго не хватает. То ли дело походы, новые объекты и все прелести судовой жизни даже в разыгравшуюся непогоду.

Михаил Арсеньевич прикипел к реке душой и сердцем, дал путевку в жизнь многим практикантам, которых брал под свое крыло, учил их премудростям флотской жизни. А сколько грунта было намыто, сколько объектов сдано! За добросовестный труд, высокое профессиональное мастерство и весомые показатели Михаил Завадский удостоен нагрудного знака «Ганаровы транспартнік».

ИСПЫТАНИЕ НА МАСТЕРСТВО

Условия работы на водных путях не всегда хороши по не зависящим от человека причинам.

И тот, кто утверждает, что «всякая погода – благодать», не работал на реке в промозглые от холода и влаги серые и ненастные дни, когда на низком небе нет и намека на яркий солнечный лучик. Но речники и путейцы трудятся и в таких условиях, потому что их работа – это их жизнь. Определи их на берег – затоскуют. И надолго их не хватит: опять попросятся к водной стихии. И яростно будут работать на семи ветрах.

Но бывает и полный штиль, когда зори над Припятью стоят тихие, а малиновые рассветы и закаты и вся красота вокруг потрясают воображение. И тогда на лицах крещенных непогодой суровых мужчин появляются улыбки. Речники любят природу, умеют мечтать и не лишены чувства прекрасного, но чаще всего им бывает не до романтики. Как, например, на автомобильном мосту через Припять на автодороге Р88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины (Верхний Теребежов), где трудился Завадский со своей командой. В конце декабря 2017 года перекрытия моста дали трещину, одна из плит просела на полметра. Конструкцию признали аварийной. Проблемную часть взорвали и заменили стальными пролетами. Для проведения строительных работ на суше действующее русло реки пересыпали и водный поток направили по новому вырытому резервному каналу. По окончании проведения необходимых работ Припять постепенно вернулась в традиционное русло.

Сколько людей на этом объекте было задействовано! МЧС, военные, мостовики, дорожники, речники, представители других ведомств и Красного Креста. Михаил Завадский работал там с полной отдачей сил.

– Об этом сейчас приятно вспомнить, хотя нам приходилось и нелегко, – рассказывает Михаил Арсеньевич. – Мы понимали, что на нас возложена огромная ответственность, и работали не покладая рук. Пересыпали Припять под мостом, раскапывали старое русло, выполняли работы, позволившие реке вернуться в привычное течение. Все проходило организованно, четко и слаженно. От нашего филиала на этом объекте трудился прекрасный специалист – командир земснаряда ВД-30 Михаил Гоморов, а также командиры земснарядов из Республиканского унитарного эксплуатационно-строительного предприятия «Днепро-Бугский водный путь». Мы действовали в едином порыве, стараясь сделать больше, качественнее и в сжатые сроки.

Среди тех, кто занимался реконструкцией моста через Припять, есть труженики отрасли, удостоенные правительственных наград. В их числе и Михаил Завадский. За многолетний плодотворный труд, высокий профессионализм и личный вклад в развитие и совершенствование транспортной отрасли он был удостоен государственной награды – медали «За трудовые заслуги».

ШТРИХИ ГРУППОВОГО ПОРТРЕТА

В нашей беседе Михаил Арсеньевич отметил, что рядом с ним трудятся отличные специалисты своего дела:

– Подобралась замечательная команда профессионалов. Добросовестными работниками являются третий помощник командира – третий помощник механика Юрий Науменко, механик Сергей Якуш, мотористы Сергей Ковалев, Виктор Солодкий, электромеханик Олег Леванчук. Хорошо проявляет себя в деле и молодой специалист Александр Пищик. Очень важно, что эти люди – неслучайные. Они пришли на предприятие по велению сердца, обладают умением и сноровкой, и с ними можно очень многое сделать.

Довольны путейцы и поваром Артуром Ильюком. В команде он 6 лет. Конечно, это небольшой срок, но благодаря своему умению молодой человек делает жизнь коллектива «вкусной». Окончив Мозырское ГПТУ-84 геологии и получив квалификацию «повар», Артур Ильюк постоянно совершенствуется в профессии. На камбузе у него чистота и порядок, из обычных продуктов он может приготовить вкусную и полезную еду, меню всегда согласовывает с товарищами. Так что команда всегда сыта. А для мужчин, которые длительное время оторваны от дома, это немаловажный фактор. Как говорится, работа работой, а обед по расписанию!

ВМЕСТЕ В ЖИЗНИ И В ТРУДЕ

На предприятиях водного транспорта немало семейных пар, которые трудятся в одном коллективе. Вот и супруги Завадские долгие годы работают в «Нижне-Припятском».

А познакомились Михаил Арсеньевич и Любовь Николаевна, по их же словам, «на воде». Было это в далеком 1983 году, когда судьба свела молодых, полных сил и энергии Михаила и Любовь в одной команде. На выполнение производственного задания по Припяти они ушли вместе. Через год поженились, и с тех пор в жизни и в труде эта замечательная семейная пара всегда рядом. Они сумели создать прекрасную семью, воспитали двоих сыновей и дочь, для которых всегда были и остаются примером. Не зря ведь говорят, что нравственную основу детей закладывают поступки родителей. Дети Завадских росли в трудолюбивой семье, где были контакт сердец и взаимопонимание, где умели прощать и радоваться, когда хорошо другому. Поэтому и стали настоящими людьми. Все они по образованию строители и благодарны родителям за свое воспитание.

Ну а дедушка и бабушка не нарадуются на четверых внучат, в которых видят свое продолжение. Жизнь удалась! Она, как полноводная река, течет вперед. Перекаты и мели на ее пути – не беда, когда на водных просторах трудятся замечательные путейцы. Завадские – из их числа.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

«Замороженные» проекты

Органами внутренних дел во взаимодействии с заинтересованными государственными органами и организациями проводится целенаправленная работа по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, выявлению и устранению причин и условий, способствующих их совершению. Благодаря принимаемым мерам уровень дорожной безопасности в Республике Беларусь планомерно повышается на протяжении последних 15 лет. С 2005 года количество граждан, ежегодно погибающих в ДТП, сократилось в 3,3 раза – на 1168 человек (с 1673 в 2005 г. до 505 в 2019 г.).

Дорожно-транспортный травматизм в Республике Беларусь уменьшился до европейского показателя, при этом его уровень ниже, чем во всех соседних странах.

Вместе с тем в январе – мае в республике наблюдался рост числа дорожно-транспортных происшествий более чем на 5% (с 1205 до 1274), погибших в них людей почти на 21% (со 159 до 192), раненых – на 2,8% (с 1285 до 1321).

Главой государства поставлена задача выработать дополнительные меры по минимизации негативных тенденций в сфере безопасности дорожного движения.

В рамках исполнения данного поручения дополнительно проанализированы существующие угрозы в дорожном движении, тенденции в данной сфере, изучен обширный опыт стран-лидеров в области обеспечения дорожной безопасности.

Основными факторами, негативно влияющими на уровень дорожной безопасности и соответственно требующими первостепенного внимания, остаются незащищенные категории участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты), автомобильные дороги вне населенных пунктов, темное время суток и неправильный выбор скорости движения.

При этом в принятом полтора года назад на заседании Постоянной комиссии комплексе мер по повышению безопасности дорожного движения «Добрая дорога» заложены все необходимые механизмы для достижения установленных целей по сокращению уровня аварийности.

Дальнейшее снижение показателей аварийности и смертности на дорогах республики возможно при условии надлежащего выполнения всеми заинтересованными положений комплекса мер «Добрая дорога».

В первую очередь важно качественное наполнение и исполнение региональных годовых планов по повышению безопасности дорожного движения, которые должны быть построены на основе факторного анализа ДТП и координировать действия всех заинтересованных для устранения этих факторов.

С положительной стороны следует отметить годовой план Гомельского облисполкома, структура и наполнение которого в целом соответствует требованиям «Доброй дороги».

В качестве негативного примера можно привести г. Минск. В столице уже на протяжении полутора лет практически «заморожены» проекты по совершенствованию дорожной инфраструктуры, не реализуются предложения Госавтоинспекции по обеспечению «треугольников видимости» (устройство направляющих островков, установка малых архитектурных форм), принудительному снижению скорости (искусственные неровности, заужения проезжей части и прочее).

В текущем году в стране отмечается рост числа ДТП с участием пешеходов и велосипедистов (+11%, с 528 до 586) и погибших в них людей (+21,3%, с 75 до 91).

При этом на 23% (с 203 до 249) возросло количество происшествий и погибших в них людей (на 31%, с 59 до 77) в темное время суток в условиях отсутствующего либо неработающего (отключенного) наружного освещения.

Это указывает на необходимость обустройства велопешеходных связей, в том числе между сельскими населенными пунктами, а также строительства и надлежащего содержания наружного освещения.

Особенно ярко обозначилась проблема совершения лобовых столкновений на участках автодорог I категории, не оборудованных разделительным ограждением. Только в мае при указанных обстоятельствах в ДТП погибли 13 человек. При этом характер таких происшествий не позволяет выделить участки их концентрации (все ДТП происходят в случайных местах).

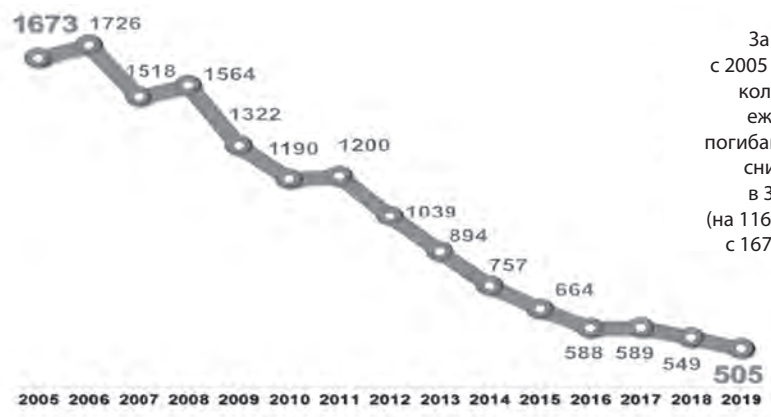
По используемой в настоящее время Минтрансом методике расчета потерь в дорожном движении, в среднем потери белорусского общества от одного ДТП со смертельным исходом составляют около 1 млн рублей. Таким образом, полученный только в мае ущерб от лобовых столкновений на магистральных автодорогах сопоставим со стоимостью примерно 75 км тросовых ограждений.

В настоящее время ограждение на разделительной полосе отсутствует на протяжении 700 км магистральных автодорог при общей их протяженности 3,3 тыс. км. В этой связи одной из первостепенных задач видится необходимость Министерству транспорта и коммуникаций изыскать источники финансирования и планомерно в течение двух-трех лет обеспечить обустройство таких участков разделительным ограждением.

В настоящее время выработаны предложения по реализации дополнительных мер, направленных на минимизацию негативных тенденций в сфере БДД.

Ведь самое главное – это обеспечить безопасность дорожного движения, в первую очередь путем совершенствования дорожной инфраструктуры, устранения предпосылок к нарушению Правил дорожного движения и совершению ДТП, создания понятных, комфортных и безопасных условий для участников дорожного движения.

СВЕДЕНИЯ О СОСТОЯНИИ АВАРИЙНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В 2005–2019 ГГ.



За 15 лет, с 2005 по 2019 гг., количество ежегодно погибающих в ДТП снизилось в 3,3 раза (на 1168 человек – с 1673 до 505).

Аварийность на дорогах страны с 24 по 30 июня

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Среда, 24 июня: 12–1–13
Четверг, 25 июня: 17–3–21
Пятница, 26 июня: 8–0–10
Суббота, 27 июня: 9–2–10
Воскресенье, 28 июня: 10–1–10
Понедельник, 29 июня: 3–0–3
Вторник, 30 июня: 9–0–10
Итого: 68–7–77
По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 12
Минская – 24
Брестская – 5
Гродненская – 7
Витебская – 8
Могилевская – 5
Гомельская – 7

Солнечный день, дождь и гроза

Жара негативно сказывается на самочувствии водителей, особенно тех, кто подвержен сердечно-сосудистым заболеваниям. При повышенной температуре воздуха у водителей притупляется внимание, появляются вялость и сонливость. В таком состоянии при возникновении неординарной ситуации человек не успевает вовремя отреагировать. Все это повышает вероятность совершения ДТП.

При высоких температурах в результате нагревания покрытия проезжей части происходит выпотевание битума. Это приводит к образованию масляной пленки на дороге и значительно снижает коэффициент сцепления с ней колес, что может привести к потере управляемости и увеличению тормозного пути. Такая пленка особенно опасна, когда дождь только начинается.

Водителям стоит выбирать сдержанный стиль вождения и скорость в соответствии со складывающимися погодными условиями, состоянием проезжей части и конкретной ситуацией на дороге. Держать безопасную дистанцию и соблюдать боковой интервал. Избегать резких торможений, ненужных перестроений, опережений и обгонов. Повысить бдительность при проезде пешеходных переходов. Пристегиваться всем сидящим в автомобиле, обеспечить безопасную перевозку детей с использованием удерживающих устройств.

Во время сильного дождя вода не успевает стекать с дорожного полотна, покрывая его сплошным слоем или скапливаясь в виде луж. В таких условиях нужно опасаться аквапланирования, начало которого почувствовать сравнительно несложно: поворачивать рулевое колесо вдруг становится необыкновенно легко. Ни в коем случае в этот момент не старайтесь изменить направление движения. Сначала надо плавно, но быстро уменьшить подачу топлива и снизить скорость без использования тормозов, и только после того как передние колеса, продавив слой воды, войдут в сцепление с дорогой, выполнять маневр. Кроме того, при сильном дожде нужно включить ближний свет фар или габаритные огни. Не стоит съезжать на обочину без твердого покрытия.

Пешеходам необходимо понимать, что на мокрой и скользкой дороге в разы увеличивается тормозной и остановочный путь любого транспортного средства. При применении экстренного торможения автомобиль может уйти в неуправляемый занос. В связи с этим пешеходам не следует рисковать собственной безопасностью, нужно переходить дорогу в установленных местах и только убедившись, что все автомобили успели остановиться. В условиях недостаточной видимости необходимо обозначать себя световозвращающими элементами, которые помогают водителю вовремя заметить человека на проезжей части.

Материалы полосы подготовила Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям ГУ ГАИ МВД, подполковник милиции

Наша работа – забота

Сотрудники отдела ГАИ и ИДН Октябрьского РУВД г. Минска напомнили детям, посещающим летние лагеря, о правилах безопасного поведения.

Анализ обстановки свидетельствует, что во время каникул возникает риск увеличения происшествий с участием несовершеннолетних. В связи с этим сотрудники милиции вместе с заинтересованными структурами проводят усиленную работу по профилактике детского травматизма в летних лагерях. Цель мероприятий – обеспечить безопасность детей на дороге, дома, на улице, водоеме, в лесу.

В рамках РМП «Забота» участковый инспектор ИДН РУВД лейтенант милиции Оксана Дубкова и старший инспектор по АиП ОГАИ РУВД майор милиции Виктория Царук побывали в гостях у ребят, посещающих спортивно-оздоровительный лагерь на базе Минского городского центра олимпийского резерва по легкой атлетике «Атлет». Сотрудники напомнили основные правила безопасного поведения в период летних каникул, призвали ребят быть предельно внимательными, не расслабляться и не терять бдительности, чтобы отдохнувшими, повзрослевшими и, главное, здоровыми сесть за парты в новом учебном году.

Особое внимание было уделено вопросам безопасного поведения на дворовых территориях и при движении на роликовых коньках, самокатах, велосипедах, гироскутерах и иных средствах индивидуальной мобильности.

По окончании мероприятия все участники получили памятные тематические сувениры от сотрудников Октябрьского РУВД г. Минска.

Госавтоинспекция обращается к родителям и напоминает, что именно они несут ответственность за своих детей, а также призывает приложить максимум усилий, чтобы обезопасить самых юных и незащищенных участников дорожного движения. Очень важно, чтобы дети не только знали правила безопасного поведения, но и понимали, а также могли их применить в реальных жизненных ситуациях. Не забывайте, что личный пример – самая доходчивая форма обучения.

Уважаемые водители, заметив вблизи проезжей части ребенка, снижайте скорость и проявляйте повышенную осторожность. Будьте предельно внимательны при совершении маневров на дворовых территориях, при проезде пешеходных переходов.

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

Смотри и проходи

Беларусбанк презентовал сервис «Смотри и проходи», с помощью которого можно оплатить проезд в минском метро на станции «Площадь Ленина». Для этого технология использует систему распознавания лиц.

В рамках пилотного тестирования на станции установили биометрический терминал. Для всех пассажиров система заработает с открытием третьей ветки метро – устройства будут функционировать на одной из новых станций, а также на «Площади Ленина».

В течение полугода такие терминалы планируют установить на всех станциях столичной подземки.

Сначала пользователь сохраняет свои данные в мобильном приложении Беларусбанка, сканирует лицо, привязывает карту, после эти данные распознает идентификатор в метро. Считывание лиц происходит при помощи биометрического терминала на основании слепков, сформированных пассажирами через мобильное приложение. Система распознает человека онлайн даже при повороте головы, плохом освещении или частичном прикрытии лица, например, очками или медицинской маской. В потоке система распознает того, кто стоит ближе.

Технология определяет индивидуальные черты по фиксированным точкам: расстояние между глазами, длина линии подбородка, ширина носа и еще десятки других параметров. Терминал проверяет от 75 до 125 точек на лице, чтобы построить цифровой отпечаток, который используется для поиска совпадений в базе биометрических данных. Далее уже другие алгоритмы ищут по заранее созданной базе данных и выдают процент схожести с искомым образцом. Если он высокий, лицо считается распознанным.

Деньги за проезд списываются с карты, которая «привязана» пассажиром к идентификатору слепка лица в мобильном приложении банка. Списание производится за одну поездку, а не за три, как при оплате через бесконтактные карты. Операция занимает две секунды.

Сервисом также могут пользоваться держатели карточек любого другого белорусского банка. Обязательное условие – пройти регистрацию через мобильное приложение Беларусбанка.

Уникальность технологии заключается в возможности одновременно распознать лицо и совершить платеж онлайн. В смартфонах похожая система Face ID используется для разблокировки экрана.

В статусе городских

Три пригородных маршрута колодищанского направления меньше чем через месяц обретут статус городских. Такое решение принято Мингорисполкомом.

Агрогородок Колодищи пополнит перечень населенных пунктов, подлежащих обеспечению городским пассажирским транспортом. Столичным транспортникам понадобится время для составления расписания движения и доработки других организационных моментов.

Речь идет о переводе в статус городских трех пригородных маршрутов: № 306 «ДС «Уручье-2» – Колодищи», № 343 «ДС «Уручье-2» – ж/д ст. Колодищи» и № 396 «ДС «Уручье-2» – МТЗ Колодищи». Им будут присвоены номера 167, 169, 195. В то же время несколько пригородных маршрутов, проходящих через Колодищи на Глебковичи, Липовую Колоду, Старину, останутся. С введением городских график их работы, возможно, лишь скорректируют.

О необходимости перевода ряда пригородных маршрутов в направлении Колодищей в разряд городских речь шла несколько лет. Один из основных факторов – жалобы граждан на опоздания автобусов из-за того, что многие пассажиры покупают билеты у водителей, что можно делать только на остановках. Результат – значительное увеличение времени, проведенного в пути.

В Колодищах проживают около 18 тыс. человек. Большинство из них практически ежедневно ездят в Минск – на работу, в учреждения здравоохранения и образования (в сезон). В то же время транспортное обслуживание агрогородка обеспечивается восемью пригородными автобусными маршрутами «Минсктранса» (№ 242, 242Ш, 306, 343У, 343, 396, 396А, 396У). Они недалеко уходят за пределы городской черты и близки к городским по количеству остановок, расстоянию между ними, условиям перевозки и наполняемости.

Обновление

На набережной Свислочи, за столичным Дворцом спорта, благоустроили пешеходную зону.

– Плитка между набережной и мостом на Немиге была старой, выщербленной. За полтора месяца восстановили тротуарные дорожки, соединили их с набережной, положили новую плитку. Получилось красиво и современно. Дополнительно разместили водоотводящие лотки на площадке, где устанавливается сцена, чтобы не было зон подтопления, – отметил первый заместитель главы администрации Центрального района Вадим Передня.

Сейчас активно ведутся работы по ремонту набережной на пересечении проспекта Победителей и улицы Ратомской. Центр притяжения отдыхающих постепенно смещается ближе к Лебяжьему. Местность застраивается, обживается, площадки для отдыха пользуются популярностью, и администрация Центрального района проводит их благоустройство.

– Помимо обновления пешеходных зон, идет замена покрытия проезжей части. Полностью переложили асфальт по улице Червякова до Орловской, здесь же сделали ремонт тротуаров. Закончили работы на улице Гвардейской. Сейчас меняют покрытие на Щедрина. Всего же в этом году планируется замена 21 тысячи квадратных метров дорожного покрытия, – добавил Вадим Передня.

Материалы подготовила Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

ЮБИЛЯР

Хранил порядок

Заслуженный ветеран Госавтоинспекции Евгений Кононович ЧУРУН 1 июня отметил 75-летний юбилей. С 2005-го он – бессменный председатель совета ветеранов УГАИ УВД Гомельского облисполкома.

Сотрудники ГАИ с огромным уважением относятся к тем, кто посвятил свою жизнь непростой и тревожной работе в органах внутренних дел, а теперь находится на заслуженном отдыхе. Не всегда хватает слов, чтобы выразить им благодарность за профессиональное выполнение своих обязанностей, добросовестное отношение к ответственной и непростой, а порой и опасной работе.

Свою трудовую деятельность в органах внутренних дел Евгений Чурун начинал в далеком 1967-м после службы в воздушно-десантных войсках. Тогда он пришел в только что созданное отделение по организации движения. Активная жизненная позиция молодого человека была отмечена руководством, и через год ему было присвоено звание лейтенанта.

По воспоминаниям ветерана, через два года произошло реструктурирование системы милиции, которое затронуло и его отделение. Вместо инспекторов дорожного надзора появились инженеры по организации движения. Евгения Кононовича назначили на должность старшего инженера.

В те времена, в том числе и зимой, все сотрудники ездили на мотоциклах с коляской. Автомобиль ГАЗ-21 был только у начальника ГАИ. Госавтоинспекция Гомельщины располагалась в одноэтажном здании на ул. Пушкина областного центра. В 1972-м началось строительство нового здания на ул. Федюнинского. Курировать стройку было поручено Евгению Чуруну – молодому, но уже опытному, ответственному и профессиональному сотруднику.

В декабре 1978 года Евгений Чурун был назначен на должность заместителя начальника отдела ГАИ. Он руководил дорожно-патрульной службой и организацией дорожного движения.

– Для борьбы с нетрезвыми водителями организовывались рейдовые группы из числа сотрудников Госавтоинспекции, общественности, службы безопасности автохозяйств и врача-нарколога. Иногда в рейд выходило до 12 автомашин, – рассказывает Евгений Кононович. – Испытанием на зрелость для меня и моих коллег стала чернобыльская катастрофа. В 1986 году я дважды был командиром сводных отрядов УВД Гомельского облисполкома по охране отселенной зоны в Хойникском и Наровлянском районах, координировал движение колонн из зараженных районов, обеспечивал эвакуацию детей. К слову, при эвакуации и проведении работ по ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС дорожно-транспортных происшествий совершено не было.

В ноябре 1999-го Евгений Кононович ушел на заслуженный отдых в звании полковника милиции, которое было ему присвоено приказом МВД СССР в ноябре 1991 года в порядке поощрения на одну ступень выше специального звания. Еще в 1974-м он был удостоен нагрудного знака «Отличник милиции». За 32 года службы Евгений Чурун награжден медалями «За безупречную службу» I, II и III степеней, «За отличную службу по охране общественного порядка», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «70 лет Победы в Великой Отечественной войне», «80 лет белорусской милиции», «90 лет белорусской милиции», «100 лет милиции Беларуси».

С 75-летним юбилеем Евгения Кононовича от имени коллектива поздравил начальник управления УГАИ Гомельской области подполковник милиции Андрей Гаркуша и вручил ему памятный подарок. Он пожелал юбиляру неиссякаемой энергии, выдержки и крепкого здоровья. Поблагодарил за все, что он сделал на благо Родины и Госавтоинспекции.

К поздравлениям и словам благодарности присоединился также председатель совета ветеранов Госавтоинспекции МВД Республики Беларусь Александр Кузьменко, работавший рука об руку с юбиляром около 20 лет. Евгению Кононовичу он вручил почетный нагрудный знак «За вклад в укрепление правопорядка».

ПО ТРУДУ И ЧЕСТЬ

Не останавливаться на достигнутом

Старший инспектор отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Гомельского облисполкома капитан милиции Анна КОВАЛЕВА признана «Лучшей по профессии» – за умелые и профессионально грамотные действия, инициативу, проявленную при проведении служебных задач и мероприятий, а также за качественное выполнение особо важной, срочной работы и специальных заданий.

Коммуникабельность, профессионализм, умение найти общий язык со всеми вместе и с каждым в отдельности – именно эти качества помогают Анне Ковалевой достигать высоких результатов в служебной деятельности.

Родилась Анна на Могилевщине в семье медицинского работника и профессионального водителя. Никто из близких даже и представить не мог, что девчушка, мечтавшая стать сразу и водителем, и милиционером, воплотит свою мечту в жизнь.

Окончив Могилевский областной лицей № 5, она поступила в Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины на филологический факультет по специализации «Литературная работа в газетах и журналах». Старательная, усидчивая, трудолюбивая Анна одновременно с филологическим получила еще и юридическое образование.

С успехом окончив вуз, молодой специалист работала по распределению в учреждении образования, а спустя два года, в 2013-м, пошла в гомельскую Госавтоинспекцию. Вначале это была гражданская должность – специалист в административной практике. Руководство обратило внимание на ответственное и усердное отношение девушки к работе, и ей предложили поступить на службу.

Далее было прохождение первоначальной подготовки, первое офицерское звание – лейтенант милиции и служебная деятельность в должности инспектора по административной практике межрайонного отдела ГАИ. Уже тогда ей поручали оказывать помощь в проведении профилактических мероприятий, а в 2016 году назначили старшим инспектором отделения по агитации и пропаганде Госавтоинспекции.

Здесь Анне Ковалевой и пригодились три ее образования: педагогическое – обучать несовершеннолетних Правилам дорожного движения, журналистское – писать в СМИ, готовить видеосюжеты, в том числе с комментариями, и, конечно же, юридическое. Анна творчески подходит к решению поставленных задач, по ее инициативе в социальных сетях были созданы информационные группы Госавтоинспекции, которые пользуются большой популярностью.

Сама же Анна Константиновна скромно принимает тот факт, что по итогам 2019 года признана «Лучшей по профессии»:

– Я была искренне удивлена, ведь проработала в Госавтоинспекции только семь лет. Конечно, мне приятно получить такую награду. Это своего рода стимул не останавливаться на достигнутом и работать еще лучше. Спасибо руководству, коллегам, родным и близким людям за то, что поддерживают, ценят и верят в меня.

Дарья ТКАЧЕВА, отделение по агитации и пропаганде ГАИ УВД Гомельского облисполкома

ВНИМАНИЕ – ДЕТЯМ

Советы старших помогут

В течение всего года сотрудники Госавтоинспекции Могилевщины проводят обучающие занятия с детьми в школах и детских садах. Несмотря на эпидемиологическую обстановку, профилактическая работа продолжается.

Тематическая встреча с инспекторами состоялась в яслях-саду № 68 Могилева. Дети вместе с воспитателями моделировали различные дорожные ситуации, определяли алгоритм безопасного поведения. От сотрудников ГАИ ребята узнали, что у пешеходов есть помощники-светлячки – световозвращающие элементы, которые делают их заметными для водителей в темное время суток.

Инспекторы в игровой форме рассказали детям о сигналах, подаваемых регулировщиком участникам движения, и как вести себя на улице и дороге.

Сотрудники Госавтоинспекции объяснили несовершеннолетним, почему важно соблюдать ПДД. Полученные знания юные пешеходы закрепили на практических занятиях, отработав навыки безопасного поведения на транспортной площадке детского сада.

В дальнейшем воспитатели продолжат занятия с ребятами по формированию культуры безопасного поведения на дороге. Только совместные усилия принесут результат в профилактической работе по снижению аварийности с участием детей, которые являются самой незащищенной категорией участников дорожного движения.

НЕ НАРУШАЙ

Без прав и под градусом

Комплекс надзорных и профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, происходящих по вине нетрезвых и бесправных водителей, проводится до 5 июля на территории Могилевской области.

В отделении по агитации и пропаганде ГАИ УВД Могилевского облисполкома подчеркнули, что благополучие и спокойствие в обществе зависят от соблюдения принятых норм каждым гражданином в отдельности. Это касается и безопасности дорожного движения, где всем участникам необходимо следовать установленным нормам и правилам. Ведь даже самое незначительное отступление от них может привести к непоправимому. В данном случае речь – о тех, кто садится за руль в состоянии алкогольного опьянения и (или) не имея водительского удостоверения. Мало кто из них задумывается о последствиях.

На дорогах Могилевщины за пять месяцев по вине нетрезвых водителей произошло 17 аварий, в которых пострадали 23 человека. Пьяный за рулем – чрезвычайное происшествие. Он создает угрозу для жизни и здоровья всех участников дорожного движения. Такие поездки заканчиваются серьезными ДТП с тяжелыми последствиями.

Так, вблизи деревни Шапчицы Могилевского района 50-летний могилевчанин, управляя автомобилем Mercedes, при совершении обгона выехал на полосу встречного движения и столкнулся с микроавтобусом Volkswagen Transporter, который двигался попутно и совершал поворот налево. В результате – авария. Mercedes перевернулся набок в кювет, два пассажира получили травмы. Водитель находился в состоянии алкогольного опьянения.

Многие считают, что небольшое количество выпитого не отразится на управлении автомобилем. Но это не так! Алкоголь в любом случае оказывает негативное воздействие на мозг и поведение водителя.

Ответственность за езду в нетрезвом виде составляет от 50 до 100 базовых величин с лишением прав сроком на три года (ст. 18.16 ч. 1 КоАП Республики Беларусь). Такое же наказание грозит за отказ от медосвидетельствования на состояние опьянения. За повторное в течение года подобное нарушение – уголовное дело и конфискация транспортного средства (ст. 317[1] ч. 1 Уголовного кодекса).

По вине бесправников с начала года в области произошло 15 ДТП, в которых два человека погибли и 20 получили травмы. Сев за руль, такие нарушители испытывают судьбу и зачастую совершают ДТП.

В Шкловском районе 27-летний житель деревни Городище, двигаясь ночью по автодороге Княжицы – Горки – Ленино, не выбрал безопасную скорость, потерял контроль над управлением автомобилем, съехал в кювет и врезался в дерево. Молодой человек получил травмы, с которыми был госпитализирован в реанимационное отделение больницы. Водительского удостоверения у него не было – он его никогда не получал.

В отношении бесправников применяются внушительные штрафы. Нарушение в первый раз обойдется до 20 базовых величин (ст. 18.19 ч. 1 КоАП). За те же действия, совершенные повторно в течение года, – до 50. Помимо штрафа, ч. 2 ст. 18.19 КоАП Республики Беларусь предусматривается и взыскание в виде административного ареста до 15 суток.

Госавтоинспекция Могилевской области напоминает, что своевременное информирование милиции о фактах вождения автомобиля человеком, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, или лицом, не имеющим права управления, поможет избежать тяжких последствий и сохранить человеческие жизни. При звонке следует сообщить место либо направление движения автомобиля, цвет, регистрационный знак, марку машины.

СОБЛЮДАЙ!

Риск обгона

Госавтоинспекция провела Единый день безопасности дорожного движения с целью предупреждения и профилактики происшествий, связанных с обгоном и выездом на встречку.

Дорога не терпит рискованных действий. Одним из опасных и сложных маневров является обгон. Многие аварии, имеющие тяжкие и трагические последствия, случаются из-за неправильно выполняемого водителем действия.

За январь – май в Могилевской области произошло 162 дорожно-транспортных происшествия, в которых 26 человек погибли и 188 получили травмы. Причиной семи аварий стали обгон и выезд на полосу встречного движения. В них двое погибли и 24 человека были травмированы. Стоит отметить, что это один из самых опасных и сложных маневров для водителя. Предусмотреть здесь необходимо многое. Обгон требует не только определенных профессиональных навыков и опыта, но и предельной внимательности и осторожности.

За вышеуказанный период сотрудниками Госавтоинспекции региона выявлено более 270 нарушений правил обгона. Пытаясь объехать попутную машину, водитель осознанно идет на риск, поскольку это сопряжено с выездом на встречку. При этом не всегда адекватно оцениваются обстановка, погодные условия, расстояние до приближающихся транспортных средств. Малейшая ошибка может привести к ДТП. К сожалению, не все водители задумываются об этом и, увы, нередко ошибаются.

Утром в Климовичском районе 41-летний житель райцентра, совершая обгон, не убедился в безопасности маневра, выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с пригородным автобусом МАЗ. В аварии были травмированы водитель легковушки и 80-летняя пассажирка автобуса.

Зачастую причиной выезда на встречную полосу становится потеря контроля над управлением из-за несоответствия выбора скорости конкретным дорожным условиям, превышения установленной скорости или же технического состояния автомобиля. В любом случае тяжесть последствий лобового столкновения очень велика.

В Могилевском районе на 13-м километре автодороги Могилев – Чериков – Костюковичи 46-летняя жительница областного центра не справилась с управлением своего автомобиля и совершила столкновение с двумя двигавшимися во встречном направлении машинами. В результате ДТП погибла водитель одного из транспортных средств. Виновница аварии и ее пассажир получили травмы, пассажир еще одной машины также был травмирован.

Самый сложный момент – рассчитать время и скорость выполнения обгона. Перед его началом следует разумно оценить обстановку и принять решение. Чем больше габариты обгоняемого автомобиля, тем дальше от него надо держаться. Необходимо также обращать внимание на автомашины, выезжающие с примыкающих слева второстепенных дорог. Поворачивающие направо водители обычно смотрят только налево, поэтому идущий на обгон по встречной полосе транспорт будет для них неожиданностью. Следует просматривать встречную полосу как можно дальше и даже на пустой дороге быть предельно внимательным.

Перед обгоном убедитесь, что позади нет автомобиля, двигающегося с большей скоростью. Если впереди водитель притормаживает, не торопитесь его обгонять: сначала поймите его действия.

Обгоны весьма опасны на крутых поворотах, подъемах, спусках, в местах с ограниченной обзорностью, на узких участках дороги, проезд которых допустим лишь с ограниченной скоростью.

Даже опытные водители нередко неправильно определяют время, необходимое для обгона, и расстояние, которое пройдет обгоняющий автомобиль. Поэтому лучше не рисковать.

Не будет лишним напомнить, что за нарушение правил обгона или выезд на полосу встречного движения в случаях когда это запрещено ПДД согласно п. 8 ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь водитель будет привлечен к административной ответственности с наложением штрафа от 2 до 10 базовых величин, а также может лишиться прав на срок до одного года.

По информации отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Могилевского облисполкома подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «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.

Когда город еще спит...

29 июня исполнилось 36 лет со дня пуска Минского метрополитена. За эти годы белорусское метро перевезло почти 7,8 миллиона пассажиров, что сопоставимо с населением всей планеты. Сегодня метро – главная транспортная артерия столицы. Оно является наиболее комфортабельным, надежным, экологически чистым и самым быстрым видом городского пассажирского транспорта.

Объем перевозки пассажиров метрополитеном за 2019-й составил почти 294 миллиона человек. По сравнению с предыдущим годом пассажиропоток увеличился на 10 миллионов 362 тысячи, что на 3,7 процента больше, чем в 2018-м. Среднесуточная перевозка пассажиров превысила 800 тысяч человек. Причем за минувшие пять лет (с 2015 по 2019 год) замечена положительная динамика роста пассажиропотока.

За прошлый год удельный вес метрополитена в городских перевозках коммунальным пассажирским транспортом превысил 38 процентов и является наибольшим среди прочих видов городского транспорта.

В состав государственного предприятия «Минский метрополитен» входит 30 структурных подразделений: 9 служб, два электродепо, 12 отделов, аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов, ситуационный центр, лаборатория метрологии, четыре сектора, два общежития. Списочная численность работников на 1 июня составляла 4766 человек. Среднемесячная заработная плата за 2019 год по сравнению с 2018-м увеличилась на 11,4 процента.

Минский метрополитен насчитывает 29 станций с 51 вестибюлем, в том числе 9 станций с 31 эскалатором и 12 – с путевым развитием. Эксплуатационная длина пути составляет более 37 километров в двухпутном исчислении. Всего же длина путей в однопутном исчислении с тупиками и путевым развитием депо – почти 106 километров.

Станции метро начинают свою работу в 5.30, завершают за полночь – в 0.40. При этом в ночное «окно» производственная жизнь подземки даже более насыщенная, чем днем. Это своеобразный город, который никогда не спит. Люди здесь работают 24 часа в сутки.

После снятия напряжения с контактного рельса на различные виды работ выходит больше метрополитеновцев, чем днем. Основная нагрузка ложится на специалистов служб: пути и тоннельных сооружений, электроснабжения, сигнализации и связи, электромеханической, движения и некоторых других.

По утверждению независимых экспертов, Минск стал третьим городом в мире (после Лондона и Ванкувера), где в метрополитене одновременно появилась возможность на всех станциях оплатить проезд бесконтактной банковской картой или другим считывающим устройством, поддерживающим банковские платежные системы. В таком формате это оборудование начало работать с 12 июня 2018 года.

В прошлом году снизилось количество оплат поездок в подземке жетонами: если в 2018-м ими пользовались около 35 процентов пассажиров, то в 2019-м – уже 30. При этом значительно выросла популярность оплаты проезда бесконтактными банковскими картами и мобильными устройствами, поддерживающими банковские платежные системы. В минувшем году бесконтактным способом оплаты пассажиры воспользовались более 19,6 миллиона раз, что составило свыше 6 процентов от всех способов оплаты проезда в метро.

В прошлом году, к началу II Европейских игр, была произведена модернизация сетей сотовой связи с организацией доступа в интернет на станциях и перегонах линий метрополитена. На многих станциях сегодня можно воспользоваться бесплатным Wi-Fi. Работу в данном направлении проводит партнер метрополитена – провайдер доступа во Всемирную паутину.

В 2019-м приобретены 6 четырехвагонных составов производства ЗАО «Штадлер Минск» для эксплуатации на новой, Зеленолужской линии. В первом полугодии этого года осуществлялись поставки четырех новых пятивагонных составов вместо электропоездов с истекшим нормативным сроком службы.

За последнее время в метрополитене проделана большая работа по модернизации и совершенствованию производственных процессов, созданию более комфортных условий для пассажиров, повышению уровня их безопасности. Минский метрополитен одним из первых в СНГ освоил капитальный ремонт поездов, который производят на базе электродепо «Могилевское».

В метро созданы условия для проезда людей с ограниченными возможностями. Все станции участков продления первой и второй линий оборудованы лифтами. На ряде станций используется системная схема с лифтами в уровнях платформы и кассового зала и наклонными лестничными подъемниками с перехода в уровень наземной поверхности.

Завершена работа по оборудованию подвижного состава визуальной информационной системой (бегущая строка) и ряду других мероприятий. На станциях Автозаводской линии и частично Московской для инвалидов по зрению установлены речевые информаторы по ориентации в простран-

стве станционного комплекса. Для маломобильных пассажиров (инвалидов-колясочников) переоборудуются двери типа «Метро» для удобства проезда колясок. На платформах станций нанесены шуц-линии для слабовидящих – для предотвращения их падения на пути.

Важной задачей в 2020 году является ввод в постоянную эксплуатацию первого участка третьей линии. Он состоит из четырех станций: «Ковальская Слобода», «Вокзальная», «Площадь Франтишка Богушевича», «Юбилейная площадь». На данном участке будет применено сложное технологическое оборудование, ранее не эксплуатировавшееся в метрополитене (система автоведения электропоездов, автоматические платформенные ограждения, микропроцессорные устройства электрической централизации и другое).

Создана эффективная система взаимодействия с высшими и средними учреждениями образования по подготовке, переподготовке и повышению квалификации кадров. За период с 2015 по 2020 год на предприятии было трудоустроено 485 молодых специалистов – выпускников учебных заведений, 1278 работников прошли переподготовку и повышение квалификации.

На базе УО «Минский городской профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта им. Е.П. Юшкевича» за период с 2016 по 2020 год было обучено и трудоустроено на предприятии 79 выпускников по специальности «Машинист электропоезда метрополитена, слесарь по ремонту подвижного состава». Кстати, в следующем учебном году здесь начнут готовить машинистов для подземки на базе среднего образования. Об этом недавно сообщил представителям СМИ директор учебного заведения Андрей Стригельский:

– Планируем набрать группу численностью 27 человек, в том числе 8 – на условиях целевой подготовки. Именно такой заказ поступил от Минского метрополитена. С открытием третьей линии и наращиванием подвижного состава возрастают и потребности в машинистах. Нескольких преподавателей специальных дисциплин мы отправили на стажировку в метрополитен. В перспективе для подготовки учащихся думаем привлекать машинистов-инструкторов, откроем специализированный кабинет, где для наглядности будут использоваться образцы узлов и деталей электрооборудования, схемы и плакаты.

Срок обучения учащихся предполагается полтора года. Первая учебно-производственная практика – через девять месяцев. Выпуск и распределение состоятся в феврале 2022-го. Ранее колледж готовил машинистов для метро на условиях переобучения: организовывал курсы для людей, имеющих профессионально-техническое либо среднее специальное образование и опыт работы на железной дороге.

В целях формирования патриотического сознания, поддержания морально-психологического состояния и трудовой дисциплины работников на предприятии проводится большое количество мероприятий культурно-досуговой и спортивной направленности. Основные из них – спортландии среди команд детей сотрудников подразделений («Веселые старты» и «Папа, мама, я – спортивная семья»), конкурсы профессионального мастерства («Машинисты наших линий» – среди машинистов электропоездов, «Мисс мастерство и очарование» – среди билетных кассиров, «Дирижер движения» – среди дежурных по станции). Систематически проводятся конкурсы среди работников массовых профессий на звание «Лучший по профессии в метрополитене», конкурсы КВН, смотры-конкурсы художественной самодеятельности и многие другие мероприятия.

В рамках круглогодичной спартакиады Минского метрополитена на предприятии проводятся соревнования по 17 видам спорта. Работники принимают участие в спартакиадах и туристических слетах среди предприятий, организаций и учреждений Минска, городских организаций профсоюзов. На этих состязаниях метрополитеновцы многократно завоевывали призовые места.

Для занятий спортом созданы все необходимые условия. Скажем, в электродепо «Могилевское» есть просторный спортзал, два тренажерных зала, бильярдная комната и открытая спортивная площадка. В электродепо «Московское» в распоряжении любителей физической культуры – тренажерный зал и бильярд. Спортивные комнаты действуют в общежитиях № 1 и 2. В них, инженерном корпусе, двух электродепо, здании ремонтно-монтажной службы имеются столы для настольного тенниса.

На предприятии активно работают первичные организации профсоюза и общественных объединений: «Белая Русь», «БРСМ», «Белорусский союз женщин», «ДОСААФ». С 2017 года Минский метрополитен является членом ОСВОД как юридическое лицо.

Во время проведения информационных мероприятий изучается общественное мнение работников. Сотрудники подземки высказываются за сильную, суверенную и безопасную Беларусь, справедливое решение социально-экономических вопросов в нашей стране.

Предприятие имеет свои эмблему, флаг, знамя и песню. Указом Президента Республики Беларусь от 19 сентября 2017 года № 335 были утверждены образцы новой форменной одежды и знаков различия работников.

Минский метрополитен активно работает в составе Международной ассоциации «Метро». В 1984 году он стал девятым по счету метрополитеном, введенным в СССР. Сейчас по объемам перевозок белорусская подземка занимает четвертое место среди 16 метрополитенов бывшего СССР и имеет высокие технико-эксплуатационные показатели.

Сегодня можно с полной уверенностью сказать, что государственное предприятие «Минский метрополитен» работает стабильно, качественно и динамично развивается.

Андрей ДРОБ,
пресс-секретарь
Минского метрополитена

Акция закончилась – контроль продолжается

В июне Госавтоинспекция провела комплекс профилактических мероприятий, направленных на предупреждение ДТП с участием двухколесных механических транспортных средств. И это неслучайно. Лето – мотоциклетный сезон.

В минувшем году по вине мотоциклистов произошли десятки аварий. Причины – нарушения Правил дорожного движения. Наиболее частые из них – превышение скорости, езда без прав и в состоянии алкогольного опьянения. За пять месяцев этого года на территории Витебской области зарегистрировано четыре дорожно-транспортных происшествия по вине водителей мототранспорта, в которых четыре человека получили ранения различной степени тяжести.

– Ситуация с мотоциклистами сложная. Среди них немало любителей быстрой езды, что опасно не только для лихачей, но и для других участников дорожного движения. Так, недавно в Орше на улице Мира байкер попал под колеса легковушки. Недалеко от деревни Яновичи в Витебском районе произошла авария с участием мотоциклиста и водителя микроавтобуса. Еще один байкер под Витебском врезался в отбойник. К счастью, никто из них не погиб. Поэтому мы держим владельцев двухколесных транспортных средств под особым контролем, – говорит начальник УГАИ УВД Витебского облисполкома полковник милиции Михаил Дядичкин.

Вместе с тем в Госавтоинспекции отмечают, что с каждым годом байкеры становятся более законопослушными. Свою роль в этом играют и клубы мотоциклистов. Они не только пропагандируют байкерское движение, но и призывают новичков соблюдать ПДД. Большая заслуга в том, что среди нарушителей стало меньше мотоциклистов, принадлежит и госавтоинспекторам, которые ходатайствовали об ужесточении процесса получения водительского удостоверения категории А и административной ответственности.

Не так давно в законодательство внесли два изменения, относящихся к мотоциклистам. Первое – усложнились экзамены на право управления байками.

– Еще несколько лет назад при сдаче экзаменов было всего два практических элемента – змейка и коридор. Мы отмечали, что старая программа не дает нужных навыков новичкам. Они не всегда могут избежать аварии, не знают, что делать в экстренной ситуации. Сейчас число испытаний возросло, и это, несомненно, улучшает подготовку. Также положительно на безопасности сказалось деление категории А на несколько частей. Сесть за руль мощного байка вправе лишь совершеннолетний, имеющий двухлетний стаж управления более легкими моделями или прошедший курс в автоучебных организациях, – сообщил Михаил Александрович. – Ощутимее стало наказание для любителей покататься на одном колесе, не держать руль руками или ноги – на подножке. За такие финты придется заплатить до 10 базовых величин с лишением прав на полгода.

Как убедить людей соблюдать элементарные правила предосторожности? Как объяснить гонщикам, что, газуя во всю мощь на ночных улицах, они мешают отдыхать окружающим и висят на волоске от смерти или убийства? Как правило, таким экстримом занимаются молодые люди, у которых есть все необходимое для выплеска адреналина (мотоцикл, водительское удостоверение), кроме самого главного – здравого смысла. Чувство меры приходит с годами. Только общаясь с более опытными коллегами по увлечению, можно прийти к пониманию азов безопасности. И Госавтоинспекция поддерживает все официальные мотоциклетные клубы области.

Как рассказал лидер мотоклуба «Псы дорог» Илья Заболотников, в их организации нарушителей ПДД не приветствуют, наоборот, каждый знает, что будет наказан за игнорирование правил. Он также считает своим долгом бороться за соблюдение всеми мотоциклистами элементарных требований: не газовать без нужды в городе, не лихачить, пытаясь показать себя крутым. Все это сказывается на имидже клуба.

Для борьбы с байкерами-лихачами у сотрудников ГАИ есть свои методы. В последнее время они чаще записывают нарушения на видеорегистраторы. Кроме того, госавтоинспекторы сами пересаживаются на мотоциклы, чтобы следить за порядком на дорогах в городе. Транспорт оборудован радиоприемниками, звуковыми и световыми сигналами. В шлемы водителей встроены динамики, снаружи есть микрофоны, что позволяет держать связь между собой и с дежурной частью. Мотопатрули дежурят на дорогах с вечера до утра.

– В нашем распоряжении имеются современные маневренные мотоциклы, позволяющие выполнять задачи, с которыми не справиться инспектору на автомобиле. Например, в случае пробок в часы пик или остановки другого мототранспорта. Мотовзвод работает по всей области, – отметил Михаил Дядичкин. – В Витебске действенной мерой по ограждению жителей центра от рева моторов стал запрет движения мотоциклов в ночное время по определенным улицам. Нарушение грозит байкерам крупными штрафами. Что же касается окраин, то бороться там с лихачами сложнее: мы не можем расставить патрули повсюду. Однако сказать, что ситуация неконтролируема, нельзя. Гонщики рано или поздно попадают в поле нашего зрения. Более того, все желающие граждане могут помочь нам в этой работе, присылая кадры нарушений, снятые на видеорегистратор или телефон.

Почему-то мы думаем, что кто-то за нас в ответе: мама, папа, учитель, ГАИ, государство. Однако надо каждому заботиться о своей безопасности. Мотоцикл, как и автомобиль или любое другое транспортное средство – источник повышенной опасности. Это нужно изначально понимать. И думать, прежде чем принимать какое-то решение. Человек с опытом просто осознает, что у него не три жизни, а одна. И терять ее глупо.

– Большинство мотоциклистов сегодня соблюдают правила: регистрируют в ГАИ и страхуют транспортное средство, номера не снимают. Единственное, что неискоренимо, – желание молодых людей погонять, – подчеркнул Михаил Александрович.

Тем не менее в ходе каждого рейда сотрудники ГАИ выявляли нарушителей.

Некоторые мотоциклисты поясняли, что им просто приходится ехать быстрее потока машин, поскольку находиться между ними опасно – водители не всегда внимательны, перестраиваясь из полосы в полосу, могут не заметить байк. Другие оправдывали превышение скоростных режимов тем, что мощный «движок» просто не позволяет ехать менее 70–80 км/ч. Встречаются и любители обратить на себя внимание окружающих, стартуя на заднем колесе со светофоров. В сельских населенных пунктах еще можно встретить тех, кто управляет двухколесным транспортным средством без шлемов.

Всегда надо помнить, что мотоциклист в меньшей степени защищен, чем водитель автомобиля, которого может уберечь от травм корпус машины. Управляя мототехникой, водитель и его пассажиры согласно ПДД обязаны быть в застегнутых мотошлемах.

Акция завершилась, но госавтоинспекторы продолжат активную работу, ведь ежедневно в ГАИ от горожан поступают жалобы на мотоциклистов. Несмотря на то что в ночное время по некоторым центральным улицам областного центра запрещено движение мототранспорта, покой витебчанам только снится.

В Госавтоинспекции понимают, что бороться надо не с мотоциклистами как с отдельной категорией водителей. Бороться нужно с хамством, неуважением к закону, другим участникам движения, иным людям.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

Обстоятельства устанавливаются

В районе Санкт-Петербурга, в Колпино, автомобиль Volkswagen Touareg въехал в группу пешеходов, пострадали шесть человек, сообщает Управление ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области.

ДТП произошло на улице Октябрьской. Все шестеро пешеходов переходили дорогу по «зебре». Известно, что среди них были четыре девочки, самой младшей из них – четыре года, самой старшей – восемь лет. Дети госпитализированы в состоянии средней тяжести.

Также пострадали две девушки. За рулем иномарки находился мужчина 1954 года рождения. На месте ДТП работали сотрудники правоохранительных органов.

«Массовка» на КАД

На 10-м километре КАД в Санкт-Петербурге произошла массовая авария.

Как сообщает пресс-служба МЧС РФ, по предварительным данным, КАМАЗ столкнулся с пятью легковыми автомобилями, один человек погиб, семеро пострадали. Двоих из них извлекли из автомобилей силами спасателей. Остальные выбрались сами.

В Управлении ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области конкретизируют, что у двух пострадавших – множественные травмы. Состояние других раненых уточняется.

Автолюбители в социальных сетях отмечали, что проезд участка КАД, где произошло ДТП, был полностью перекрыт. На месте работали спасатели и бригады скорой помощи.

Удар, пожар…

Шесть человек погибли в дорожно-транспортном происшествии, произошедшем в республике Мордовия.

Там лоб в лоб столкнулись два автомобиля Lada Granta. От удара транспортные средства загорелись. Как рассказали в пресс-службе ГУ МДВ Мордовии, о страшной аварии сотрудники ГИБДД узнали в два часа ночи по местному времени. Легковушки столкнулись на улице Ленина в поселке Николаевка.

На место ДТП выезжали сотрудники полиции и экстренные службы. Следователям предстоит выяснить причины аварии и обстоятельства гибели людей.

На мели

Пассажирский теплоход «Усть-Сысольск» сел на мель на реке Вычегде у поселка Седкыркещ под Сыктывкаром. Все 16 пассажиров были эвакуированы, никто не пострадал.

«Теплоход «Усть-Сысольск» сел на мель, не доплыв практически 100 м до Седкыркеща. На борту находились пассажиры, которые возвращались с ночной смены. Все они были эвакуированы силами МЧС и местными жителями, предоставившими свои лодки», – сообщили в пресс-службе МЧС РФ по Коми.

Место причала в Седкыркеще для «Усть-Сысольска» теперь будет изменено.

Смертельный бросок

В районе Пирита (Таллинн) произошла авария, в ходе которой столкнулись легковой автомобиль и мотоцикл. Погиб 30-летний мужчина, сообщила пресс-служба полиции.

20 июня в 19.10 очевидец сообщил в Центр тревоги, что на перекрестке Пойенги и Рандвере-теэ столкнулись легковушка и мотоцикл. От полученного удара мотоциклиста отбросило на крышу автомобиля, и он получил смертельные повреждения.

Руководитель Ида-Харьюской патрульной службы Вячеслав Шаталов рассказал, что, по первоначальным данным, 74-летний мужчина на Opel Astra выезжал с окольной дороги на главную, убедившись, что по ней ни один автомобиль к нему не приближается.

В то же время по Рандвере-теэ из Виймси в направлении Пирита ехал мотоциклист, скорость которого была, предположительно, выше разрешенной. Он въехал в бок автомобиля, а его самого от полученного удара отбросило на крышу машины.

Прибывшие на место происшествия полицейские пытались оживить мотоциклиста до прибытия скорой, однако его повреждения были очень серьезными и он скончался.

Медики осмотрели на месте аварии находившихся в легковом автомобиле мужчину и двух женщин. После оказания первой помощи их отпустили домой. Полиция установила, что водитель Opel был трезв и у него имелись водительские права.

– Точные обстоятельства этой аварии выясняются, однако, по первоначальным данным, фатальным для мотоциклиста могло стать то, что он оказался невидим для другого водителя по причине своей скорости движения. Автомобилисту тяжело заметить двухколесное транспортное средство из-за небольших габаритов, и ситуация еще сложнее, если оно приближается на большой скорости. Просим мотоциклистов учитывать, что даже при езде с предельной скоростью на дорогах есть опасности, которых другие и они сами могут не заметить, – сказал руководитель патруля.

Для расследования подробностей трагической аварии полиция возбудила уголовное дело, в ходе которого выяснятся точные обстоятельства произошедшего.

Мечты оборвались

В республике Марий Эл 19-летний водитель на мотоцикле Motoland не выбрал безопасную скорость, не справился с управлением и наскочил на препятствие. В результате ДТП пострадавший мотоциклист госпитализирован.

В оренбургском поселке Маячный мотоциклист наехал на козла и погиб. Об этом сообщили в пресс-службе регионального УМВД. Полицейские предварительно установили, что 32-летний водитель мотоцикла «Урал» столкнулся с животным на улице Новой. К сожалению, спасти оренбуржца не удалось. Он скончался в автомобиле скорой медицинской помощи.

На Бали погибла известная российская блогер Настя Тропицель. Она и молодой человек ехали рядом на мотоциклах. Предположительно, они столкнулись, после чего девушка врезалась в разделительный бордюр и сильно ударилась головой. Она скончалась на месте.

СМИ также опубликовали видео, которое засняли местные жители уже после аварии. На кадрах видно, как на асфальте лежит тело, предположительно Тропицель, а неподалеку от него на дороге – одинаковые мотоциклы. За день до трагедии девушка написала в своем Telegram-канале «С любовью, Тропи» о ссоре с отцом. «Твой мотоциклист тянет тебя вниз», – отмечал отец, но девушка настаивала на том, что ей нужна поддержка и силы, поскольку она переживает период выгорания.

Анастасия Тропицель вела блог, посвященный фрилансу, заработку в интернете, внутренней свободе и работе над собой. «Просто мечтала о свободе – вот так я стала миллионером в 15 лет. Вдохновляю делать то, что нельзя. Выращиваю тебе крылья и отправляю на фриланс», – написала она в описании к аккаунту в Instagram.

Живы оба: мотоциклист и лось

На 52-м километре трассы Тарту – Вильянди (Эстония) произошло ДТП: 43-летний мужчина на мотоцикле Yamaha совершил наезд на лося.

Мотоциклист пострадал и был госпитализирован, передает Sakala. По словам побывавшего на месте происшествия фотографа Кенно Соо, причиной ДТП стал неожиданно выбежавший на дорогу лось. Мотоциклист резко затормозил, но потерял управление и совершил наезд на животное. Лось убежал в лес.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

Перевод с преференциями

Правительство России назвало размер субсидий для перевода автомобилей граждан и предпринимателей на газ. Владельцы легковушек смогут рассчитывать на 27 тыс. рублей. Впрочем, затраты на процедуры оформления газобаллонного оборудования в ГИБДД могут нивелировать субсидию, полагают эксперты.

Премьер-министр Михаил Мишустин подписал постановление, которое вносит изменения в одно из приложений к госпрограмме «Развитие энергетики». В документе, в частности, уточняется размер субсидий, с помощью которых государство будет компенсировать перевод автотранспорта на компримированный (сжатый) природный газ (метан).

«Принятое решение простимулирует перевод транспорта с бензина на газ и поддержит спрос на этот вид топлива со стороны бизнеса и граждан. Госпрограмма «Развитие энергетики» предусматривает увеличение объема потребления природного газа в качестве моторного топлива до 2,7 млрд кубометров по итогам 2024 года, – сообщают в правительстве. – Одновременно ведется работа по развитию необходимой для этого инфраструктуры».

В течение пяти лет в России должно быть построено около 1,3 тыс. газовых заправок. Так, только в 2020 году в связи с «коронакризисом» компенсация предполагается не более двух третьих от стоимости работ и самого газобаллонного оборудования (ГБО), если владелец машины – частник либо субъект малого или среднего предпринимательства. В последующие годы – не более одной трети от затрат на переход на газ.

Впрочем, в правительстве очертили максимальный размер, который может покрыть субсидия. Для наиболее массовой категории транспорта – легковых автомобилей весом до 1800 кг – она не превысит 27 тыс. рублей. Притом что в среднем само ГБО стоит около 25–30 тыс. рублей, и примерно столько же – работы по его установке.

Субсидия покроет примерно половину общих затрат граждан и предпринимателей на перевод транспорта на газ, но эффект от нее будет ощутимый, полагает независимый консультант по автопрому Сергей Бургазлиев.

«Субсидия покроет половину цены от самого дешевого оборудования. Сейчас, во время «коронакризиса», я полагаю, что многие захотят перевести свой автомобиль на газ, поскольку экономия от этого неоспоримая. В грузовых и пассажирских перевозках затраты на топливо ощутимые – около 40%», – отметил в разговоре с «Газетой.Ru» Бургазлиев.

В то же время эксперт подчеркивает, что процедура постановки автомобиля с ГБО на учет в ГИБДД требует сертификации в связи с внесением изменения в конструкцию транспортного средства.

Связанная с этим бюрократическая процедура весьма обременительна для граждан, из-за этого, по мнению Бургазлиева, она может «съесть» всю субсидию.

Сейчас количество газомоторных автомобилей, использующих компримированный природный газ, не превышает 190 тысяч. В Италии газ используют более одного миллиона автомобилей.

Машину откроет «Яблоко»

Компания Apple на Всемирной конференции разработчиков (WWDC) 22 июня анонсировала Car Key – виртуальные ключи для удаленной разблокировки автомобиля с помощью iPhone или Apple Watch.

Первой моделью с поддержкой этой функции станет BMW 5 серии 2021 модельного года. В Apple объявили, что подготавливают стандарт, который позволит работать с большим количеством автомобилей в следующем году.

Многие автопроизводители уже предлагают собственные виртуальные ключи с аналогичным функционалом. Однако это отдельные приложения, и они не встроены непосредственно в систему Apple, поэтому лишены некоторых преимуществ.

Car Key будет работать в Apple Wallet (как, например, банковские карточки) как на новой операционной системе iOS 14, так и на предыдущей версии.

Чтобы открыть машину, будет достаточно лишь поднести гаджет к считывателю NFC, который установлен в автомобиле (например, к ручке двери). Apple работает над тем, чтобы в будущем можно было делать это, не вынимая смартфон из кармана или сумки.

Перед разблокировкой автомобиля владельца попросят пройти аутентификацию с помощью Face ID или Touch ID (также можно настроить и экспресс-режим). Поделиться доступом к машине с пятью другими людьми можно через iMessage.

Даже если батарея смартфона сядет, то он сможет работать в качестве ключа на протяжении еще пяти часов. А если владелец потеряет свой гаджет с виртуальными ключами, то доступ к автомобилю можно аннулировать через облачный сервис Apple iCloud.

Кстати, аналогичное приложение есть у Tesla. Весной оно помогло одному из владельцев электрокара – он запер угонщика внутри автомобиля со смартфона. Тот не смог выбраться из машины и был пойман полицейскими.

Новый Ford: вождение без руля

Электрический Ford Mustang Mach E должен получить новую функцию – возможность движения в режиме автопилота.

Причем водителей не будут заставлять держать руки на руле. Однако заснуть или почитать газету машина тоже не позволит – в Mustang Mach E появится камера, которая будет контролировать взгляд водителя. И как только «большой брат» поймет, что человек отвлекается от контроля за дорогой, то тут же подаст тревожный сигнал.

Есть и еще одно ограничение – автопилот будет работать в полной мере только на шоссе с разделенными друг от друга полосами движения. В Ford заявили, что новая система появится на машинах в конце 2021 года. При этом, например, General Motors ставит подобный автопилот на Cadillac уже с 2018-го.

Аксессуар полезный и популярный

Согласно результатам опроса Авто Mail.ru, проведенного среди 1,8 тыс. читателей портала, специальные очки для вождения оказались самым популярным аксессуаром у автомобилистов. Корректирующие зрение или солнцезащитные очки для вождения используют 57,6% респондентов.

Офтальмологи утверждают, что специальные очки для вождения действительно могут принести пользу даже тем, у кого хорошее зрение.

Очки значительно превзошли по популярности любые другие аксессуары, подобранные специально для вождения. Так, особую обувь за рулем используют только 2% опрошенных читателей Авто Mail.ru.

При этом рынок специальной обуви для автомобилистов большой, и в нем участвуют как фирмы, специализирующиеся на автоспортивной амуниции, так и обычные автопроизводители. Впрочем, они и не то еще делают – чего стоят сосиски Volkswagen или диван Bentley, который продается по цене двух седанов Lada Granta.

Более половины респондентов за рулем надевают обычные кроссовки или кеды – их 55%. Еще 40% вообще не думают об обуви за рулем и ездят в том, в чем предстоит ходить весь день. При этом вариант «шлепки» выбрало даже немного больше опрошенных, чем вариант «специальная обувь», хотя в некоторых странах за езду в шлепках даже штрафуют.

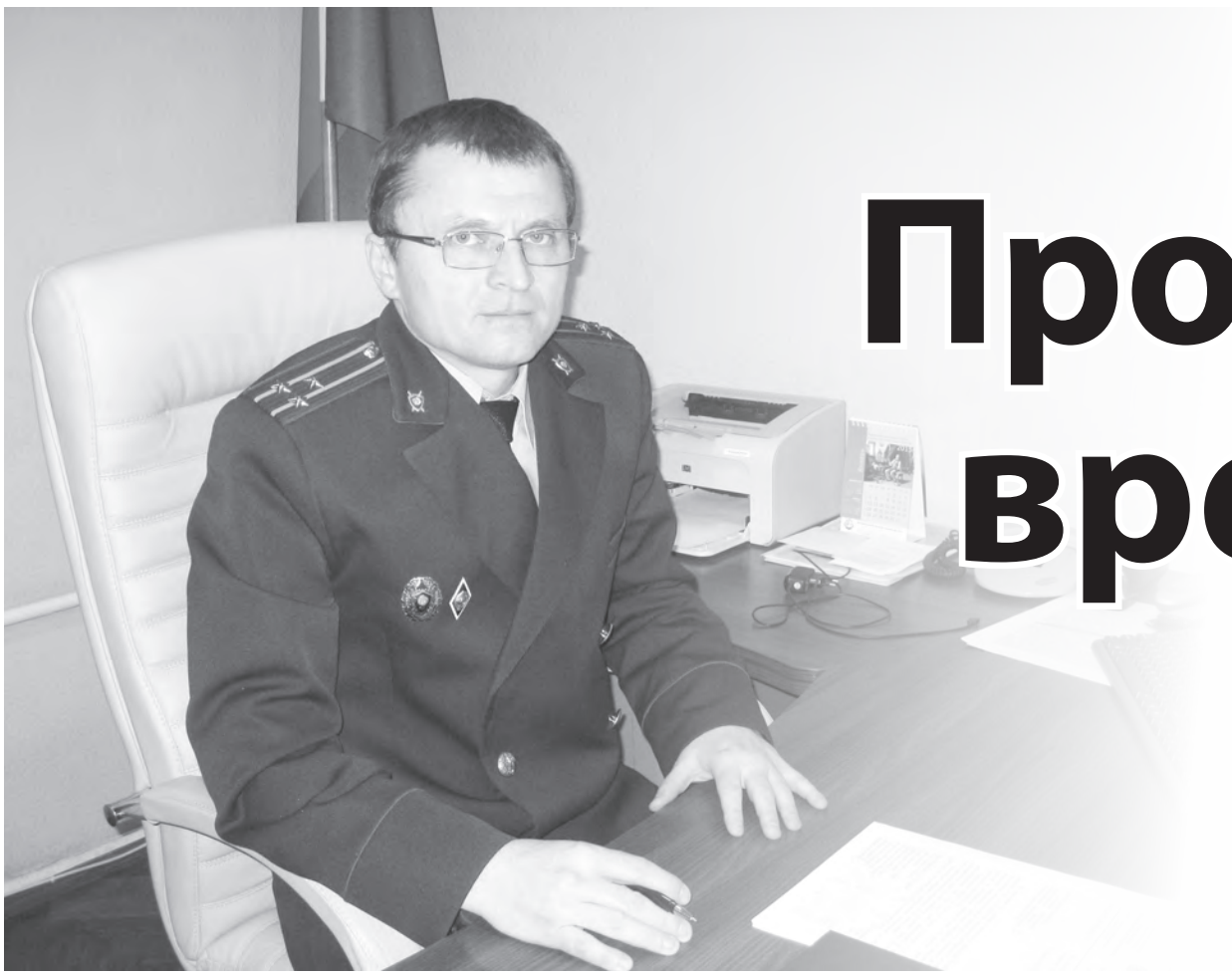
С одеждой ситуация несколько иная. Тут для длительных поездок 56% респондентов выбрали вариант «максимально комфортная просторная одежда». В повседневной за руль в дальнюю дорогу садятся 24%, а еще 12,3% выбирают спортивные костюмы. Только 7% опрошенных считают, что в дальней дороге одежда водителя не имеет значения.

Опрошенные Авто Mail.ru в основном предпочитают не возить с собой сменную одежду и обувь. 66% респондентов ответили, что машина – не склад. Впрочем, еще 23% водителей иногда берут с собой запасной комплект, если им предстоит важная встреча или, напротив, грязная работа. 10% опрошенных возят запасной комплект одежды в автомобиле всегда.

Там, где речь идет об одежде и обуви, стоит вспомнить и об аксессуарах – это всевозможные чехлы, ароматизаторы, подушки и накидки. По результатам опроса Авто Mail.ru оказалось, что все они еще пользуются неплохим спросом. 33% респондентов ответили, что у них в автомобилях есть ароматизаторы воздуха.

Следующий по популярности аксессуар – чехлы на сиденья. Они имеются у 20% опрошенных. На третьем месте – подушки для шеи и поясницы. Использовать их на ортопедических автомобильных сиденьях бессмысленно, но вот на обычных в дальней дороге подушки могут весьма пригодиться.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ



26 июня работники прокуратуры отметили свой профессиональный праздник.

Проверено временем

Специализация органов прокуратуры Беларуси в области надзора за исполнением законов на транспорте началась с 1922 года.

В Положении о прокурорском надзоре, принятом третьей сессией ЦИК Белорусской ССР, содержались требования, предъявляемые к военной и общей прокуратуре, по исполнению законов на железнодорожном и воздушном транспорте.

Расследование уголовных дел о преступлениях в этой отрасли и прокурорский надзор за ними производились специальными следователями и прокурорами, выделяемыми прокуратурой БССР.

До 20 июня 1936 года, до образования Наркомюста СССР, функции прокурорского надзора за исполнением законов на транспорте осуществляли территориальные прокуроры. А в годы Великой Отечественной войны и после ее окончания, вплоть до 1948-го, надзор за законностью на транспорте осуществляли военные прокуратуры. В мае 1948 года военные прокуратуры Белорусской и Брест-Литовской железных дорог реорганизованы соответственно в прокуратуры Белорусской и Брест-Литовской железных дорог.

Прокуратура Белорусской железной дороги находилась в Гомеле, Брест-Литовской – в Барановичах.

Согласно приказу Генерального прокурора СССР прокуратура Белорусской железной дороги в 1955 году стала именоваться транспортной прокуратурой Белорусской железной дороги. В нее входило 6 участков: Барановичский, Брестский, Гродненский, Могилевский, Гомельский, Жлобинский.

Согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР от 03.03.1960 «Об упразднении транспортных прокуратур» приказом Генерального прокурора СССР от 10.03.1960 № 22 была упразднена Белорусская транспортная прокуратура. Ее функции были переданы прокуратуре БССР.

Однако такая реорганизация явилась причиной снижения дисциплины на транспорте и роста криминальных проявлений.

В результате длительного анализа сложившейся ситуации Генеральный прокурор СССР 3 сентября 1976 года издал приказ № 480-л «Об организации транспортных прокуратур». За счет резерва прокуратуры Союза на территории БССР были организованы Брестская, Барановичская, Витебская, Гомельская, Минская и Могилевская транспортные прокуратуры со штатной численностью 36 единиц. Практика прокурорского надзора на транспорте показала необходимость централизованного руководства названными подразделениями.

Приказом Генерального прокурора СССР от 05.11.1980 № 46 Белорусская транспортная прокуратура была образована вновь. В таком виде она просуществовала до новейшей истории.

С 1 декабря 2014 года в связи с ликвидацией Белорусской транспортной прокуратуры Гомельская транспортная прокуратура переподчинена прокуратуре Гомельской области.

Деятельность транспортной прокуратуры направлена на борьбу с преступностью, коррупцией, соблюдение государственной дисциплины и обеспечение общественной безопасности, устранение нарушений в экономической сфере, предотвращение террористических актов на объектах транспорта, обеспечение безопасности движения поездов, судов речного флота, полетов воздушных судов, сохранность перевозимых грузов, охрану здоровья и жизни граждан.

Гомельская транспортная прокуратура проводит работу не только по пресечению совершаемых преступлений, но и по предупреждению и профилактике противоправных действий на железнодорожном, воздушном, речном и трубопроводном транспорте, чем способствует сохранению и эффективному использованию государственной собственности.

Комплекс скоординированных профилактических мероприятий, проведенных совместно с органами внутренних дел и другими субъектами, позволил на 25% уменьшить количество зарегистрированных преступлений на объектах транспорта за 5 месяцев текущего года. В том числе удалось добиться снижения количества рецидивной преступности и числа преступлений, совершенных в состоянии алкогольного опьянения. При этом на объектах Гомельского транспортного региона не было допущено убийств, причинения тяжких телесных повреждений, разбоев и хулиганств.

Особое внимание уделяется вопросам профилактики случаев травмирования граждан подвижным железнодорожным составом.

Проводимые профилактические мероприятия оказали положительное влияние на динамику непроизводственного травматизма. Как результат, в течение последних пяти лет удалось добиться значительного снижения количества травмированных железнодорожным транспортом. Красноречивее всего об этом говорят соответствующие цифры. За 5 месяцев текущего года на объектах транспорта пострадало 5 человек. В то время как за аналогичный период 2015-го их было 12, 2016-го – 9, 2017-го – 7, 2018-го – 6, 2019-го – 6.

Протяженность зоны обслуживания Гомельской транспортной прокуратуры составляет 1804,1км. Ей поднадзорны 77 предприятий железнодорожного транспорта РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги», в том числе 50 вокзалов и станций, предприятие воздушного транспорта Гомельский филиал РУП «Белаэронавигация», 8 предприятий речного транспорта, филиал ОАО «Газпром трансгаз Беларусь» «Гомельское управление магистральных газопроводов» и ряд предприятий ОАО «Гомельтранснефть Дружба», предприятия и организации различных форм собственности, созданные при транспортных предприятиях государственной формы собственности, филиал Транспортной инспекции, Гомельская таможня, филиал УП «Белтехосмотр», учебные заведения, готовящие кадры для предприятий транспорта. Сфера надзора транспортной прокуратуры включает в себя множество различных отраслей транспорта.

С началом летнего периода и приходом жаркой погоды Гомельская транспортная прокуратура уделяет особое внимание надзору за исполнением законодательства, направленного на безопасную эксплуатацию объектов водного транспорта. Ежегодно сотрудники прокуратуры и Государственной инспекции по маломерным судам проводят совместные рейдовые мероприятия. Их основной задачей является профилактика травмирования и гибели граждан на объектах водного транспорта. В исключительных случаях при повторном нарушении закона либо при однократном грубом пренебрежении правилами пользования маломерными судами виновные привлекаются к административной ответственности.

К примеру, только по результатам двух рейдов объявлено более 10 официальных предупреждений, 7 лиц привлечены к административной ответственности. Одно из административных взысканий наложено на судоводителя, перевозившего на гребной неустойчивой лодке двухлетнего мальчика без спасательного жилета.

К сожалению, не всегда принимаемые меры позволяют предупредить аварии на воде. Так, 14 июня в 7.57 на реке Сож в городе Гомеле вблизи спасательной станции произошло столкновение буксирного теплохода, который буксировал плавучий кран, со стоящим поперек течения на якорях маломерным гребным судном, принадлежащим одному из спортивных учреждений. В результате лодка затонула, а один из двух находившихся в ней мужчин оказался под днищем плавучего крана. Спасатели извлекли его из воды, однако на следующий день пострадавший скончался в больнице. Ни он, ни его оставшийся в живых товарищ никакого отношения к организации – владельцу лодки не имели.

По данному факту Гомельским городским отделом следственного комитета проводится проверка. В ходе изучения обстоятельств указанного события прокуратурой также выявлены факты нарушений законодательства со стороны учреждений спорта, которые не обеспечивают безопасность воспитанников в ходе тренировочного процесса на открытой воде.

В целях защиты прав несовершеннолетних спортсменов, профилактики несчастных случаев на водных объектах Гомельская транспортная прокуратура готовит акты прокурорского надзора.

Однако одних методов убеждения и принуждения здесь недостаточно. Залогом и гарантией безопасности при нахождении на объектах как водного, так и всего транспорта в целом является выполнение самими гражданами известных всем правил поведения.

Сергей КАЗАКЕВИЧ,
Гомельский транспортный прокурор

Самые опасные и прекрасные

Многие пассажиры намеренно выбирают для своих путешествий железнодорожный транспорт. Ведь добраться до пункта назначения можно с комфортом и к тому же получить эстетическое наслаждение, любуясь пейзажем из окна вагона. Вот только некоторые участки железных дорог проходят по невероятно сложной и опасной местности. Одни соединяют материк с удаленными островами, другие – населенные пункты, разделенные горными перевалами. Эти дороги опасны, тем не менее каждый день ими пользуются сотни и тысячи людей. Кого-то на такую поездку толкает безвыходное положение, другие же намеренно подвергают себя невероятной опасности, желая испытать прилив адреналина.

Продолжение. Начало в № 23–24

ШВЕЙЦАРИЯ

Самой крутой в мире считается зубчатая железная дорога Пилатусбан в Швейцарии.

Она соединяет город Альпнахштадт с вершиной горы Пилатус. Сложный и опасный путь поезд преодолевает за 30 минут. На завершающем участке он проходит через узкий туннель. На выезде из него пассажиры видят край обрыва, вдоль которого состав идет несколько минут.

Открытие Пилатусбан состоялось в 1889 году. Над ее проектом работал известный инженер Эдуард Лохер. Разработанная им технология позволила проложить железную дорогу по сложной горной местности: крутые подъемы и спуски оснащенные зубчатыми колесами вагончики преодолевают не менее уверенно, чем участки пути без уклона. Данная технология применяется во всем мире.

Сегодня по дороге постоянно курсирует 10 небольших красных вагончиков, каждый рассчитан на 40 пассажиров. Скорость передвижения – не более 12 км/ч, что позволяет ежечасно перевозить до 340 пассажиров.

Воссоздание во всех вагончиках атмосферы середины прошлого столетия делает поездку еще более интересной. Если «не высовываться» из окна, то она покажется максимально комфортной. Через открытое окно порой можно уловить аромат горных цветов и даже в подходящий момент сорвать их с крутых склонов.

ИНДОНЕЗИЯ

Между Бандунгом и Джакартой в Индонезии курсирует популярный у туристов поезд сообщением Арго – Геде.

Его маршрут проходит через удивительно красивые места – во время поездки можно полюбоваться обширными чайными плантациями и горными пейзажами, увидеть миниатюрные деревушки и рисовые поля. Правда, когда поезд въезжает на высокий металлический мост Чикурутуг, такой умиротворяющий и расслабляющий пейзаж очень неожиданно перестает казаться живописным.

Уверенное движение состава на данном участке пути не подкреплено абсолютно ничем: мост не имеет ограждений, смотреть в окно в это время отваживаются далеко не все пассажиры.

Современные конструкторы утверждают о полной безопасности сооружения, однако происходящие на нем аварии свидетельствуют об обратном. Последняя крупная авария на мосту Чикурутуг произошла в 2002 году, когда часть железнодорожного состава сошла с рельсов. Лишь чудом удалось избежать человеческих жертв.

США

Опасные железные дороги – отличительная особенность штата Колорадо. В их числе и узкоколейная Cumbres&Toltec Scenic Railroad, построенная в 1880 году и соединившая город Чама с Нью-Мексико и Антонио.

Ее основание, как и строительство многих других дорог в штате, связано с разработкой новых промышленных зон в горах Сан-Хуана. Уже в середине XX столетия месторождения полезных ископаемых полностью истощились, и дорога на несколько лет пришла в запустение. Когда в районе Фармингтона были обнаружены месторождения нефти, она получила «вторую жизнь», а со временем была расширена и стала использоваться не только для промышленных нужд.

В настоящее время общая протяженность узкоколейки Cumbres&Toltec Scenic Railroad составляет порядка 103 км. Ею активно пользуются местные жители и жаждущие острых ощущений туристы. Главные опасности, которые подстерегают путешественников в пути, упомянуты в названии дороги. Поезд проходит по мосту над ущельем Тольтек и более трех километров следует по горному перевалу Камбрс. Так высоко в горы больше не поднимается ни одна железная дорога в Соединенных Штатах: легкое головокружение и масса эмоций неподготовленным туристам гарантированы.

ЭКВАДОР

Ее единогласно признали самой страшной дорогой в мире. Железнодорожная линия Nariz del Diablo проложена между прибрежным городом Гуаякиль и столицей Эквадора Кито. Она проходит через высокогорные Анды, перевал на высоте в 3000 метров и дарит любителям экстрима уйму адреналина.

Катастрофические ливни в начале 1980-х и конце 1990-х вызвали в этих местах многочисленные оползни и сели. Поэтому нынче действует лишь небольшой участок дороги: от Риобамбы на юг до Алауси и крутой спуск от Алауси вниз, в Сибамбе.

Наиболее технически сложная часть этого железнодорожного маршрута проходила по чистому обрыву скалы Nariz del Diablo, известной как «нос дьявола», между поселениями Алауси и Сибамбе. Чтобы преодолеть этот 800-метровый утес, инженеры вырезали серию крутых американских горок для смягчения спуска и подъема.

Поезд здесь курсирует исключительно в туристических целях. Перемещение возможно только на крышах вагонов – там и находятся туристы. Если мест на всех не хватает, могут прицепить вагон, так сказать, одну дополнительную крышу.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Многие сравнивают железнодорожный перегон Lynton&Lynmouth Cliff с американскими горками. Дорога преодолевает ряд высоких утесов и соединяет два крупных города – Линтон и Линмут. Столь сложная железная дорога была построена в конце XIX века всего за три года. Уже в 1890-м по ней начал курсировать вагон, который по внешнему виду напоминал большой лифт.

Сейчас здесь ходит миниатюрный поезд, состоящий из двух вагонов. Единовременно он может перевозить 80 пассажиров. Несмотря на то что движется поезд намного медленнее и осторожнее, чем вагонетка на традиционных американских горках, решившихся на поездку ждет масса крутых подъемов и спусков. Окружают железную дорогу живописные горные пейзажи. Поэтому прогулка на поезде понравится как любителям природы, так и экстремалам, которые не раз смогут увидеть в окно дно края обрывистых утесов.

По материалам интернет-источников подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

Окончание следует

С ДНЕМ НЕЗАВИСИМОСТИ, БЕЛАРУСЬ!

И помнит Минск спасенный…

Минская операция началась 29 июня, когда войска 3-го и 1-го Белорусских фронтов в сходящемся направлении нанесли удар по противнику. Далее совместно с войсками 2-го Белорусского фронта было завершено окружение Минска. Весомую помощь оказали и белорусские партизаны – они устраивали засады на путях отступления немецких сил, громили штабы, уничтожали мосты и переправы.

29–30 июня войска 3-го Белорусского фронта вышли к Березине, форсировали ее и продолжили стремительное продвижение на Минск. 3 июля советские танкисты ворвались в город. Вскоре завершилось окружение основных сил 4-й германской армии – всего 105 тысяч человек. К 12 июля группировка была ликвидирована. За умелые и героические действия в ходе Минской операции 1944 года 52 соединения и части были удостоены почетного наименования «Минские»…

Отдельно хочется сказать о партизанах. Большую помощь наступавшим войскам оказывал белорусский народ, прежде всего, партизаны. В конце июня ЦК КП(б) Белоруссии обратился к населению со специальным воззванием. В нем говорилось: «Бейте отступающих немцев всеми средствами, разрушайте пути отступления немецких войск, истребляйте команды поджигателей, спасайте население от истребления, а деревни и города от разрушения». В воззвании содержался призыв всячески помогать Красной Армии. Отвечая на него, партизаны захватывали переправы на реках, населенные пункты, перерезали пути отхода противника, подрывали рельсы, устраивали крушения поездов. Ударами с тыла они освободили много районных центров. На Березине, возле деревень Брод и Синичино, партизанская бригада «Железняк» удерживала плацдарм шириной 17 км, помогала войскам сооружать переправы, которыми воспользовалась 35-я гвардейская танковая бригада генерала А.А. Асланова. Партизаны выводили передовые отряды фронтов на перехват отступавшего противника, сообщали советскому командованию обо всех передвижениях врага, захватывали «языков» и штабные документы. Они помогали войскам ликвидировать окруженные фашистские группировки, не раз срывали угон в Германию советских людей, их уничтожение. Десятки тысяч партизан влились в ряды Красной Армии. И именно в этот день, 4 июля 1944 года, был завершен первый тур грандиозных сражений в Беларуси.

Жители Минска встречали своих освободителей с цветами, на улицах играла музыка. И хотя город был изранен, многие его дома были объяты пламенем, Минск пел и у всех на лицах сияло счастье. Ровно в 22 часа небо озарили оранжево-зеленые и красные огни ракет, раздался могучий залп из 324 орудий. Двадцать четыре раза в июльском небе полыхали огни славы и почета в честь доблестных освободителей столицы Советской Белоруссии.

И сегодня, как и 76 лет назад, звучат праздничные залпы в честь освободителей нашей родной страны. И сегодня мы с низким поклоном вспоминаем тех, кто на своих плечах вынес тяжелейшее бремя войны и подарил нам мир.

Подготовила Елена ОЛИНА

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** • **А.М. 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 **02.07.2020** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 6080. Заказ 2187. 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.