ПРОБЛЕМА СТАЛА РЕАЛЬНОСТЬЮ

СТР. 2

ВЕНЧАЛО ИХ НЕБО…

СТР. 6–7

ДЕНИС И АЛЕКСЕЙ, ВОДИТЕЛИ «ШУМНЫХ» МАШИН

СТР. 10

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

31 октября 2020 г., суббота, № 40 (1081)

1 ноября – День работников гражданской авиации

УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ БЕЛАРУСИ! ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!

Мы искренне поздравляем вас с вашим профессиональным праздником. Авиация и безопасность – две неразделимые части единого целого. Вы начинаете заботиться о безопасности и комфорте пассажира уже с того момента, когда он переступает порог Национального аэропорта Минск или любого из пяти наших областных аэропортов. Пройдя паспортный и таможенный контроль, пассажир попадает в заботливые руки бортпроводников. А с того момента, когда пилоты «Белавиа» получают разрешение и начинают выруливать на взлетную полосу, безопасность полета берут в свои руки авиадиспетчеры «Белаэронавигации». И так, единой командой – в небе и на земле, они ведут крылатую машину до момента не просто посадки, а полной ее остановки. Полет выполнен успешно – и салон взрывается аплодисментами.

И, конечно же, мы не можем не поздравить с праздником замечательных летчиков – «грузовиков» авиакомпании «Трансавиаэкспорт», поднимающих в небо многотонные махины.

Давайте и сегодня поаплодируем людям этой мужественной профессии. Здоровья, счастья вам и просто заоблачного везения во всем и везде!

Коллектив «ТБ»

Как медом намазано

На недавней встрече с коллективом РУП «Минскавтодор-Центр» министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко обратил внимание дорожников на необходимость уделять особое внимание повышению безопасности автомобильных дорог и поручил работать на упреждение при решении этого вопроса.
В первую очередь речь идет о возрастающем количестве ДТП с участием диких животных. В числе первостепенных задач, которые ставит перед собой в связи с этим Минтранс, – проведение глубокого анализа причин происшествий и выработка комплексных мер для их предотвращения. Необходимо отметить, что в настоящее время разрабатывается государственная программа развития автомобильных дорог на 2021–2025 годы под названием «Дороги Беларуси», в которой впервые появится раздел, посвященный безопасности дорожного движения.

ЗНАКИ, СЕТКИ И ПРОХОДЫ

Проблема выхода животных на проезжую часть является актуальной не только для Беларуси, но и для многих других стран мира. Число дорожно-транспортных происшествий, связанных с наездом на диких и домашних животных, растет с каждым годом. Поведение животных на дороге непредсказуемо, при этом особую опасность представляют наезды автомобильного транспорта на диких копытных.

На сегодняшний день в Республике Беларусь имеется опыт применения технологий, предотвращающих выход диких животных на автомобильные дороги: это установка предупредительных знаков на участках разового появления, обустройство дорог сетками, а также специальных проходов и скотопрогонов. Но, как отмечают специалисты, главная проблема состоит не в строительстве таких проходов, а в том, чтобы привлечь в них животных.

При строительстве или реконструкции автомобильных дорог разрабатываются специальные мероприятия по обеспечению безопасного и беспрепятственного передвижения животных при пересечении автодорогами путей их миграции. Проектная документация на строительство и реконструкцию республиканских дорог также в обязательном порядке включает мероприятия по охране животного и растительного мира, атмосферного воздуха, водных, земельных ресурсов и обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

Можно привести пример комплексного обустройства автодорог для предотвращения выхода диких животных и земноводных на проезжую часть. Так, после завершения работ по реконструкции на 120-километровом участке автодороги М6/Е28 Минск – Гродно – граница Республики Польша (Брузги) было установлено 42 дорожных знака «Дикие животные», устроено два подземных перехода для копытных и 13 подземных переходов (труб) для земноводных. В соответствии с проектом установлены также ограждения из сетки на протяжении 134 км.

В настоящее время на республиканских автомобильных дорогах Беларуси установлено 512 км ограждений из сетки.

В 2019 году на 11 экспериментальных участках автодороги М6/Е28 были установлены световозвращающие элементы синего цвета – «волчьи глаза», аналогичные применяемым в некоторых странах Евросоюза.

При этом, по словам специалистов, полностью исключить выход диких животных на проезжую часть невозможно: они могут попасть на нее в районе примыканий и пересечений, в местах пересечения дорог с водными объектами и т. д.

Таким образом, при проектировании защитных ограждений и их устройстве на уже существующих дорогах учитывается множество факторов: прохождение миграционных коридоров, количественная характеристика популяции животных в местах обитания, наличие существующих сооружений, пригодных для безопасного перехода животных, и необходимость дополнительного обустройства, а также интересы сельскохозяйственных предприятий и многое другое.

Данные мероприятия планируются на стадии разработки предпроектной документации с учетом карты-схемы основных миграционных коридоров диких животных, рекомендованной Минприроды, результатов исследований, полученных в рамках проведения экологических изысканий, официальных данных уполномоченных органов, ведущих охотничье хозяйство, а также информации ГАИ о дорожно-транспортных происшествиях с участием диких животных на территории планируемой хозяйственной деятельности.

В частности, к мероприятиям по предотвращению появления животных на дорогах относятся следующие:

установка предупредительных дорожных знаков на участках вероятного разового пересечения проезжей части животными;

обустройство участков дорог, пересекающих миграционные коридоры и характеризующихся высокой концентрацией ДТП, направляющими сетчатыми конструкциями с устройством специальных переходов через дорогу для животных, в том числе скотопрогонов.

В настоящее время для дорожных организаций вопросы устройства защитных ограждений определены в СТБ 1300-2014 «Технические средства организации дорожного движения». В документе сказано, что конструкции и местоположение защитных ограждений от выхода на проезжую часть диких животных определяются научно обоснованными предложениями охотоведческих хозяйств.

Республиканскими предприятиями автомобильных дорог проведены комиссионные обследования участков республиканских дорог, на которых в течение трех лет фиксировались случаи наездов на диких животных. Данные по таким ДТП рассматривались также на рабочей встрече с участием представителей ГП «БелдорНИИ», ГП «Белгипродор», автодоров, облдорстроев, УГАИ МВД, НАН Беларуси и УО «БГТУ». Также запланирована разработка научно обоснованных мероприятий по предупреждению ДТП с участием диких животных.

Однако, как отмечают специалисты Министерства транспорта и коммуникаций, работа по предотвращению выхода диких животных на проезжую часть не может ограничиваться только устройством оградительных, сигнальных и пропускных устройств. Организациям, ведущим охотничье хозяйство, также крайне важно проводить биотехнические мероприятия с целью отвлечения диких копытных животных от автомобильных дорог.

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТБ»

А платить придется

Для развития дорожной инфраструктуры, а не выгоды ради…

Среди многочисленных задач Транспортной инспекции – контроль за осуществлением автоперевозок грузов и пассажиров по территории нашей страны. В том числе и по платным дорогам.

Система электронного сбора платы в режиме свободного многополосного движения или на отдельных участках, в том числе проезда по мостам и иным искусственным сооружениям, с повышенным скоростным и безопасным режимом движения транспортных средств, высоким уровнем сервисного обслуживания на основании заключенного в соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 февраля 2012 года № 188 «О заключении инвестиционного договора между Республикой Беларусь и компанией Kapsch TrafficCom AG (Австрийская Республика)» была создана в целях развития сети автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих повышенный скоростной и безопасный режим движения транспортных средств, повышения уровня обслуживания пользователей данных автомобильных дорог, максимального использования транзитного потенциала Республики Беларусь. Сама же система электронного сбора платы введена в действие с 1 июля 2013-го. На данный момент протяженность платных дорог в стране составляет 1786,098 км.

Размер платы за проезд по платным автомобильным дорогам рассчитывается на основе тарифов, устанавливаемых Министерством транспорта и коммуникаций по согласованию с Министерством финансов с учетом расходов на содержание и развитие платных автодорог, интенсивности движения по ним транспортных средств, инфляционных корректировок, условий инвестиционного договора и иных обстоятельств.

Сегодня размер платы за проезд по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь составляет: для транспортных средств с допустимой общей массой до 3,5 тонны включительно – 0,040 евро/км, для транспортных средств с допустимой общей массой более 3,5 тонны в зависимости от количества осей транспортного средства: 2 оси – 0,09 евро/км, 3 оси – 0,115 евро, 4 и более осей – 0,145 евро.

Плату за проезд по платным автомобильным дорогам с системой электронного сбора платы взимает государственное учреждение «Белавтострада», а при фиксации факта неоплаты или неполной оплаты за проезд, отсутствия на транспортном средстве устройства электронной оплаты, использования такого устройства, не предназначенного для данного транспортного средства либо соответствующей категории транспортного средства, или использования неработающего либо неисправного такого устройства оплаты – также и уполномоченные сотрудники государственного учреждения «Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь».

Это, как отмечают специалисты, способствует восстановлению автомобильных дорог, а не служит получению коммерческой выгоды. Большинство пользователей исправно оплачивают проезд, а информация о нарушителях порядка оплаты передается Транспортной инспекции, и уже этот орган принимает решение о взимании платы в повышенном размере. Взысканием этого платежа с должника занимаются совсем другие службы. В любом случае плата как по тарифу, так и по повышенной ставке поступает в бюджет.

Средства нужны для развития дорожной инфраструктуры. Поэтому логично: кто воздействует на дорогу больше, тот больше за это и платит. Величина платы зависит от массы и числа осей машины. Подобная практика действует во многих странах. Австрийский инвестор уже построил аналогичные сети как минимум в пяти странах, в том числе и в самой Австрии.

При этом в соответствии с пунктом 4.4 Указа Президента Республики Беларусь от 27 сентября 2012 года № 426 «Об отдельных вопросах функционирования системы электронного сбора платы за проезд транспортных средств по определенным дорогам Республики Беларусь» от платы за проезд по платным автомобильным дорогам освобождаются пользователи платной автомобильной дороги, использующие транспортные средства, зарегистрированные на территории государств – членов Таможенного союза, с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонны и буксируемые ими прицепы; мопеды и мотоциклы; зарегистрированные на территории Республики Беларусь колесные тракторы и самоходные машины; транспортные средства оперативного назначения; транспортные средства, используемые в целях обеспечения обороноспособности и правопорядка; маршрутные транспортные средства, осуществляющие городские перевозки пассажиров, а также транспортные средства, используемые в целях ликвидации чрезвычайных ситуаций или перевозок грузов гуманитарной помощи населению Республики Беларусь и других государств, пользователи платной автомобильной дороги, использующие транспортные средства с технической допустимой общей массой не более 3,5 тонны, не зарегистрированные на территории государств – членов Евразийского экономического союза, ввезенные физическими лицами на таможенную территорию Евразийского экономического союза либо приобретенные физическими лицами на территории государств – членов Евразийского экономического союза и ввезенные на территорию Республики Беларусь, и буксируемые ими прицепы в течение 10 дней со дня их выпуска таможенными органами в целях обращения на таможенной территории Евразийского экономического союза без ограничений по пользованию и распоряжению либо со дня их приобретения и пользователи платной автомобильной дороги, использующие транспортные средства, зарегистрированные на территории Донецкой и Луганской областей Украины, с технической допустимой общей массой не более 3,5 тонны и буксируемые ими прицепы.

Такие водители пользуются платной дорогой без заключения договора, регистрации транспортного средства в ETC-Системе и установки на транспортное средство устройства электронной оплаты.

Однако вернемся к Транспортной инспекции. Согласно пункту 85 Постановления Совета Министров Республики Беларусь от 30 апреля 2013 года № 340 «Об утверждении положения о порядке взимания платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь и внесении дополнений и изменений в некоторые постановления Совета Министров Республики Беларусь» уполномоченные должностные лица Транспортной инспекции осуществляют контроль за соблюдением пользователями платной дороги установленного законодательством порядка взимания платы за проезд транспортных средств по платным дорогам, включая взимание платы в увеличенном размере, на любом участке автомобильной дороги, в местах стоянок на автомобильных дорогах, автозаправочных станциях, а также в пограничных пунктах контроля визуально и (или) с использованием технических средств, обеспечивающих проверку правильности использования и работы устройства, электронной оплаты, контроль за внесением платы за проезд.

Размер платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам Республики Беларусь в увеличенном размере составляет для транспортных средств с допустимой общей массой до 3,5 тонны включительно в случае фиксирования неполной оплаты 50 евро, в случае фиксирования неоплаты – 100 евро, для транспортных средств с допустимой общей массой более 3,5 тонны в случае фиксирования неполной оплаты – 130 евро и в случае фиксирования неоплаты – 260 евро.

Платной в Гомельской области является автодорога М5 Минск – Гомель с семью станциями наблюдения за сбором оплаты, на которой осуществляет свою работу Управление контроля на платных автодорогах в городе Гомеле.

Окончание на стр. 8

Лихачество = трагедия

В прошлые выходные на дорогах страны произошло 19 учетных ДТП, в которых погибли 7 и травмированы 20 человек. Установлены 184 водителя, управлявших авто в состоянии алкогольного опьянения. 393 человека не имели права управления транспортным средством.

25 октября в Дятловском районе около 17.00 на автодороге М11 Граница Литвы – Лида – Слоним – Бытень около Дятлово произошло лобовое столкновение. По предварительной информации, гражданин России 1989 года рождения за рулем БМВ выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с «Ситроеном». В результате ДТП в «Ситроене» погибли водитель и пассажирка. Водитель БМВ в реанимации.

25 октября около 23.00 в Белыничском районе 24-летний житель а/г Вендорож на «Фольксвагене-Пассат» на автодороге Минск – Могилев совершил наезд на внезапно выбежавшего лося. В результате ДТП 24-летняя жительница Могилевского района, находившаяся на переднем сиденье, получила смертельную травму.

Около 7.00 25 октября в Витебске водитель 1972 года рождения за рулем «Мерседеса-Бенц-Спринтер» совершил наезд на 33-летнего мужчину. Инцидент произошел вне пешеходного перехода. По факту ДТП проводится проверка.

Необдуманные поступки на дороге становятся причиной аварий, в которых погибают и травмируются люди, а ведь водитель несет ответственность не только за свою жизнь, но и за жизни своих пассажиров.

Аварийность на дорогах страны с 22 по 28 октября

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 22 октября: 14–0–15
Пятница, 23 октября: 13–1–13
Суббота, 24 октября: 10–4–9
Воскресенье, 25 октября: 9–3–11
Понедельник, 26 октября: 9–2–10
Вторник, 27 октября: 6–1–6
Среда, 28 октября: 8–2–6
Итого: 69–13–70
По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 15
Минская – 12
Брестская – 10
Гродненская – 9
Витебская – 8
Могилевская – 3
Гомельская – 12

Ответственность за вами

ГАИ напоминает родителям об ответственности за безопасность детей во время каникул.

Накануне школьных каникул Госавтоинспекция призывает родителей неукоснительно соблюдать правила безопасной перевозки детей и усилит контроль за их выполнением.

Начинаются осенние каникулы у школьников, и родители массово перевозят детей к местам отдыха. Ребенок в автомобиле должен находиться в специальном удерживающем устройстве, соответствующем его весу и росту. Автокресло или бустер необходимо правильно установить в автомобиле. Дети старше 12 лет должны быть пристегнуты стандартными ремнями безопасности. Недопустимо, чтобы дети стояли во время движения в автомобиле.

До 9 ноября продлятся осенние каникулы для школьников. Не стоит забывать, что дети очень подвижны и импульсивны, многие еще не умеют предвидеть опасность и правильно оценивать дорожную ситуацию. Во избежание трагедии водители должны быть предельно внимательными при совершении маневров на внутридворовых территориях и при проезде пешеходных переходов. По статистике, 70% ДТП с участием несовершеннолетних происходит по вине водителей.

Не будет лишним в очередной раз напомнить юным пешеходам и велосипедистам о правилах безопасного поведения на дороге и вблизи нее, не оставлять детей без присмотра.

За 9 месяцев на дорогах страны погибли 16 детей, 315 получили травмы различной степени тяжести.

В октябре на дорогах страны погибли 5 и получили травмы 35 детей.

Ярко, красиво, безопасно

Сегодня вряд ли найдется человек, который бы не знал, что такое световозвращатель. Результатом работы по популяризации фликеров стало неуклонное сокращение числа пешеходов, погибших в темное время суток.

С каждым днем наступившей осени проблема гибели и травмирования людей на темной дороге становится все актуальнее. В связи с этим Госавтоинспекция в очередной раз напоминает, что пешеходы должны двигаться по тротуарам и пешеходным дорожкам и только при их отсутствии – по обочине. В случае невозможности движения по обочине (размыты, заснежены) разрешено идти по краю проезжей части, но обязательно навстречу транспортным средствам. Это позволит увидеть приближающийся автомобиль и своевременно отреагировать на опасность. При этом в темное время суток, а также в условиях ограниченной видимости необходимо обязательно обозначить себя световозвращающими элементами. Фликеры должны быть видны водителю, а не закрыты складками одежды. Велосипедистам и возчикам гужевых повозок рекомендуется надевать жилеты повышенной видимости. Световозвращатели позволяют пешеходу светиться в ближнем свете фар на расстоянии 130–140 метров, а при движении с дальним светом расстояние увеличивается до 400 метров. Так что у водителя появляется реальная возможность избежать наезда на человека.

Напоминаем, что минимальный размер штрафа за игнорирование световозвращающих элементов – 27 рублей. Это больше суммы, за которую можно купить десяток фликеров. А пользу и спасенную жизнь не измеришь никакими деньгами!

В свою очередь водители должны проявлять повышенное внимание при проезде пешеходных переходов и движении по трассам вблизи населенных пунктов.

Стиль вождения – сдержанный

В связи с дождливой погодой и туманами водителям необходимо выбирать более низкую скорость движения.

Следует увеличить дистанцию до других транспортных средств, отказаться от совершения резких маневров и избегать выездов на встречную полосу. Входить в повороты нужно очень осторожно. Особое внимание требуется вблизи пешеходных переходов, так как люди, укрываясь от дождя под зонтами и капюшонами, в спешке переходя дорогу, могут не заметить приближающийся транспорт.

При проезде больших луж рекомендуется снижать скорость, поскольку может возникнуть эффект аквапланирования (полностью теряется контакт между колесами и дорожным покрытием). Причем следует избегать торможения «на юз», а прибегать к прерывистому, ступенчатому торможению двигателем.

Пешеходам необходимо переходить дорогу исключительно в специально предусмотренных для этого местах и с особой осторожностью, заранее убедившись, что автомобили остановились, чтобы их пропустить.

Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям ГУ ГАИ МВД

Все мы можем ошибаться. Но не на дороге

30 октября по всей республике прошел Единый день безопасности дорожного движения под девизом «Пешеходный переход – место встречи вежливых людей!».

Мероприятие было направлено на профилактику ДТП, совершающихся на пешеходных переходах. Сотрудники ГАИ напомнили участникам дорожного движения о правилах пересечения проезжей части и проезда пешеходных переходов.

За 9 месяцев этого года на дорогах республики с участием пешеходов произошло 783 ДТП, в которых 135 человек погибли и 671 получил травмы. 438 из этих происшествий (примерно 56%) были совершены на пешеходных переходах. Причиной 347 дорожных трагедий стало нарушение водителями правил проезда пешеходных переходов.

В связи с этим Госавтоинспекция призывает водителей быть предельно внимательными при подъезде к пешеходным переходам и двигаться вблизи них со скоростью, которая позволит при необходимости уступить дорогу желающим пересечь проезжую часть людям. Особенно бдительными следует быть, если вы заметили вблизи перехода детей, так как их поведение порой бывает непредсказуемым.

Каждый пешеход перед выходом на переход должен остановиться, осмотреться и удостовериться, что водители его пропускают. Сам по себе зеленый свет пешеходного светофора не может быть гарантией безопасности. Водители – это обычные люди, способные ошибаться. Они могут отвлечься, задуматься, заболтаться по телефону, быть уставшими или плохо себя чувствовать, не заметить, что для них загорелся красный, или понадеяться, что успеют проскочить.

Ольга АМИНОВА, старший инспектор по агитации и пропаганде спецподразделения ДПС «Стрела» МВД

ЗАКОН И ПОРЯДОК

Чтобы здоровье не подвело

Законопроект, который должен внести изменения в Закон «О дорожном движении», предусматривает введение Минздравом централизованной базы данных о выданных водительских медицинских справках, рассказал начальник отделения главного управления ГАИ МВД Александр Шевченко, сообщает «СБ. Беларусь сегодня».

Как пояснил представитель Госавтоинспекции, в общей базе медики, выдавая справку на допуск к вождению, смогут увидеть, обращался ли человек ранее за медицинской помощью и по какому профилю, и проверить, есть ли у него заболевания, наличие которых запрещает водить автомобиль.

– Эти данные они будут сообщать нам, а мы в свою очередь ограничивать право вождения, – уточнил Александр Шевченко. – Передача такой информации предусмотрена актами законодательства и сегодня. Но она передается письменно, ее поступление занимает определенное время. Кроме того, может иметь место человеческий фактор, и соответствующая информация поступит со значительным опозданием или не поступит вовсе. Автоматизация этого процесса позволит исключить данные моменты.

Помимо этого, чтобы повысить эффективность контроля за прохождением обязательного переосвидетельствования, предусмотрено совершенствование подходов, касающихся направления водителей на такое обследование.

По словам председателя Постоянной комиссии по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Палаты представителей Национального собрания Игоря Комаровского, в законопроекте предлагалось, чтобы сотрудники ГАИ (наряду с нанимателями и медицинскими работниками) могли направлять водителей на досрочное медосвидетельствование, если обнаруживали внешние признаки, указывающие на наличие заболевания, при котором запрещено управлять авто. Однако в итоге решили отказаться от такой идеи, поскольку даже опытный медик не всегда может с ходу определить наличие у человека диагноза, запрещающего управлять транспортным средством.

– Эту норму мы оставили только в отношении медицинских работников. При этом они смогут направить на досрочное медицинское освидетельствование водителя, который пришел на прием просто как пациент или проходит профосмотр. Важное условие: в результате его обследования должны быть выявлены медицинские показания для этого, – уточнил Игорь Комаровский.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

По столичным маршрутам

После открытия ул. Толстого некоторые маршрутки и автобусы начали двигаться по другим трассам.

Так, маршрутки № 1146-ТК и 1346-ТК в сторону Лошицы следуют по привычной трассе через ул. Немигу, Мясникова, Толстого и далее по маршрутам, в обратном направлении – без изменений.

Движение автобусов № 24 и 65 в направлении ул. Воронянского от остановки «Романовская Слобода» организовано по ул. Немиге, пл. Ф. Богушевича, ул. К. Цеткин, Толстого и далее по маршрутам с выполнением всех остановок на изменяемом участке, в обратном направлении – без изменений.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Мокрый асфальт, дождь и туман

Эти факторы оказывают существенное влияние на аварийную обстановку на столичных дорогах.

Поэтому крайне важно не забывать, что ближний свет фар, выбор безопасной скорости, а также соблюдение дистанции являются простейшими мерами предосторожности. Необходимо избегать резких торможений и маневров, которые могут привести к потере контроля над автомобилем на мокрой дороге.

Особую бдительность стоит проявлять вблизи пешеходных переходов, так как люди, укрываясь от дождя под зонтами и капюшонами, в спешке переходя дорогу, могут не заметить приближающийся транспорт. Пешеходы должны пересекать проезжую часть только в установленных местах, убедившись, что все водители успели остановиться. Ожидая общественный транспорт или зеленый сигнал светофора, следует стоять подальше от края проезжей части, а в темное время суток обязательно обозначать себя световозвращающими элементами.

СПОРТ ДЛЯ ВСЕХ

Картинг без барьера

На одном из столичных предприятий социальной направленности переоборудуют первый в нашей стране адаптивный карт. Об этом сообщает агентство «Минск-Новости» со ссылкой на инициатора идеи инструктора по активной реабилитации Республиканской ассоциации инвалидов-колясочников Дениса Василевича.

– Сейчас в Беларуси много активных людей с инвалидностью, которые хотят пробовать что-то новое, интересное. Уверен, спрос на занятия инклюзивным картингом будет. Обсуждали это с ребятами в Республиканской ассоциации инвалидов-колясочников, многие идею поддержали. После открытия нового спортивно-технического комплекса ДОСААФ предложили его руководству подумать о совместном проекте. И нам пошли навстречу, – рассказал он.

На данный момент речь идет о переоборудовании под ручное управление одного карта. Если его тестирование пройдет успешно, будут обсуждаться дальнейшие перспективы проекта.

– В Москве уже не первый год успешно реализуется уникальный спортивный проект «Картинг без границ». Люди с инвалидностью на адаптивных картах соревнуются между собой в гонке. Очень хотелось бы начать организовывать такое мероприятие и в Минске. Для этого нужны как минимум три переоборудованные машины, – делится Денис Василевич.

По его мнению, появление в стране инклюзивного картинга станет важным шагом на пути к созданию безбарьерной среды. Человек с инвалидностью за рулем гоночного автомобиля сломает устаревшие стереотипы и еще больше поверит в себя.

Адаптацией карта занимается столичное предприятие INVATech, которым руководит инвалид-колясочник активный общественный деятель Александр Махортов.

– У нас большой опыт переоборудования под ручное управление обычных автомобилей. Адаптацией карта занимаемся впервые, действуем опытным путем. С технической точки зрения ничего сложного нет, – говорит Александр.

БЛАГОУСТРОЙСТВО

Городские велодома

Четыре велогаража было оборудовано в этом году на придомовых территориях многоквартирных жилых домов в Минске. На их строительство потрачено 101,4 тыс. рублей из средств населения и субъектов хозяйствования. Об этом информирует официальный Telegram-канал ГО «Минское городское жилищное хозяйство».

В настоящее время в столице на придомовых территориях обустроен 31 велогараж на 1072 места. Данные работы проводятся жилищными организациями за счет внебюджетных средств. Финансовое участие в этом принимают население, субъекты хозяйствования, товарищества собственников, жилищно-строительные потребительские кооперативы. Гаражи могут быть как отдельно стоящими сооружениями, так и в виде пристроек к жилому дому.

Заинтересованные в обустройстве мест для хранения велотранспорта минчане могут обращаться по данному вопросу в администрации районов.

КО ДНЮ РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Неба путеводная звезда

Специалист службы по эксплуатации наземных сооружений, председатель профсоюзного комитета Гомельского филиала ГП «Белаэронавигация» Светлана Радюк всю свою жизнь посвятила авиации. Ее муж Сергей Евгеньевич многие годы был летчиком, его воздушные маршруты пролегали в разные части света. Сегодня наш рассказ о них – преданных небу людях, которые вызывают восхищение.

Если бы в детстве или даже в юности Светлане сказали, что ее жизнь будет связана с авиацией, она ни за что бы в это не поверила. Не было у нее такой крылатой мечты, а профессию себе эта прилежная ученица и очаровательная девушка выбрала самую земную – экономист. Ей нравились цифры, которые не любят суеты, а требуют серьезного и взвешенного подхода, ее увлекали расчеты, прогнозы и прочие действия, связанные с экономикой. Этот выбор поддержала и Оксана Мемех, с которой Светлана дружит с первого класса. После школы девушки поступили в Гомельский государственный университет им. Франциска Скорины на экономический факультет.

Вот здесь, в родном вузе, студенток и поджидал его величество случай, который и предопределил их будущую трудовую жизнь. Решили как-то девушки поработать в стройотряде. Оказалось, что стройотряд этот не совсем обычный и трудиться студентам предстояло не на стройках республики, а в Гомельском аэропорту бортпроводниками. В данном случае стюардессами. Сразу представляется стройная красивая девушка в строгом форменном костюме, с улыбкой встречающая пассажиров на борту самолета. Светлана соответствовала всем параметрам. Она и сегодня – живая, рассудительная, умная, яркая, оригинальная, безумно привлекательная и обаятельная женщина.

– Тогда два года подряд нас на лето приглашали в стройотряд, – вспоминает Светлана Михайловна. *– Первое время закрепляли за опытными бортпроводниками, и мы были стажерами. Налетав 30 часов, получали право работать самостоятельно. Здесь, в аэропорту, для нас организовывали курсы, где обучали профессии бортпроводника. Не скажу, что она целиком меня захватила, но летать было интересно. Я тогда и подумать не могла, что настанет такой день, когда авиация раз и навсегда войдет в мою жизнь. Но именно так и случилось.*

Светлана вышла замуж в студенческие годы, после рождения ребенка перевелась на заочное отделение. Поэтому после получения диплома вопрос трудоустройства ей пришлось решать самостоятельно. Когда заговорила об этом с подругой Оксаной, отец которой работал в Гомельском аэропорту, та подала интересную мысль: а почему бы не пойти работать бортпроводниками? Отец ей говорил, что в аэропорту как раз шел набор.

Сказано – сделано. Подруги собрались и через несколько часов уже были в аэропорту. Светлану и Оксану приняли на работу и отправили на курсы в Минск, где они обучались в течение трех месяцев. С тех пор Светлана Михайловна с авиацией не расстается.

Наша беседа с супружеской четой авиаторов, Светланой Михайловной и Сергеем Евгеньевичем Радюками, проходит за чашкой кофе в одном из кабинетов авиапредприятия. За окном – дождливый осенний день, а в кабинете тепло, уютно и обстановка вполне располагает к дружескому доверительному разговору. Спрашиваю Светлану Михайловну о том, каково это было – ощущать себя хозяйкой салона воздушного лайнера там, высоко в небе. И не было ли таких мгновений, когда душа рвалась домой, где осталась семья, ведь сердце женщины и матери всегда болит за родных и близких.

– В моей летной жизни всякое бывало, – задумчиво говорит моя собеседница. *– Только непосвященным кажется, что наша работа – это романтические путешествия в дальние страны, новые, сверкающие голубизной воздушные заоблачные дали и в целом – одно сплошное удовольствие. На самом деле это совсем не так. Любая работа требует внимания и мастерства, дисциплины и ответственности, а в авиации – особенно, ведь мы в ответе за жизни людей, за то, чтобы полет проходил в уютной, комфортной обстановке. Конечно, оставив маленького сына на земле, я тосковала по нему в небе. Но хорошо знала, что моя мама, на попечении которой оставался Кирюша, справится. У нас бывали рейсы с ночевками, и по задержкам сидели в аэропортах, так что эмоций хватало через край. Сейчас сын уже взрослый. А когда был маленький, даже школьником, всегда скучал без меня, с нетерпением ждал из полетов. И не только потому, что я ему подарки из разных стран привозила. Он просто радовался встрече после очередной разлуки и, широко раскрыв свои детские глазенки, внимательно слушал рассказы о том, как прошел полет, какие случаи на борту были, красив ли тот или иной аэропорт, какая погода в это время года, например, в Китае или где-то там, на другом конце света…*

– Светлана Михайловна, за десятилетия летной жизни вам, очевидно, довелось побывать не на одном континенте, во многих государствах и аэропортах мира?

– Да, вспомнить есть о чем: и о хорошем, и о плохом, ведь наша работа – не мед, а порой – сплошное испытание. Не побоюсь показаться банальной, если скажу: небо любит сильных духом, отважных и выносливых людей. Побывала в Европе и Азии, на Ближнем Востоке и в Африке. Конечно, шикарные аэропорты Арабских Эмиратов, многих европейских стран производят неизгладимое впечатление. Но иногда бывает не до красоты и экзотики. С содроганием вспоминаю экстремальную ситуацию, в которую мы попали в Нигерии. В эту африканскую страну летели порожняком, а обратно должны были забрать нигерийских туристов. Но в аэропорту что-то не заладилось, нас арестовали и 34 дня держали под стражей. Чего только не пришлось передумать за это время! Да, тогда действительно было страшно. Иногда чуть до срыва не доходило, боялась, что мы здесь и останемся. В этой стране белорусского посольства не было, и нам помогала Россия. Об этом писала «Комсомольская правда», нас поддерживали, мне даже удалось два раза позвонить домой в Гомель. Дело дошло до Президента, нас выкупили и освободили. После этого случая я невольно призадумалась: может, хватит испытывать судьбу и уйти с этой работы? Но не смогла – небо ведь держит крепко. Со временем все притупилось, и я рада, что нашла в себе силы остаться и заниматься делом, которое действительно по душе.

ХОЗЯЙКА САЛОНА

Светлана Радюк прекрасно знает, каково это – быть хозяйкой салона самолета, в котором летят пассажиры с разными характерами и запросами. Салон воздушного лайнера – это как маленькое государство, которым бортпроводница управляет во время полета. Она не только поит и кормит людей, сообщает им необходимую информацию, но и стоит на страже их здоровья, одновременно являясь психологом, медработником и даже физиологом. Между прочим, бортпроводники являются наиболее компетентными и подготовленными членами экипажа в области безопасности полета в салоне. Они проходят спецподготовку по аварийному спасению, в мгновение ока могут оценить ситуацию и перейти к конкретным действиям.

– Слава богу, во время полетов чрезвычайных ситуаций с пассажирами не было, как и аварий, – вспоминает Светлана Михайловна. *– Но ситуации, когда нужно было оказывать экстренную помощь, случались. Когда заходят пассажиры, бортпроводники обязательно проводят профайлинг: оценивают каждого, пытаются предположить, чего можно ожидать от него в полете, как он будет вести себя в закрытом пространстве. Иногда попадаются подвыпившие пассажиры, но они обычно спят и проблем не создают. Приходится быть начеку, когда среди пассажиров есть психически больной человек. С ним обязательно нужно поговорить, успокоить, приободрить. Но такие люди редко летают. А вот случаи, когда пассажирам в воздухе становилось плохо, бывали. Помню, летели мы из Гомеля в Калининград. Обратила внимание на то, что один мужчина ничего не просит, ни на что не жалуется и почти все время спит. Ну пусть себе спит, думаю. В Минске была посадка, этот человек со всеми вышел и благополучно вернулся обратно. И только когда взлетели, пожаловался, что ему все время плохо. На борту – аптечка, дали ему успокоительное, но состояние пассажира не улучшилось, стало еще хуже. Среди пассажиров нашлась медсестра, и мы с ней посадили больного на мое рабочее место, расстегнули ему ворот, стали массажировать руки, дали кислород. Артериальное давление у него было очень низкое. Экипажу доложили о создавшейся ситуации. Встал вопрос: возвращаться в Минск или лететь дальше, в Калининград? Решили продолжить полет, запросили более короткую трассу. Нам в этом помогли, мы быстро долетели, совершили посадку. В аэропорту нашего пассажира забрала скорая помощь – и жизнь его была спасена.*

Помнится, у пассажира случился приступ эпилепсии прямо во время полета. Тогда мы везли вахту нефтяников на Север, в Советский. Главное было – не растеряться. Пассажира положили на пол, оказали ему необходимую помощь – все сделали правильно. Это наиболее запомнившиеся случаи. А вообще, у людей на борту бывают и приступы легкого недомогания, некоторые просто боятся летать, испытывают дискомфорт, поэтому задача бортпроводника – войти в положение каждого пассажира.

КО ДНЮ РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Светлана Михайловна – прекрасная хозяйка, мастерица на все руки. Она все умеет: и шить, и вязать, и отменное блюдо приготовить. Любит почитать для души, сходить в театр, послушать музыку. А еще ей нравится «Надежда» Александры Пахмутовой и Николая Добронравова. Она считает, что это больше, чем песня, это – своего рода гимн авиаторов, в котором все от начала до конца и до последнего слова правда!

ЕСТЬ ОДНА У ЛЕТЧИКА МЕЧТА – ВЫСОТА!

«…Надо только выучиться ждать» – емкая и точная фраза из песни «Надежда». В семье Радюков ждать научились давно, и радостные моменты встреч после полетов всегда в сердцах авиаторов. Сергей Евгеньевич родился в Минске в семье водителя. Мама работала бухгалтером, и тех, кто связан с небом, в их семье и среди родных вообще не было. В 4-м классе Сережа пошел в авиамодельный кружок и заболел авиацией. Как-то в составе столичной команды побывал на республиканских соревнованиях по авиамоделизму в Гомеле. Юные авиамоделисты из Минска вышли победителями. Тогда Сережа Радюк увидел Гомель в первый раз. Мог ли он подумать, что в будущем жить и работать ему придется именно здесь, в красивом городе над Сожем?

Образование у Сергея Евгеньевича, можно сказать, фундаментальное: он окончил Сасовское летное училище гражданской авиации имени Героя Советского Союза Т.А. Тарана и Киевский международный университет гражданской авиации. В Гомеле – с 1987 года.

– Раньше здесь был большой авиаотряд, состоящий из двух эскадрилий, 60 экипажей, занятых на авиахимработах, – делится воспоминаниями Сергей Радюк. *– Этот участок авиации считался одним из приоритетных в деятельности гражданской авиации. Мы неустанно поднимали и сажали свои самолеты над полями, прокладывали над ними урожайные трассы. Эта работа также требовала высокого летного мастерства и самоотдачи, так как нам приходилось нести свою трудовую вахту в небе и поле с самого утра до позднего вечера. Мы работали не только в Беларуси, где нас называли «крылатыми хлеборобами». Белорусская авиация спецприменения снискала себе добрую славу в других республиках бывшего Союза. С экспедициями мы летали в Казахстан, Узбекистан, где опыляли бахчевые культуры и хлопковые плантации. Работы было очень много, но с развалом Союза она пошла на спад. Сельхозпредприятиям за наши услуги платить было нечем, и авиахимработы стали никому не нужны. Нас переучили для работы на самолетах Ан-24 и Ту-134, началась другая жизнь.*

Сергей Радюк был командиром экипажа, летал на Ан-24. За годы, отданные авиации, облетел многие страны и почти всю Африку. Работал в Джибути, Сомали, Сьерра-Леоне, Кот-Дивуаре – Берег Слоновой кости и других странах.

– Мы летали туда, где сложнее, – вспоминает Сергей Евгеньевич. *– Возили пассажиров и различные грузы, работали и на частные авиакомпании.*

…Говорят, в любой профессии есть свои незримые тайны. Постигнуть их дано лишь тому, кто весь без остатка отдается своему призванию, кто до конца предан любимому делу. Есть они и в профессии летчика. В небе у каждого свой почерк. Авиация требует от пилотов не только полной отдачи, но и незыблемой верности. Все эти качества у Сергея Радюка, безусловно, есть.

– Какими еще качествами должен обладать пилот? – спрашиваю у собеседника.

– Самое главное – умение быть хладнокровным и принимать взвешенные решения, не рубить сплеча. Авиации нужны выдержанные люди, у которых личная дисциплина – в крови, которые прекрасно знают технику, отличаются изобретательностью и железной волей, владеют собой в самой сложной обстановке. Словом, это люди с отважным сердцем и упорным характером.

– Сергей Евгеньевич, выработался ли у вас иммунитет к опасности и бывали ли в вашей летной практике случаи, вызванные турбулентностью, декомпрессией и другими признаками аварий?

– Ого, какие термины знаете! Очевидно, фильмов насмотрелись про аварии и крушения, но, слава богу, нас они обошли стороной, хотя в передряги попадали. А иммунитет к опасности выработать, как мне кажется, невозможно, ведь каждый полет – как первый. Главное – быть всегда собранным и уверенным в себе. А вообще, я скажу так: если летчик не любит запаха бензина, если он не различает красок неба, не умеет слушать тишину и переносить шум, он управлять самолетом не сможет. Нужно быть в душе еще немножко и романтиком. Вот такой сплав стали и нежности и делает нас настоящими мужчинами.

…Как-то в 4-м классе Сережа склеил свою первую авиамодель – самолет Ан-2, «Анчик-2», как его с любовью называют дети. С тех пор он никогда не изменял авиации. Любое хобби этого увлеченного человека так или иначе связано с авиацией. В квартире семьи Радюков – настоящий музей авиамоделей, склеенных хозяином: авиалайнеры, авианосцы, суперистребители, бомбардировщики, вертолеты и другая авиатехника разных стран и периодов времени. В свое время на международной выставке по авиамоделизму, проходившей в Польше, Сергей Евгеньевич был награжден медалью и получил приз победителя. Богатейшая у Радюков и библиотека по авиации.

В нелетную погоду, когда пустует взлетно-посадочная полоса, гомельский аэродром кажется тихим и задумчивым. Но это временное состояние покоя взрывается рокотом моторов крылатых красавцев. И земная, и летная жизнь продолжается. Сотни, тысячи людей провожают и встречают своих родных и любимых в аэропортах мира. Когда-то улетали и возвращались из полетов Сергей и Светлана. Сергей Евгеньевич и сейчас в строю – он штурман службы воздушного движения.

…Они познакомились на гомельском аэродроме. Здесь и мелодия звуков особая, и состояние души необыкновенное. Здесь зажглась путеводная звезда их счастья, которая светит им всегда.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

Большегрузы – на весы!

Сохранность дорожного полотна автомобильных дорог Беларуси находится в зоне особого внимания Транспортной инспекции при осуществлении весогабаритного контроля.

– Мы уделяем особое внимание контролю за соблюдением субъектами хозяйствования Республики Беларусь порядка проезда по дорогам общего пользования тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, – отметил заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Могилевской области Александр Шелухин.

Филиалом Транспортной инспекции по Могилевской области проводятся как мероприятия технического (технологического, поверочного) характера на автомобильных дорогах общего пользования, так и выборочные (внеплановые) проверки субъектов хозяйствования в соответствии с постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 1105 «Об утверждении перечня мероприятий технического (технологического, поверочного) характера» от 30.11.2012 и Указом Президента Республики Беларусь № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь» от 16.10.2009.

За 9 месяцев филиалом Транспортной инспекции по Могилевской области при проведении мероприятия технического (технологического, поверочного) характера на автомобильных дорогах общего пользования было проверено 1101 тяжеловесное крупногабаритное транспортное средство (ТКТС), взвешено 364 ТКТС, выявлено 336 ТКТС с нарушением порядка проезда по дорогам общего пользования тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. В целях компенсации ущерба автомобильным дорогам от проезда по ним ТКТС с владельцев данных транспортных средств взыскана плата в размере 197 479 рублей. За нарушение проезда также предусмотрена и административная ответственность по статье 18.43, общая сумма наложенных штрафов составляет 44 820 рублей.

Также за истекший период было проведено три проверки субъектов хозяйствования, в том числе одна совместная с управлением Департамента финансовых расследований КГК Республики Беларусь по Могилевской области. По результатам проведенных проверок выявлено 1608 случаев нарушения порядка проезда по дорогам общего пользования тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. В целях компенсации ущерба автомобильным дорогам от проезда по ним ТКТС с владельцев данных транспортных средств взыскана плата в размере 261 726 рублей.

Филиалом проводится и профилактическая работа, направленная на недопущение нарушений проезда по дорогам общего пользования тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. В адрес 24 субъектов хозяйствования были направлены предложения о принятии мер по устранению причин административных правонарушений и условий, способствовавших их совершению.

Сотрудники Транспортной инспекции напоминают, что тяжеловесное и (или) крупногабаритное транспортное средство не имеет права передвигаться по дороге с большими общей массой, нагрузками на оси или габаритами, чем предусмотрено законодательством, без специального разрешения, поскольку такой автомобиль наносит ущерб дорожному покрытию. И, как следствие, бюджету страны. В противном случае владелец авто должен компенсировать ущерб, а водитель – оплатить штраф за нарушение законодательства, который предусмотрен КоАП РБ (от 5 до 50 базовых величин). Водителям крупногабаритного транспорта не стоит надеяться на то, что он сможет проскочить. Ведь если специалист Транспортной инспекции не остановил движущееся с нарушением транспортное средство на дороге, то его обязательно выявят при проведении документальных проверок, назначаемых в соответствии с законодательством.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

А платить придется

Окончание. Начало на стр. 3

В филиале Транспортной инспекции по Гомельской области отдел контроля на платных дорогах в городе Гомеле был создан в мае 2015 года. В октябре 2017-го начал действовать и региональный отдел контроля на платных дорогах в Мозыре. Однако после оптимизации с 2019 года организовано уже Управление контроля на платных дорогах. Имеются и автомобили наблюдения за сбором оплаты, укомплектованные специальным оборудованием для проведения контроля бортовых устройств в движении и на парковках различными способами.

Общая сумма взысканных денежных средств с мая 2013-го Управлением контроля на платных автодорогах филиала Транспортной инспекции по Гомельской области с пользователей платных дорог Республики Беларусь за пять лет составила 561 520 евро. В текущем году выявлено 273 нарушения, взыскано 35 680 евро. При этом среди резидентов РБ выявлено 28 нарушений на сумму 7020 евро. Впрочем, абсолютными лидерами по нарушениям тут являются автоперевозчики Украины. За ними следуют их коллеги из Литвы, Польши и России.

В механизме оплаты проезда по платной дороге достаточно мелких нюансов, о которых владелец автомобиля может даже не задумываться. Однако в итоге они приведут к ошибке, которая будет стоить значительной суммы денег, подчеркнул заместитель начальника управления контроля на платных дорогах филиала Транспортной инспекции по Гомельской области Сергей Малявко.

Могут не задумываться или не хотят? Вот в чем вопрос. Тем более что в порядке внесения платы за проезд по платным дорогам появились изменения. Рассмотрим основные из них.

С 1 мая 2020 года возможно вносить плату за проезд по разовому тарифу. По нему можно будет произвести оплату в случае неоплаты (неполной оплаты) проезда по платной автомобильной дороге в течение двух часов с момента неоплаты (неполной оплаты). Под неоплатой (неполной оплатой) законодательством подразумевается ряд действий. Так, например, неоплатой считается отсутствие фиксации внесения платы за проезд на устройстве электронной оплаты.

Оплата проезда по разовому тарифу исключает взимание платы за проезд в увеличенном размере.

С 15 декабря у владельцев ТС с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонны появится возможность оплатить проезд по платным дорогам за определенный период времени. В настоящее время плата взимается только из расчета пройденного километража.

Размер платы для ТС с технически допустимой общей массой не более 3,5 тонны до 1 января 2023 года будет определяться как из расчета пройденного километража, так и исходя из периода времени; с 1 января 2023-го – только исходя из периода времени.

Для оплаты за период времени нужно будет приобрести электронную виньетку. Купить ее можно будет как в любом пункте обслуживания BelToll, так и удаленно, на официальном сайте оператора системы электронного сбора платы за проезд.

Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»

ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ

Автогрейдер Виктора НАРЕЛЯ

Зима не за горами, а потому на первом плане у дорожных служб – подготовка к обслуживанию автомобильных дорог в этот ответственный период. Активно ведется такая работа и в филиале «Дорожно-эксплуатационное управление № 34» РУП «Витебскавтодор», на балансе которого находятся республиканские дороги Браславщины.

На зимний период ДЭУ № 34 заготовило уже более 3910 тонн песчано-соляной смеси, что составляет 60% к плану, в том числе 433 тонны чистой соли (87%). Подготовлена к работе и имеющаяся в распоряжении предприятия техника.

В любую пору года в разных уголках Браславского района на дорогах республиканского значения можно увидеть автогрейдер. Эта поистине универсальная машина в теплый сезон задействована на выравнивании обочин, укладке асфальтного покрытия, а зимой очищает проезжую часть от снега. Управляет мощной техникой Виктор НАРЕЛЬ (на снимке) – машинист автогрейдера 6-го разряда. Накануне профессионального праздника за большой вклад в развитие дорожной отрасли он был представлен к награждению Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций.

– Опытный и ответственный работник, большой труженик и к тому же профессионал, – так отзывается о своем сотруднике начальник управления Владимир Аниськов. И это далеко не все качества, которые машинист автогрейдера приобрел за годы работы.

Весь трудовой путь Виктора Нареля связан с Браславщиной. Как и многие парни, увлеченные техникой, он помогал своему отцу-механизатору и после окончания школы поступил в Видзовское СПТУ. Работал в ПМК № 44, затем служил в армии. По возвращении домой трудился трактористом-машинистом, водителем, приобретал опыт и постоянно рос в профессиональном плане.

Неудивительно, что именно ему предложили должность машиниста автогрейдера, которая требует соответствующей квалификации, твердых навыков и познаний в технике, а также особого мастерства в управлении.

Виктор окончил специальные курсы в Минске и вот уже около двух десятков лет успешно работает на мощной машине в ДЭУ № 34, показывая пример молодым коллегам. Им действительно есть чему поучиться: добросовестному труду, исполнительности и оперативности выполнения производственных заданий. К тому же за все годы Виктор Нарель не совершил ни одного нарушения Правил дорожного движения как на служебном, так и на собственном транспорте. А большой стаж и опыт работы механизатором позволяют ему работать на любом виде техники. Например, кроме автогрейдера, за ним закреплен еще и погрузчик.

– И зимой, и летом всегда найдется, что делать. Чтобы без работы сидел – такого не бывает, – говорит Виктор. – В летний сезон нередко за день километров сто по дорогам района набегает.

Но все же больше забот у машиниста в зимнее время, когда очищать дорожное полотно от снежных заносов приходится в любое время суток. Вот тогда-то постоянная готовность закрепленной за ним техники особенно ценится.

Общительный и улыбчивый Виктор охотно поддерживает разговор о работе, а вот о себе рассказывает довольно скупо. Но за него это делают коллеги, руководство и многочисленные награды – грамоты, благодарности и почетное звание «Лучший по профессии», присвоенное Нарелю в минувшем году.

В этом году специалистами ДЭУ № 34 произведена поверхностная обработка покрытия протяженностью 11,5 км, заменено 800 м барьерного ограждения, нанесено 228 км разметки, отремонтирована автобусная остановка и заменен павильон.

Большой объем работ выполнен организацией по содержанию дорог: сделано 10 872 кв. м ямочного ремонта, заменено 282 дорожных знака и 600 сигнальных столбиков, окошено 5529 км прохода обочин, откосов и полос отвода. Кроме того, немало сил и времени затрачено на уборку мусора, окраску элементов придорожного обустройства: автобусных павильонов, мостов, бордюров, стоек знаков, барьерного ограждения.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД

Персональной мобильности – да! Но с осторожностью

В последнее время огромной популярностью на дорогах пользуются электросамокаты, гироскутеры, мотоколеса, сигвеи и прочее. Данные средства персональной мобильности не оборудованы эффективными системами безопасности, однако вполне способны развивать скорость от 20 до 80 км/ч в зависимости от мощности электрической силовой установки. Именно это представляется опасным для всех участников дорожного движения.

На данный момент лица, использующие подобные средства передвижения, относятся к категории «пешеход». Им разрешено двигаться только по пешеходным зонам и пешеходным дорожкам, тротуарам и велодорожкам, не создавая препятствия для безопасного движения пешеходов.

Госавтоинспекция заинтересована в том, чтобы сформировать алгоритм по эксплуатации этих транспортных средств. Рассматриваются предложения о внесении изменений в ПДД и Закон «О дорожном движении». Самокаты, гироскутеры, сигвеи и прочее планируют отнести к средствам персональной мобильности. Это будет отдельная категория участников дорожного движения, максимальная скорость которых не должна превышать 25 км/ч, независимо от того, каким двигателем приводится в движение.

Однако, несмотря на то что данные изменения в Правила дорожного движения находятся в разработке, необходимо соблюдать все меры предосторожности, чтобы не подвергнуть ни себя, ни других людей опасности.

Необходимо помнить:

- при использовании средств персональной мобильности запрещается двигаться по проезжей части. Нужно пользоваться велосипедными дорожками, а при отсутствии таковых – двигаться по тротуару, пешеходной дорожке либо обочине, не создавая препятствия для движения других пешеходов;

- при пересечении проезжей части нужно заблаговременно снизить скорость и, убедившись, что выход (выезд) на дорогу безопасен, пересекать ее со скоростью идущего шагом пешехода;

- запрещается ездить вдвоем на одном самокате;

- запрещается превышать максимально рекомендованную скорость на таком средстве передвижения, а в случае создания помех для движения пешеходов его владелец должен спешиться или снизить скорость, которая не будет превышать скорость движения пешеходов;

- обязательно используйте защитную экипировку, а именно: велошлем, наколенники и налокотники. Кроме этого, одежда для катания должна быть удобной и не сковывать движения;

- соблюдайте безопасную дистанцию до любых объектов и безопасную скорость движения, чтобы вовремя остановиться, не применяя экстренного торможения;

- в темное время суток и в условиях недостаточной видимости обозначьте себя и свое транспортное средство световозвращающими элементами, чтобы вас видели;

- не управляйте транспортным средством в состоянии опьянения и не отвлекайтесь во время езды на телефон. Все это может повлечь за собой серьезные последствия;

- при наличии руля запрещается двигаться, не держась за него.

Подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

ДЕТИ

Водитель и его шумные пассажиры

Денис Ващенко не управляет огромным большегрузом или скромной легковушкой. Он возит ребят на ярко-желтом автобусе с надписью «Дети». И пассажиры его особенные: шумные, веселые.

Каждое утро в течение всего учебного года доставляет Денис Владимирович ребятишек на занятия. На плечах водителя школьного автобуса ГУ «Центр по обслуживанию деятельности бюджетных организаций Бешенковичского района» лежит большая ответственность за жизнь и здоровье маленьких пассажиров. Перед утренним рейсом он успевает осмотреть машину, оформить путевой лист и получить «добро» на выезд. И только после этого отправляется в путь по маршруту Бешенковичи – Бочейково – Стрижево – Гончарово – Пятигорск – Мамойки – Дрозды – Бешенковичи…

– Мне нравится общаться с детьми, – признается Денис Ващенко, получивший некогда специальность техника-механика в Городке. – Нет ничего лучше звонкого смеха в салоне школьного автобуса! Самое важное в нашей работе – безопасность, поэтому всегда стараюсь быть аккуратным, спокойным, соблюдать скоростной режим. Я каждый день в ответе перед родителями своих пассажиров да и перед собственной совестью…

В автобусе – 22 места, все они оборудованы ремнями безопасности. В салоне всегда чисто и уютно, и в исправности машины не стоит сомневаться – все под контролем у профессионала.

***

Точно так же ответственно трудится и его коллега из соседнего Витебского района Алексей Рулев. Он помогает осилить дорогу к знаниям ребятне из Замосточского детского сада – базовой школы. Когда-то по окончании Горецкой сельхозакадемии этот уроженец Замосточья работал главным инженером в местном хозяйстве, после его расформирования трудился в системе профтехобразования – в УПК «Никропольский» – инструктором по вождению. Было время, преподавал трудовое обучение в родной Замосточской школе и параллельно учил мальчишек на тракториста. Но вот уже 16 лет Алексей Рулев крутит баранку школьного автобуса. Благодаря его умелым рукам и бережливости техника ни разу не подвела. Шапечино, Липовцы, Шапуры, Орлово, Октябрьская, Шульцево, Васюты – привычные остановки его маршрута общей длиной 115 километров. А бывало, в отдельные годы наезжал и до 270.

– Когда за рулем Алексей Рулев, мы не волнуемся за детей. Надежнее человека не отыскать. И опыт у него богатый, и сердце отзывчивое, – говорит директор учебного заведения Наталья Бодненко. – Маршрут знает как свои пять пальцев, каждую рытвину, каждый ухаб на дороге. И бдительности не теряет никогда. С такими водителями, как он, можно быть спокойным за пассажиров.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

Бешенковичский водитель школьного автобуса Денис ВАЩЕНКО.

БЕЗ АВАРИЙ

В филиале «Городской электрический транспорт города Витебска» ОАО «Витебскоблавтотранс» в канун Дня автомобилиста и дорожника состоялось чествование водителей трамваев и троллейбусов.

Под легкий мелодичный звон

Церемонию награждения почетными грамотами Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и нагрудными знаками министерства «За работу без аварий» I и II степени провел директор филиала «Городской электрический транспорт города Витебска» Сергей Медведев.

Представительницы слабого пола прекрасно справляются с работой вагоновожатых, аккуратно и бережно водят двадцатитонные трамваи.

И водитель Анна Щербакова тому пример: в этом году она награждена Почетной грамотой Министерства транспорта и коммуникаций. Анна работает на маршруте трамвая № 7, и его легкий мелодичный звон – самый приятный ее слуху звук. Одним рейсом она проезжает 25 километров, совершая в день пять оборотов по маршруту микрорайон Фрунзе – Московский проспект – улица Максима Горького. При необходимости Анна работает и на других трамвайных маршрутах, подставляя плечо коллегам. Коллектив вагоновожатых в основном женский – так сложилось в депо с незапамятных времен.

– Когда в первый раз прикоснулась к контроллеру (это руль и газ в трамвае одновременно) и вагон покатил по рельсам, сразу почувствовала, что это мое, что все у меня получится, – говорит Анна Щербакова.

Она считает, что спокойствием, вежливостью, доброжелательностью можно уладить любой спор в салоне, и никогда не имеет с пассажирами проблем. Часто слышит только добрые слова.

– Приятно, когда пассажиры культурные, трамвай исправный, погода хорошая и настроение у всех отличное. Мы сами создаем его своим отношением, – утверждает Анна Щербакова.

В этом году нагрудного знака Министерства транспорта и коммуникаций «За работу без аварий» I и II степени удостоены 10 водителей филиала «Городской электрический транспорт города Витебска».

Нагрудный знак I степени был вручен водителям троллейбусов Виктору Ольшаникову, Александру Побойневу, Дмитрию Севостополеву и водителю трамвая Наталье Ковалевой. Ровных путей, зеленого света, ездить без гвоздя в колесе и милицейского жезла перед капотом и помнить о том, что дома ждут любящие люди – такие пожелания услышали награжденные нагрудным знаком II степени водители: трамвая – Татьяна Герман, троллейбусов – Виктория Шнипова, Виталий Есис, Андрей Максак, Эдуард Малиновский и Антон Орлов.

Опытным водителям в филиале «Городской электрический транспорт города Витебска» стараются выделять для работы добротные машины, которые они поддерживают в достойном состоянии. В конце августа предприятие получило 10 троллейбусов с автономным ходом марки МАЗ. И сегодня они используются на маршрутах № 12, 13, 14 15, где часть пути требуется преодолевать без подключения к линии электропередачи.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

КОНКУРС

Дело семейное

Победителями отраслевого конкурса «Мы – семья!», прошедшего 14 октября в Культурно-спортивном центре Минского отделения БелЖД, стала многодетная семья Мокляк из Витебска.

Оба родителя – железнодорожники. Виталий Валерьевич – машинист-инструктор, Ольга Сергеевна – лаборант химического анализа локомотивного депо Витебск. У них подрастают замечательные дети – 15-летний сын Роман и дочери Мария и Анастасия (9 и четыре года). – Эта дружная семья успешно прошла все этапы конкурса, удивила зрителей и жюри необычной подачей блюд и оригинальной презентацией, вызвав фурор исполнением «Сказочного вальса». Поздравляем наших победителей, завоевавших титул «Мы – семья!». Успехов им в любых начинаниях! – искренне пожелал от имени всех коллег супругам и детям Мокляк сотрудник пресс-центра Витебского отделения БелЖД.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

Фото с сайта Витебского отделения БелЖД.

АТЛАС ПРОИСШЕСТВИЙ

Автобусы рулят?

Маршрутный автобус с пассажирами перевернулся в Санкт-Петербурге 28 октября.

Инцидент произошел на Витебском проспекте в Пушкинском районе города. 65-летний водитель ПАЗа врезался в эвакуатор, который в тот момент осуществлял погрузку неисправного транспортного средства. После этого автобус перевернулся. В результате происшествия пострадали пять человек, включая водителя. Все они получили травмы различной степени тяжести, несовершеннолетних среди них нет. Обстоятельства произошедшего выясняются, пишет «Фонтанка.ру».

***

За день до этого в Красноярском крае микроавтобус опрокинулся в кювет, пострадали семь пассажиров и водитель. Инцидент произошел в Ермаковском районе на 497-м км автодороги Р-257 «Енисей». «31-летний водитель, управляя автомобилем Toyota Hiace, двигаясь со стороны г. Томска в сторону г. Кызыла, не справился с управлением и опрокинулся в правый кювет. В салоне авто находилось 17 пассажиров», – рассказали в УМВД. Все пострадавшие были доставлены в районную больницу с травмами различной степени тяжести.

***

В воскресенье междугородный пассажирский автобус опрокинулся в кювет в районе 412-го км федеральной автодороги «Вилюй» в Иркутской области. Автобус ехал по маршруту Иркутск – Усть-Кут, в салоне находились 29 человек, в том числе два водителя. «По последней информации, в ДТП пострадал 64-летний пассажир», – приводит ТАСС сообщение ведомства. На место аварии были направлены транспорт с провизией и резервный автобус для пассажиров.

Не повторяйте мою ошибку!

Австралийка рассказала, как устроила ДТП, в котором чуть не погибла ее сестра.

Кейтлин Пикок поделилась в Фейсбуке историей, которая разделила ее жизнь на «до» и «после» и заставила многое переосмыслить. Девушка рассказала, что в ноябре 2018 года она стала виновницей аварии, находясь за рулем машины. Студентка решила немного развлечься, поэтому превышала скорость, выезжала на встречную полосу и в итоге слетела в кювет. В авто было еще три пассажира, включая сестру Кейтлин.

Пострадавших срочно доставили в больницу. У одного из пассажиров диагностировали перелом ноги, он провел в больнице несколько недель. У другого оказались травмированы подколенные сухожилия. Сестра автоледи тоже осталась в госпитале на неделю. А саму Кейтлин выписали на следующий день с царапинами и ушибами. Девушка успела сдать тест на алкоголь и наркотики, который показал отрицательный результат.

Началось расследование, и Кейтлин попросила своих друзей и сестру говорить правду. У нее никогда раньше не было проблем с законом, даже штрафов за неправильную парковку. Поэтому студентка со стабильной работой и хорошими рекомендациями не ожидала, что получит реальный тюремный срок. Девушке пришлось провести за решеткой три месяца, несмотря на помощь адвокатов. По словам Кейтлин, за это время она похудела на 30 кг и многое поняла. И теперь хочет поделиться своим опытом с другими. «Я хочу, чтобы молодые люди поняли, что вождение машины – это не развлечение, речь идет только о том, чтобы в безопасности доставить пассажиров до места назначения», – заключила она.

Вышли кони на дорогу

В Аскинском районе Башкирии легковой автомобиль Skoda врезался в двух лошадей, которые находились на проезжей части.

Водитель получил травмы, лошади погибли, сообщает пресс-служба ГИБДД по республике. Авария произошла в ночь на 26 октября на 17-м км автодороги Давлятовка – Старые Казанчи. После столкновения автомобиль загорелся и был уничтожен полностью. 25-летнего водителя с травмами доставили в больницу, пишет «Башинформ».

Очень дорогая авария

В Узбекистане водитель автовоза, который перевозил автомобили UzAuto Motors, попал в дорожно-транспортное происшествие.

Соответствующее видео и фото опубликовали на Telegram-канале «Эхо Узбекистана». На видео можно увидеть, что автовоз столкнулся с другим грузовым автомобилем. В результате ДТП машины марки Nexia и Cobalt, которые были на прицепе автовоза, получили повреждения. Другие автомобили также были повреждены. Стоимость ущерба устанавливается.

Двойное попадание

Два мотоцикла врезались в один минивэн в Хабаровске.

По предварительной информации, происшествие случилось 27 октября. Машина Mazda Bongo двигалась со стороны улицы Минской по улице Минометной, выезжала со второстепенной дороги на главную улицу Воронежскую. Минивэн не уступил дорогу одному мотоциклу, потом – второму, двигавшемуся в сторону улицы Большой. В результате произошло столкновение.

«В аварии пострадали девушка – пассажир мотоцикла, у нее перелом костей таза, и водители байков. У одного из них перелом костей левой стопы, перелом обоих предплечий, у второго – тупая травма грудной клетки, тупая травма живота, повреждение внутренних органов», – рассказал информированный источник.

Вездеход не устоял

При крушении тягача неподалеку от Охотска пострадали шесть пассажиров.

К месту крушения многотонного вездехода на севере Хабаровского края вылетел вертолет со следственно-оперативной группой на борту, которая займется расследованием всех обстоятельств аварии. Как рассказали корреспонденту ИА «Хабаровский край сегодня» в интервью в администрации Охотского района, в результате ЧП вечером 27 октября ранены шесть человек и один скончался на месте. По предварительной информации, накануне группа из семи специалистов возвращалась на вездеходе МТЛБ после проведения работ в вахтовый поселок. В пути они перевернулись. По радиосвязи вызвали санитарный борт. Рейс из Охотска выполнил вертолет авиакомпании «Дальнереченск Авиа». В Охотскую ЦРБ доставлены раненые. Тело погибшего эвакуировали после осмотра следователей.

Трагическая находка

На российском нефтяном танкере «Генерал Ази Асланов», который 24 октября потерпел крушение в Азовском море, обнаружили останки членов экипажа.

Об этом 27 октября сообщили в Московском межрегиональном следственном управлении на транспорте России.

«На месте происшествия продолжает работать следственная группа, в числе которой следователи Краснодарского следственного отдела на транспорте и криминалисты с опытом расследования подобных происшествий», – говорится в сообщении.

В ведомстве отметили, что назначили генетические экспертизы, чтобы установить личности погибших.

Следственный комитет России возбудил уголовное дело о нарушении требований пожарной безопасности после этого инцидента по ч. 3 ст. 219 Уголовного кодекса РФ (нарушение требований пожарной безопасности, совершенное лицом, на котором лежала обязанность по их соблюдению, если это повлекло по неосторожности смерть двух или более лиц).

Встречка притягивает

В Ростове-на-Дону 26 октября столкнулись две легковушки и «ГАЗель». Пострадали три человека.

По данным Госавтоинспекции, 34-летний водитель Renault Logan выехал на встречку и врезался в Nissan Tiida под управлением 36-летнего мужчины. От удара Renault отбросило на «ГАЗель», пишет RostovGazeta. В результате ДТП различные травмы получили водитель и 23-летний пассажир Renault, а также 35-летний водитель «ГАЗели».

***

Два человека пострадали в ДТП на дороге Ростов – Таганрог – граница Украины. Около 10.00 в среду в Неклиновском районе столкнулись три автомобиля. По предварительной информации, 74-летний водитель Nissan Qashqai двигался по второстепенной дороге со стороны села Приморка и на нерегулируемом перекрестке не предоставил преимущество в движении транспорту, двигающемуся по дороге Ростов – граница Украины. В результате Nissan столкнулся с Mitsubishi Montero. После чего допустил столкновение с Chevrolet Cruze. Пострадавшие – 73-летняя пассажирка Nissan и 34-летний водитель Chevrolet – доставлены в больницу.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

Высокогорные, подземные, подводные

Высокогорные, подземные или уходящие в воду, с крутыми поворотами либо обрывами, заснеженные, ледяные, гравийные или песчаные, с кочками и ухабами… Все это о дорогах. Они есть на всех континентах. Поездки по ним можно охарактеризовать одной фразой: «душа уходит в пятки». Для многих поездки по таким дорогам являются жизненной необходимостью. Для экстремалов – возможностью насладиться опасностью и красотой.

АВСТРАЛИЯ

От дальних пригородов Мельбурна до Порт-Кэмпбелла почти на 250 километров вдоль скалистых берегов Австралии протянулась Великая океанская дорога (Great Ocean Road), известная как трасса номер B100. На путешествие по этой узкой черной змейке, вьющейся вдоль берега, нужно минимум два дня.

Идея построить дорогу пришла инженерам и архитекторам в 1864 году, но была реализована немного позднее. В рамках программы создания новых рабочих мест и в память о погибших в Первой мировой войне с 1919 года солдаты, вернувшиеся с полей битв, начали строительство шоссе.

Трасса отлично вписалась в очень непростой рельеф местности. По расчетам, она должна была строиться со скоростью 3 километра в месяц. Работы длились 23 года. В те времена не существовало привычной нам теперь дорожной строительной техники. Вся работа делалась руками с использованием незамысловатых инструментов и взрывчатки.

Тяжелейший труд осложнялся еще и рельефом – дорога проходит вдоль линии океана по скалистому берегу, петляя между расселинами и отвесными скалами. Рабочим приходилось вручную ворочать огромные валуны и пробивать путь через каменные утесы. Многие не выдерживали физического напряжения и нагрузок и уходили. Нередко случались несчастные случаи, в результате которых погибали люди. Природа также добавляла проблем – оползни и обрушения скал, штормы и ливни мешали продвижению строительства и разрушали уже сделанное.

Первый участок дороги был открыт в марте 1922 года, но вскоре закрылся для проведения дальнейших работ. Затраты на постройку компенсировались взиманием платы за проезд: 2 шиллинга с автомобиля, 10 шиллингов с повозок, ведомых более чем двумя лошадьми. После того как дорога окупилась полностью, в октябре 1936-го она была передана в дар государству, проезд по ней стал бесплатным. А сама грандиозная стройка закончилась 26 ноября 1932 года. Организатор и вдохновитель Говард Хичкок скончался за три месяца до торжественного открытия. Почти сразу же трасса получила признание как крупнейший в мире воинский мемориал. Монумент ее строителям был воздвигнут в 1939 году.

В 1960-м часть дороги у Принстауна была смыта штормом в океан; у Лорна в 1964 и 1971 годах ее дважды разрушали оползни. В 1962-м и 1964-м она закрывалась в связи с природными пожарами. В январе 2011-го на нее обрушились нависающие скалы.

В 1962 году организацией Tourist Development Authority Великая океанская дорога была признана самой живописной в мире. Несмотря на некоторые улучшения трассы, связанные с повышением безопасности, многие ее участки до сих пор считаются весьма опасными для водителей. В частности, известно, что в 1966 году местные полицейские использовали ее для тренировок своих сотрудников. В 2004 году вдоль дороги был открыт пеший маршрут длиной 104 километра.

Стремительные и неожиданные изменения являются особенностью Великой океанской дороги, поскольку береговая линия, словно живой организм, постоянно изменяется. Вдоль трассы – множество достопримечательностей. Шоссе идет вдоль берега всего Национального парка «Порт Кэмп-белл», лесов Национального парка «Отвей» и государственного парка «Ангахоок-Лорне», где растут гигантские голубые эвкалипты, а также вдоль так называемого Берега кораблекрушений, где покоятся остовы 638 судов различного типа.

В конце дороги путешественников ждет незабываемое зрелище. Вдоль берега из воды вздымаются величественные скалы, получившие название «Двенадцать апостолов». Возраст морских гигантов ученые оценивают в 20 млн лет. Эти известняковые образования меняют цвет в зависимости от интенсивности солнечного освещения, поэтому интересно наблюдать их на рассвете или на закате.

В 2011 году Великая океанская дорога была добавлена в Реестр национального австралийского наследия.

США

Морское шоссе (Overseas Highway), которое связывает США (материк) с островом Ки-Уэст, является одним из самых длинных в мире, построенных над водой.

Шоссе было построено в 1938 году поверх того, что когда-то было известно как железная дорога Оверсиз, разрушенная прокатившимся по Флориде в 1935 году сильным ураганом. Сейчас Морское шоссе, пролегающее прямо над Атлантическим океаном, это сеть из 42 мостов. Общая их протяженность – около 200 км. Поэтому автостраду называют семимильным мостом благодаря мостовой конструкции, открытой в 1982 году и признанной одной из самых длинных в мире.

Дорога считается одной из наиболее живописных трасс мира. Вид с нее открывается впечатляющий, ведь можно встречать закаты, находясь посреди океана. Это и делает ее не только стратегически важным объектом, но и впечатляющим архитектурным сооружением.

ФРАНЦИЯ

Самым большим каньоном во всей Европе является ущелье Вердон: его длина составляет 25 километров, а глубина доходит до 700 метров!

Чтобы объехать его по кругу, потребуется целый день. И это всего-то при сотне километров. Но все они состоят сплошь из изгибов, спусков и подъемов, рукотворных тоннелей и проездов под нависающими над головой и скрывающими небо скалами. Самые красивые виды на ущелье открываются со старой Критской дороги, или Критской петли, построенной еще в античные времена. Известная под официальным названием D23, она проходит по северному краю каньона. Эта узкая петляющая дорожка местами подходит к самому обрыву. По краям ее обустроены смотровые площадки, с каждой из которых открываются захватывающие виды на Вердон. Критская петля считается односторонней: ехать по ней на автомобиле нужно по часовой стрелке.

Начать подъем по Критской дороге можно с двух сторон, подъехав к ней со стороны Северного или Южного Рима. Выбирать подходящий путь стоит в зависимости от времени суток и освещения. Лучше выдвигаться в путь в первой половине дня, поскольку на это путешествие можно потратить целый день.

Летом в начале подъема можно увидеть цветущие поля лаванды. Зимой по Критской дороге проехать можно не всегда, поэтому лучше отправляться покорять вершины в теплое время года. Ближайший от этих мест крупный город – Канны.

КЫРГЫЗСТАН – ТАДЖИКИСТАН – УЗБЕКИСТАН

Знаменитая высокогорная автомобильная дорога Памирский тракт – самая высокогорная на территории бывшего СССР. В настоящее время она входит в состав трассы М41.

Дорога простирается на 1200 км вдоль границы с Афганистаном и Китаем, связывает Хорог (Таджикистан), город Ош (Киргызстан) и Душанбе (Узбекистан).

Большая ее часть проходит по территории Таджикистана, связывая автомобильным сообщением столицу государства Душанбе с главным городом Горного Бадахшана Хорогом. Эта часть Памирского тракта получила название Западный Памирский тракт. Другой участок, по которому традиционно идут наибольшие перевозки, связывает Хорог с киргизским городом Ош. Он получил название Восточный Памирский тракт. В городе Ош находится управление Памирской дороги, а также две автомобильные базы, автобатальон, осуществляющий снабжение воинских частей на Памире.

Восточная часть тракта протяженностью 701 км пересекает три главных горных перевала – Талдык (3615 м), Кызыл-Арт (4280 м) и Ак-Байтал (4655 м), по которым проходят автомобильные шоссе. В Советском Союзе дороге придавалось большое значение в связи с развитием территорий горного Памира. По ней доставлялись грузы социального, военного и производственного назначения.

Она была построена в два этапа. Для колонизации и освоения Хивы, Бухары, Гиссаро-Алая и Северного Памира и их присоединения к Российской империи в 1876 году частями русской армии через перевал Талдык была тайно построена военная стратегическая дорога (88 верст), которая соединяла Ферганскую и Алайскую долины Киргизии (Ош и Гульчу). Трассу восстанавливали в 1893 году. В 1931–1934 годах она была продолжена до города Хорог.

Дорога большей частью является грунтовой. В зимнее время она не эксплуатируется в связи с опасностью схода лавин.

Подготовила
Ольга НИКОЛАЕВА

За вами следят!

Власти Москвы намерены еще пристальнее следить за такси и каршерингом.

Центр организации дорожного движения хочет получать данные о парковках в неположенных местах, превышении скорости и других нарушениях. В проект планировалось вложить почти 30 млн рублей, но подрядчика так и не нашли.

ЦОДД объявил конкурс по доработке информационно-аналитической системы мониторинга легкового такси. Соответствующие документы размещены на сайте госзакупок.

Сейчас система мониторинга собирает данные о маршрутах движения таксистов и автомобилей каршеринга, а также проверяет разрешения на работу у водителей такси. Доработка этой системы позволила бы центру получать более подробные отчеты о передвижениях машин, узнавать, парковались ли они под запрещенными знаками и нарушали ли другие Правила дорожного движения. Власти хотят выяснить, в каких местах водители наиболее часто превышают скорость и где работают нелегальные таксисты.

В Москве сегодня, по данным столичного департамента транспорта, работают 56,4 тысячи машин такси и 26,5 тысячи – каршеринга. В сентябре 2020 года московские таксисты нарушали Правила дорожного движения более 411 тысяч раз. Чаще всего водителей штрафовали за несоблюдение разметки и превышение скорости. Кроме того, в антирейтинге оказались езда по выделенной полосе там, где этого делать нельзя, и остановка в неположенном месте.

Компания Mercedes-Benz объявила о массовой отзывной кампании в США.

Mercedes отзывает

Всего акция затронет 12 799 автомобилей GLE и GLS. Как сообщает Carscoops со ссылкой на Национальную администрацию безопасности дорожного движения США, причина отзыва – светящийся логотип, который опционально может устанавливаться на машины немецкого бренда.

В ведомстве считают, что такой логотип негативно сказывается на работе проводки. В частности, проблемы могут возникнуть с гидроусилителем руля, также возможны сбои в работе оптики. Все это может привести к значительному увеличению риска попасть в ДТП. О том, случались ли такие аварии ранее, не сообщается.

Акция коснется автомобилей этого года выпуска. В сервисных центрах пообещали проверить заземление электрического компонента эмблемы. Все работы будут проведены бесплатно для владельцев отзываемых авто.

Перевозчик без лицензии?
Под арест

С начала года в Москве городские власти отправили на спецстоянки более 2367 автобусов и автомобилей нелегальных перевозчиков. Из них 437 – только в сентябре. Больше всего нарушений выявили возле станций метро«Теплый Стан», «Щелковская» и «Котельники».

Руководитель ГКУ «Организатор перевозок» Владислав Султанов назвал арест транспорта, использующегося нелегальными перевозчиками, наиболее действенной мерой, которая помогает обеспечить безопасность пассажиров.

«При перевозке граждан перевозчики должны соблюдать все нормы транспортной безопасности, в том числе Правила дорожного движения. Некоторые не оформляют бизнес официально, а покупают транспортное средство и выводят его на самые популярные маршруты. Нелегальные перевозчики ищут различные способы для уклонения от ответственности, в том числе используют переоборудование транспортных средств, которое увеличивает риск получения травм в ДТП или при резком торможении. При этом страховку жизни и здоровья пассажиров предприниматели зачастую не оформляют», – рассказал Султанов.

По его словам, нелегальные компании могут экономить на техническом осмотре и обслуживании транспорта, а также на проведении медицинских осмотров водителей, нарушении режима труда и отдыха.

«Подвижной состав, эксплуатируемый нелегальными перевозчиками, не адаптирован для маломобильных граждан, в нем отсутствуют социальные льготы и возможность безналичной оплаты за проезд, стоимость которого может меняться в зависимости от пассажиропотока», – отметил представитель ведомства.

При этом нарушителям грозят серьезные штрафы. Сумма варьируется в зависимости от статьи правонарушения. Например, за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии штрафуют на 400 тыс. рублей. За осуществление перевозок пассажиров перевозчиком, риск гражданской ответственности которого за причинение при этом вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не застрахован, оштрафуют уже на 1 млн рублей, сообщили «Известиям» в ГКУ «Организатор перевозок».

Глава Московского транспортного союза Юрий Свешников в разговоре с «Известиями» объяснил, что уже примерно полтора года перевозка пассажиров и иных лиц автобусами относится к лицензируемому виду деятельности. До этого момента под лицензирование подпадали только регулярные перевозки. Свешников уверен: нелегалы появляются там, где существует неудовлетворенный спрос на регулярные перевозки.

«Сегодня любые перевозки на любых автобусах – городских, школьных, заказных, туристических и ритуальных – должны иметь лицензию. Это легко проверить. Для этого работает лицензирующий орган – Ространснадзор, который ведет реестр выданных лицензий, включающий данные по всем автобусам, на которые они получены. Если у перевозчика их нет, его ждут серьезные штрафы, если есть, значит, он легален», – рассказал Свешников.

Он уточнил, что для нарушителей предусмотрены нормы ст. 14.1, 14.1.2 КоАП «Осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии)» и «Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии».

По словам Свешникова, самый эффективный способ борьбы с такими нелегалами – это создание официальных востребованных альтернативных маршрутов, которые принесут реальные деньги.

«Если таких перевозчиков убрать, ничего не предлагая взамен, пассажирам просто не будет хватать транспорта», – отметил он.

Эксперт напомнил, что в соответствии с уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта существует три вида пассажирских перевозок:

«Первый – регулярные пассажирские перевозки. К ним относится транспорт, работающий по городским маршрутам. Перевозчикам в этой сфере необходимо иметь свидетельство на право эксплуатации маршрута, в каждом автобусе должна быть карта этого маршрута. Также есть перевозки заказные – туристические, ритуальные, свадебные и т. д. Эта категория подразделяется на перевозку определенного и неопределенного круга лиц. Например, гостей свадьбы или посетителей торгового центра, которых подвозят до метро и обратно. И третий вид – легковые такси. У водителей должны быть путевые листы, в которых делаются отметки о предрейсовом медицинском осмотре, а также о техосмотре перед выездом на линию».

Если, например, кто-то заказал автобус, чтобы доехать до Москвы из деревни, у водителя должен быть письменный договор фрахтования транспортного средства. В таком случае перевозка будет полностью законной. Любые расчеты за наличные деньги должны сопровождаться выпиской контрольно-кассового чека.

«Если деньги собирают на входе, это уже нерегулярный маршрут. Теоретически он может быть заказным, но тогда у водителя на руках должен быть письменный договор фрахтования транспортного средства. За его отсутствие или непредъявление полагается штраф – 200 тыс. рублей для юрлиц. Если применить его к нарушителям раз или два, проблема бы отпала», – уверен Свешников.

Например, если большие экскурсионные автобусы занимают остановки для общественного транспорта, посадка и высадка пассажиров по одному адресу происходит чаще, чем три раза в месяц, необходимо получать отдельное разрешение. Кроме того, в Москве существует большой список улиц, где такие действия запрещены.

Также эксперт обратил внимание на странную проблему: в реестр выданных лицензий попало существенно меньшее количество автобусов, чем в целом зарегистрировано по стране. Так, согласно данным ГИБДД, в России зарегистрировано 869 тыс. автобусов всех видов. А в реестр выданных лицензий попало около двух третей.

«Получается, что, например, у перевозчика есть лицензия, в нее внесено 10 автобусов. Но у него есть еще другие 10 автобусов, которые также выходят на маршруты. Однако положением о лицензировании это строго запрещено. При этом никакой выгоды в этом невключении я не вижу», – подытожил Свешников.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

МАЛЕНЬКИЙ ПАССАЖИР

38 дорожно-транспортных происшествий с участием детей, в которых 43 ребенка получили ранения различной степени тяжести и два погибли, произошло на дорогах Гомельской области за 9 месяцев 2020 года. Из них более 60% ДТП случились по вине взрослых, в том числе и из-за несоблюдения водителями транспортных средств требований ПДД.

Безопасное, беззаботное и счастливое

В целях снижения количества дорожных происшествий с несовершеннолетними пассажирами, недопущения их гибели либо получения травм на дорогах с 23 по 27 октября на территории области проходилала профилактическая акция «Маленький пассажир – большая ответственность!». В рамках акции сотрудники Госавтоинспекции посетили детский сад № 50 г. Гомеля, где провели беседу по Правилам дорожного движения.

Маленьким участникам дорожного движения напомнили основные меры безопасного поведения на дороге и близи нее. Дети с большим энтузиазмом играли в познавательные игры и отвечали на вопросы инспектора. На детской площадке ребята рассказывали и показывали, как правильно переходить дорогу по пешеходному переходу, после чего все имели возможность посидеть в служебном автомобиле с включенными проблесковыми маяками и звуковой сигнализацией. Никто не остался без подарка – всем вручили световозвращающие элементы.

Уважаемые взрослые, соблюдайте правила перевозки в автотранспорте несовершеннолетних пассажиров, позаботьтесь о их безопасном, беззаботном и счастливом детстве!

ВОДИТЕЛЬ – ПЕШЕХОД

Самыми уязвимыми и незащищенными участниками дорожного движения по-прежнему являются пешеходы, и наезды на них остаются преобладающим видом дорожно-транспортных происшествий.

Дайте шанс остаться в живых

За 9 месяцев 2020 года на территории Гомельской области совершено 102 дорожно-транспортных происшествия с участием пешеходов, в которых 16 человек погибли и 39 получили травмы различной степени тяжести. Только с начала октября произошло шесть ДТП с участием пеших участников дорожного движения, в которых семь человек были ранены и трое погибли.

Пешеходам необходимо более ответственно относиться к себе и своему поведению на дороге. При переходе проезжей части нельзя пользоваться гаджетами, из-за которых, на секунду отвлекшись, можно пропустить опасность. При выходе на пешеходный переход, в том числе на разрешающий сигнал светофора, убедитесь в безопасности своих действий, а также в том, что водители вас заметили и пропускают.

Не следует забывать, что особенно опасно пересекать проезжую часть дороги в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, поэтому обязательно обозначайте себя световозвращающими элементами. Это позволит водителю заблаговременно вас заметить и принять должные меры по обеспечению своей и вашей безопасности.

Порой из-за того что один человек пренебрежительно относится к таким несложным правилам безопасности на дороге, может пострадать еще несколько.

Вот, к примеру, одно из последних ДТП в темное время суток на проспекте Речицком в Гомеле. 28-летний водитель, управляя мотоциклом «Сузуки», двигался в крайней правой полосе в колонне мототранспорта. В пути следования совершил наезд на необозначенную световозвращающими элементами 68-летнюю женщину, которая пересекала проезжую часть дороги в неустановленном месте – в зоне видимости регулируемого пешеходного перехода, обозначенного дорожными знаками и разметкой. В этот момент движущийся позади водитель мотоцикла «Ямаха» не справился с управлением, из-за чего упал на бок и продолжил неуправляемое скольжение по проезжей части. Следующий за ним водитель мотоцикла «Хонда», видя происходящее, применил экстренное торможение, в результате которого попутно двигавшийся позади водитель мотоцикла «Кавасаки» из-за несоблюдения дистанции совершил с ним столкновение. В итоге пешеход погибла, мотоциклисты получили ранения различной степени тяжести.

Хотелось бы также отметить и происшествия с пешими участниками дорожного движения, произошедшие непосредственно на пешеходных переходах. Так, 19-летний водитель со стажем вождения менее года, управляя автомобилем ГАЗ-2752, не предоставил преимущества в движении и совершил наезд на 12-летнего пешехода, который переходил проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками и разметкой. С травмами мальчик был доставлен в операционное отделение областной больницы, где позже скончался.

26 октября 24-летняя девушка, управляя автомобилем «Мицубиси-Каризма», на 6-м км автодороги Р36 Мозырь – Лельчицы – Милошевичи – граница Украины в Мозырском районе в направлении г. п. Лельчицы не предоставила преимущества в движении 55-летнему пешеходу, который переходил проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, ведя велосипед, но не был обозначен световозвращающими элементами. В результате происшествия пешеход получил телесные повреждения, с которыми был доставлен в УЗ «Мозырская городская больница», где позже скончался.

ЛЮДИ БЛАГОДАРЯТ

В нужном месте в нужный час

18 октября примерно в 5.40 сотрудники ГАИ УВД Гомельского облисполкома несли службу по охране общественного порядка и обеспечению безопасности дорожного движения по проспекту Речицкому в Гомеле.

Остановив автомобиль «Форд» с целью проверки документов, сотрудники ГАИ обратили внимание, что из-под него идет дым, а через несколько секунд появилось открытое пламя.

Правоохранители, отогнав служебный автомобиль на безопасное расстояние от горящего транспортного средства, незамедлительно достали огнетушитель и устранили огонь. Тем самым проявили готовность в любую минуту прийти на помощь человеку, попавшему в трудную жизненную ситуацию.

В ответ люди в погонах услышали от водителя искренние слова благодарности.

ПРОИСШЕСТВИЕ

Едва не потерял пассажира

Наряд ДПС батальона дорожно-патрульной службы ГАИ УВД Гомельского облисполкома на ул. Хатаевича в Гомеле обратил внимание на каршеринговый автомобиль «Фольксваген-Поло» под управлением молодого человека, который, заметив сотрудников ГАИ, так увеличил скорость, что на закруглении дороги на ходу открылась передняя пассажирская дверь авто.

Остановить автомобиль не удалось, и сотрудники милиции связались со службой поддержки каршеринга, сообщив о необходимости остановки машины с целью пресечения административного правонарушения и недопущения дорожно-транспортного происшествия. Дистанционно автомобиль был остановлен.

Правонарушителем оказался 19-летний гомельчанин, не имеющий права управления транспортным средством, к тому же находившийся за рулем в нетрезвом состоянии. В ходе разбирательства молодой человек рассказал, что каршеринговый автомобиль арендовала его девушка, а они с другом решили на этом авто съездить в магазин.

В отношении водителя составлено два административных материала: за езду в состоянии опьянения ему грозит штраф в размере от 50 до 100 базовых величин с лишением права управления транспортным средством сроком на три года, а за езду без прав – штраф в размере от 5 до 20 базовых величин.

По информации сотрудников отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Гомельского облисполкома Анны КОВАЛЕВОЙ, Дарьи ТКАЧЕВОЙ и Ольги КУРБИЕВОЙ полосу подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

КОНКУРС

Автоледи против автобоссов

Умение водить автомобиль можно проявить и в самом начале своего шоферского пути. В этом убеждают результаты прошедшего в Лепеле конкурса по мастерству в двух номинациях – «АвтоЛеди-2020» и «АвтоБосс-2020».

Вочередной раз лепельчанки уверенно доказали мужчинам-автомобилистам, что женщины могут наравне с ними управлять автотранспортом. И зрители, собравшиеся поболеть за них на территории Лепельской РОС ДОСААФ, поддержали девчат. Председатель местной организации ДОСААФ Павел Лямцев сообщил:

– Участвовать в соревнованиях могли мужчины и женщины в возрасте от 18 лет, имеющие водительское удостоверение категории В, на личном исправном автомобиле любой марки. Понятно, что должна была быть отметка о своевременном государственном техническом осмотре, а также не быть в течение года ДТП, штрафов за нарушения ПДД, привлечений к административной ответственности за управление в нетрезвом состоянии.

Конкурсантам нужно было пройти следующие этапы: теоретическая часть, то есть Правила дорожного движения, и практическая – полоса препятствий. Во вторую входили габаритный круг, бокс для постановки автомобиля задним ходом, бокс для постановки автомобиля на стоянку боковой стороной, преодоление подъема, габаритный дворик, габаритная змейка, стоп-линия. Чем быстрее выполнишь задания с наименьшим количеством штрафных баллов, тем большая вероятность стать победителем. В этапе «Правила дорожного движения» лучше всех справились Екатерина Буйлова и Роман Жерносек.

Далее предстояло самое важное испытание – проверка навыков вождения. Настоящее мастерство показали все тот же Роман Жерносек и Марина Вершеловская, у которой уже 10-летний стаж вождения авто.

Жюри трудно было определить лидера, но эмоции были отброшены, и все внимание сосредоточено только на сумме баллов. В номинации «АвтоЛеди-2020» первое место заняла Мария Альшевская, на второй ступени лидеров оказалась Екатерина Буйлова. Марина Вершеловская стала третьей.

В номинации «АвтоБосс-2020» в лидерах оказался Роман Жерносек, на вторую ступеньку пьедестала поднялся Сергей Пшонко, бронза – у Ильи Старинского. Всем победителям были вручены дипломы и призы.

Судя по интересу, проявленному зрителями, в данном мероприятии в следующем году участников состязаний будет намного больше.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

СЛУЖБА ДНИ И НОЧИ

Пришло время делиться опытом

Выбрать профессию милиционера – это ответственный и сложный шаг в жизни. Ни одна из служб милиции не вызывает такого интереса, как дорожно-патрульная служба ГАИ, ведь инспекторы ДПС всегда на передовой. Бывшие сотрудники Госавтоинспекции всегда готовы поделиться накопленным опытом с молодым поколением, а руководство отдела старается не забывать старых сослуживцев и всегда приводит их в пример. Один из них – Руслан Иванович Аксючиц.

В1993 году сразу после прохождения службы в армии Руслан Иванович связал свою жизнь с дорожно-патрульной службой управления Госавтоинспекции г. Минска, где обеспечивал безопасность дорожного движения на одной из въездных автомагистралей столицы, а в 1995 году попал на службу в отдел ГАИ Центрального района г. Минска.

– Служить в Госавтоинспекции непросто, но весьма почетно и интересно, – рассказывает Руслан Иванович. – Не раз приходилось участвовать в различных рейдах и акциях, а также выезжать на необычные ДТП. Помню, как-то ночью был дан вызов на проспект Машерова: в районе стелы «Минск – город-герой» совершен наезд на лося.

За годы службы Руслан Аксючиц зарекомендовал себя профессионалом с большой буквы, умеющим принимать оперативные решения. За образцовое несение службы и добросовестное выполнение должностных обязанностей он получил нагрудные знаки «Выдатнік ДАІ», «За самаадданую службу» и другие награды.

На заслуженный отдых Руслан Иванович ушел в 2016 году в звании капитана милиции, отдав службе в Госавтоинспекции 23 года. Сейчас продолжает работать в Транспортной инспекции.

– Всегда нужно совершенствовать свои навыки и не останавливаться на достигнутом, – отмечает Руслан Аксючиц. – Законодательство меняется, поэтому инспектору ДПС необходимо постоянно владеть новой информацией. Призвание инспектора дорожно-патрульной службы – обеспечивать безопасность дорожного движения и также выстраивать взаимоотношения с участниками движения на принципах доверия и взаимопомощи.

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

ЛЮДИ БЛАГОДАРЯТ

Мимо не проехали!

27 октября около 8.15 в ходе несения службы на ул. Орловской сотрудники отдела ГАИ Центрального РУВД г. Минска обратили внимание на стоящий в крайней правой полосе движения автомобиль «Опель» с включенной аварийной сигнализацией. Водитель никак не мог завести двигатель. Правоохранители предложили свою помощь и оттолкали автомобиль с проезжей части дороги, чтобы не создавать препятствий другим участникам движения. После этого водитель рассказал, что ему уже выехали на подмогу, и сотрудники направились далее нести службу.

– Нередки случаи, когда сотрудники Госавтоинспекции приходят на помощь водителям, – рассказывает ведущий специалист по АиП отдела ГАИ Центрального РУВД г. Минска Татьяна Ященко, – ведь взаимопомощь и вежливость – важные составляющие безопасности на дорогах.

ОГАИ Центрального РУВД г. Минска

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

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 – 399-94-05 • **исполнительный редактор** – 392-82-80
бухгалтерия – 323-20-56 • **E-mail:** tv@telecom.by • **Сайт:** tbgazeta.by

Номер подписан **30.10.2020** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 6024. Заказ 3260. 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.