ЗАВТРА – ДЕНЬ БЕЛОРУССКОЙ НАУКИ

СТР. 2

«ЛАРС» РАЗГУЛЯЛСЯ. НО ЕГО УКРОТИЛИ

СТР. 6

А БЫЛ ЛИ МАЛЬЧИК?

СТР. 11

tbgazeta.by

Тот, кто не соблюдает Правила дорожного движения, нарушает закон Божий, запрещающий убийство и самоубийство.

Папа 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

30 января 2021 г., суббота, №4 (1093)

Воздушный коридор открыт

С 1 февраля граждане Беларуси смогут въезжать на территорию России через определенные воздушные пункты пропуска при наличии отрицательных тестов на коронавирус.

Предъявить тест можно в мобильном приложении «Путешествую без COVID-19». Соответствующее распоряжение принято правительством Российской Федерации. Согласно документу, данная норма будет действовать по 1 марта этого года. В постановлении также указан перечень из 20 пунктов воздушного пропуска в РФ, через которые можно будет въезжать по новым условиям. В их числе московские аэропорты Домодедово, Шереметьево, Внуково и Жуковский, а также воздушные гавани Санкт-Петербурга, Калининграда, Сочи, Владивостока, Новосибирска, Казани и некоторых других городов.

ЗАВТРА – ДЕНЬ БЕЛОРУССКОЙ НАУКИ

Магистры транспортной безопасности

Белорусский национальный технический университет месяц назад отметил свой вековой юбилей. Самый большой факультет БНТУ – автотракторный – готовит кадры для транспортной отрасли, а также по сопряженным с ней направлениям. Именно здесь куются кадры, чей труд направлен на обеспечение безопасности на дорогах.

В честь Дня белорусской науки, который отмечается в последнее воскресенье января, наш корреспондент Оксана ГУЧЕК встретилась с доцентом кафедры «Транспортные системы и технологии» (ТСТ), кандидатом технических наук Евгением КОТОМ.

– Сегодня на кафедре «Транспортые системы и технологии» готовят выпускников по четырем специальностям. По одной из них – «Организация дорожного движения» – студенты обучаются с 1976 года. Можно продолжить образование по второй ступени в магистратуре по специальности «Безопасность дорожного движения и аудит». 28 января как раз состоялась первая защита магистерских диссертаций по ней. Надо отметить, что благодаря передовым подходам Министерства образования и, в частности Республиканского института высшей школы, поступить в эту магистратуру может каждый желающий даже при наличии базового юридического образования.

В настоящее время понятие транспортной безопасности довольно широкое. Это не только безопасность дорожного движения. Это и противодействие преступности на транспорте. Значительную проблему представляет экологическая безопасность. К тому же безопасность можно классифицировать по видам транспорта. В нашей стране действует Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, в которой на нормативном уровне прописано, что в дорожном движении существует несколько видов угроз. Одна из них – физическая (дорожно-транспортные происшествия). Она самая видимая и «привычная», но не самая объемная и вредоносная.

Есть еще экономическая опасность (угроза), которая связана с незапланированными задержками, остановками по пути следования, то есть потерями времени, а также с перерасходом топлива и прочих ресурсов.

Экологическая безопасность касается выбросов, шумов, вибраций, других неблагоприятных воздействий на человеческий организм. Согласно последним исследованиям, они приносят больше проблем, чем ДТП, так как действуют массово, никого не щадя. И вот яркий пример из зарубежных научных источников о столь любимых у нас «лежачих полицейских», которые вынуждают механическое транспортное средство снижать скорость движения, что, в свою очередь, приводит к главной цели – уменьшению ДТП. Но каждая из этих неровностей увеличивает вредные выбросы в десятки раз! (К слову сказать, разбалтывается и сам автомобиль, снижается его надежность.) В Дании и Австрии провели эксперимент: установили неровности на пять лет. Подсчитали, что количество смертей за этот период по фактору ДТП сократилось на три человека. Когда же запросили медицинскую статистику, то количество умерших в близлежащих домах из-за болезней органов дыхания увеличилось на 30 человек. «Лежачему полицейскому» место во дворах и других подобных территориях, где автомобилям нельзя разгоняться выше 20 км/ч. В Беларуси же пока нет комплексного подхода к безопасности дорожного движения с учетом всех видов потерь при выполнении этого процесса.

Безопасность дорожного движения – это не только дороги, но еще и надежные транспортные средства с инновационными системами, и подготовленные участники движения.

Необходимо помнить, что 70% исследований должны быть направлены на людей: как их учить и как им помочь не совершать ошибок.

Негативный пример из нашей действительности: при первом же знакомстве школьников с Правилами дорожного движения им рассказывают о желтом сигнале светофора, хотя они уже много лет как двухцветные и желтого сигнала у них нет. Его функцию почти 15 лет для пешеходов заменил зеленый мигающий сигнал, но об этом школьникам до сих пор не рассказывают, хотя соответствующие пункты включены в ПДД с 2006 года. В этом же году я защищал кандидатскую диссертацию по теме, связанной со светофорным регулированием пешеходных и транспортных потоков на перекрестках. По диссертации получилось серьезное прикладное внедрение, многие из разработанных в ней предложений применяются на улицах городов и используются всеми участниками движения.

В магистратуре у нас есть предмет «Человеческий фактор и безопасность дорожного движения». Один из магистрантов работает над диссертацией по теме «Особенности психоэмоционального состояния водителя в ситуациях, предшествующих ДТП». Но таких тем пока немного. В основном про знаки, улицы, светофоры, что и как надо улучшать, чтобы было не только безопасно, но и эффективно. Известно, что надежнее всего – ходить пешком, но это неэффективно. Необходимо учитывать транспортную функцию – она первична. ДТП случаются, как правило, из-за перемещения транспортных средств. Приветствуется также на дорогах обустройство дорожных развязок – меньше «конфликтных точек», соответственно, меньше аварийных ситуаций, разгонов-торможений и выбросов, а безопасные скорости при этом выше.

В составе филиала БНТУ «Научно-исследовательский политехнический институт» для решения наиболее актуальных, прикладных проблем функционирует Научно-исследовательский центр дорожного движения (НИЦДД). Все, кто там сегодня работает, являются выпускниками кафедры ТСТ (функционировала под разными названиями с 1988 по 2016 год). НИЦДД занимается, во-первых, различными исследованиями, разработками новшеств; во-вторых, проектированием средств организации дорожного движения и их применения. С целью допуска к такому проектированию все сотрудники НИЦ аттестованы в Минстройархитектуры. Сегодня это люди уникальной квалификации, которые делают сферу безопасности дорожного движения более качественной.

Поскольку университет готовит специалистов для предприятий конкретной отрасли, то сотрудничество с ними необходимо. Оно происходит по разным направлениям. Для специальности «Организация дорожного движения» в настоящее время базовыми предприятиями являются подразделения ГАИ, Транспортная инспекция, проектные и научно-исследовательские организации. Туда мы «поставляем» выпускников, с ними взаимодействуем.

Так, на кафедру приглашаются ведущие в отрасли специалисты-практики для проведения занятий со студентами. Для этого там созданы два филиала – в ГП «БелдорНИИ» и УП «БелНИИПградостроительства». Шестеро из десяти работающих в отделе транспортных систем БелНИИПградостроительства – наши выпускники. По вопросам транспортной планировки городов с учетом организации движения лучше остальных оказались подготовлены именно наши бывшие студенты. К сожалению, пока они не очень востребованы в дорожной отрасли, где все заполнено выпускниками ФТК, не имеющими полноценной подготовки по БДД.

Было время, когда в подразделения ГАИ уходили по распределению до 70% выпускников. Сейчас многие молодые люди туда не проходят по здоровью. В этом году хорошо если три-четыре студента выдержат медкомиссию.

Говоря о научно-исследовательской работе, всегда подразумеваются чаяния о будущем и осуществление мечты. Было бы очень полезным на базе АТФ и ФТК создать институт дорожного транспорта с полноценной учебной и научной частью.

И максимально развивать тему, касающуюся изменения системы мобильности в городах, которые ориентированы не на индивидуальный автомобиль. Тогда многие вопросы, в том числе безопасности, урбанизированного общества станут решаться намного проще. Если массы людей будут на дальние расстояния перемещаться удобным маршрутным транспортом, а на небольшие – пешком или на велосипеде, это и есть будущее наших городов, которые могут и должны стать более зелеными. Сегодня автомобили заполнили большую часть городского пространства, заняли все доступные места, уничтожили зеленые насаждения и продолжают приносить нам другие проблемы с экологией и прочее. При этом индивидуальный автомобиль находится в движении менее 10% времени, остальные 90% он стоит, занимая дорогую городскую территорию. Чем меньше будем ездить по городу на автомобиле, тем жизнь во всех ее проявлениях будет безопаснее и комфортнее. Для этого следует развивать альтернативные средства передвижения таким образом, чтобы они были удобными. И города планировать так, чтобы массово не ездить на работу, например, из Шабанов в Каменную Горку. И это забота городских властей. Надо уделять внимание вопросам мобильности, иначе люди вынуждены решать их самостоятельно, в первую очередь путем использования личного автомобиля, что порождает пробки и прочие неприятности (снижение скорости движения, повышение уровня загазованности, рост числа аварий и т. п.).

Для этого надо не только планировать города и пересаживать городских жителей с личного транспорта на общественный, но и изобретать способы завлечения людей в этот процесс.

Также хотелось бы, например, чтобы в Минске больше внимания уделялось развитию наземного транспорта, поскольку метро слишком затратно. В трамвай, к примеру, капитальные вложения в 8–12 раз меньше. К тому же он – хороший помощник метрополитена. Рельсовая система в городе должна быть единой, а сейчас в Минске она разрознена и даже конкурирует за ресурсы. Интегрированная транспортная система города могла бы составить реальную альтернативу автомобилю, чтобы в меньшей степени использовать жесткие формы противодействия его использованию (повышение стоимости топлива или введение платы за пользование стояночными местами), хотя совсем без них тоже не обойтись.

ПЕРСПЕКТИВЫ

С запасом

Белорусский электромобиль сможет в среднем проезжать по 500 км от одной зарядки. Над этим сейчас идет работа.

В нем использованы ноу-хау, которых нет ни у одного разработчика. Об этом в эфире СТВ заявил председатель президиума Академии наук Владимир Гусаков. По его словам, ученые уже создали не один электромобиль, а несколько. Он уверен, что в сфере электротранспорта у Беларуси уже через несколько лет будет среднемировой уровень:

– Мы пытаемся сейчас экспериментировать с накопителями на графеновой основе и делать графено-свинцовые накопители. Это последняя разработка. Такие модели у нас уже отработаны, в январе они проходят экспериментальную проверку, показали себя неплохо. Мы полагаем: если по завершении наших экспериментов они выдержат все требования, которые мы закладывали, то сможем сделать целый ряд электротехники – от велосипедов до грузового транспорта.

Запас хода зависит от мощности, целевой установки. Запас для велосипеда может быть 50 километров, для автомобиля малого класса – 200–400. Мы работаем над тем, чтобы в среднем запас хода был 500 километров.

Кроме того, по его словам, Академия наук разрабатывает несколько вариантов электродвигателей. Возможно, накопитель у машин будет съемным, чтобы не нужно было ждать зарядки: можно приехать на станцию и сменить аккумулятор.

Владимир Гусаков уверен, что в течение трех–пяти лет в Беларуси на фоне пуска БелАЭС получат развитие электрические и умные системы:

– Мы движемся к тому, что везде будут умные системы, ведь электромобиль – это тоже умная система. И там не просто накопитель, инвертор, двигатели и так далее. Там главное – электроника. Она должна включать сенсорику, которая обозревает, фотографирует, копирует местность – автомобиль эксплуатируется без водителя.

Академия наук уже отрабатывает концепцию умного города в Орше. Она уже освоена в Кричеве. Затем концепцию хотят перенести на Минск и в целом на страну.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Асфальт в клеточку

В Беларуси на дорогах может появиться «вафельная» разметка. Для чего она нужна?

Сейчас идет активная работа над проектом новых Правил дорожного движения. Предполагается, что на дорогах появится новый тип разметки в виде сетки. Об этом изданию «СБ. Беларусь сегодня» рассказал Александр Шевченко, начальник отделения обеспечения правоприменительной деятельности главного управления ГАИ МВД:

– Разметку будут наносить на перекрестках. Такая уже есть в России. Она позволит техническим средствам отслеживать нарушения, связанные с неправомерным выездом на перекресток. К примеру, когда образовался затор.

В России разметка 1.26, представляющая собой решетку из диагональных желтых линий, начала появляться в 2018 году. Она предназначена для информирования водителей о границе перекрестка и удобства работы камер, где на снимке четко видно, нарушил водитель ПДД или нет. При наличии разметки водитель отлично видит границы зоны, в пределах которой нельзя останавливаться. Это позволяет еще до въезда на перекресток оценить, удастся ли покинуть его без нарушения требований Правил.

По российским ПДД, такая разметка обозначает участок перекрестка, куда запрещается выезжать, если впереди по пути следования образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, за исключением поворота направо или налево в случаях, установленных ПДД. Разметка может применяться самостоятельно либо совместно с дорожным знаком 1.35.

РЕМОНТ

В круглосуточном режиме

Заместитель председателя Мингорисполкома Александр Дорохович на заседании рабочей группы по вопросу содержания и благоустройства территории Минска проинформировал, что по его поручению с 1 февраля ремавтодоры столицы будут заниматься ямочным ремонтом дорог в круглосуточном режиме, передает БЕЛТА.

По информации ГПО «Горремавтодор Мингорисполкома», в субботу и воскресенье на предприятии – рабочие дни, а с понедельника объявлен круглосуточный режим. То же касается и горремавтодоров в районах столицы, а также ОАО «Макродор» (асфальтобетонный завод).

– Работа по ямочному ремонту организуется в круглосуточном режиме, то есть и ночью. Это работа машин, оборудования, а значит, шумы, вибрация, другие возможные неудобства. Прошу отнестись жителей с пониманием, – сказал Александр Дорохович.

Он уточнил, что этой зимой из-за частого перепада температуры с минуса на плюс повреждение асфальтобетонного покрытия происходит более активно.

– Наша задача – в соответствии с технологией, контролем качества устранить ямочность, – добавил зампред Мингорисполкома.

ИНФОРМИРУЕМ

Процедуру оптимизируют

ГАИ Минска сообщает об изменении графика работы пунктов регистрации транспорта.

Время приема (выдачи) документов, регистрационных знаков для постановки на учет (снятия с учета) транспортных средств осуществляется со вторника по субботу с 8.00 до 13.00 и с 14.00 до 16.30 (за исключением праздничных и выходных дней).

Сверка идентификационных номеров транспортных средств с 1 марта до 1 ноября будет осуществляться со вторника по субботу с 8.00 до 13.00 и с 14.00 до 16.30 (за исключением праздничных и выходных дней); с 1 ноября до 1 марта – со вторника по субботу с 9.00 до 13.00 и с 14.00 до 16.00 (за исключением праздничных и выходных дней).

Столичная Госавтоинспекция сообщила, что график работы межрайонного регистрационного отдела ГАИ ГУВД Мингорисполкома изменен в целях оптимизации порядка осуществления административной процедуры по регистрации транспорта физических и юридических лиц.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИГРЫ

Биатлон в «Камских далях»

Минский тракторный завод примет участие в международных открытых играх «Тракторный биатлон». Мероприятие состоится в Удмуртии 6 марта, сообщает пресс-служба предприятия.

– Планируем побороться за победу в соревнованиях, а также организовать выставку техники. Надеемся, эпидемиологическая обстановка позволит реализовать задуманное, – отметил заместитель начальника управления протокола и рекламы ОАО «МТЗ» Сергей Петухов.

Местом проведения «Тракторного биатлона» в этом году определен туристический комплекс «Камские дали», расположенный на берегу Камы в Воткинском районе.

Гонка пройдет по пересеченной местности на тракторах Belarus-82. Будут учитываться мастерство в управлении сельхозтехникой, скорость преодоления препятствий, меткость в стрельбе по мишеням стоя и лежа.

В 2019 году МТЗ уже принимал участие в международном «Тракторном биатлоне» в Удмуртии, где занял первое место в женском зачете. Победу предприятию принесла водитель-испытатель с 30-летним стажем Елена Орлова. А первый в мире тракторный биатлон Минский тракторный завод провел в 2018 году в Сморгонском районе Гродненской области.

Материалы подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

Спасающие жизнь…

Госавтоинспекция настоятельно призывает не пренебрегать требованием об обязательном пристегивании ремнем безопасности, в том числе на задних сиденьях автомобиля. Детей нужно перевозить с использованием удерживающих устройств.

В 2020 году в дорожно-транспортных происшествиях погибли 118 пассажиров (из них 13 детей) и 1084 получили травмы (159 несовершеннолетних). 84% при этом не были пристегнуты ремнем безопасности. Смертельные травмы получили также 165 водителей, еще 1257 были травмированы.

Ремень безопасности, превращая водителя или пассажира в единое целое с салоном автомобиля, предохраняет от смертельного удара и от опасности быть выброшенным через дверцу либо ветровое стекло, что почти всегда чревато драматическими последствиями.

Но многие считают, что применение ремня не обязательно, а может быть оставлено на усмотрение водителя.

На первый взгляд, эта идея выглядит довольно привлекательно. Но, к сожалению, одних убеждений и информационно-пропагандистских кампаний недостаточно. К примеру, аннулирование из-за несоблюдения юридической формы в июле 1977 года федеральным судом Швейцарии предписаний об обязательном использовании ремня безопасности привело к резкому снижению числа лиц, пользующихся им, и к не менее резкому увеличению количества тяжело раненных и погибших водителей.

Поэтому необходимость пристегиваться ремнем безопасности не подлежит никакому сомнению.

Отправляясь в поездку с детьми, не забывайте о том, что ребенка до 12 лет нужно перевозить с использованием специального удерживающего устройства, а детей постарше – пристегивать стандартным ремнем безопасности.

Ребенок первого года жизни должен путешествовать обязательно спиной к дороге (т.е. лежа или полулежа) и всегда лицом против направления движения. Дело в том, что если посадить грудного ребенка лицом вперед, то даже при незначительном торможении хрупкая шея не сможет удержать тяжелую голову. При этом детское кресло можно расположить как на заднем, так и на переднем сиденье. Но обязательно помните, что механизм подушки безопасности должен быть отключен.

Не создавайте себе проблем

В последнее время участились случаи, когда люди покупают машину по счет-справке, а потом возникают проблемы с регистрацией такого транспорта.

В прошлом году житель столицы угодил в неприятную историю после того, как решил приобрести иномарку с транзитными номерами. Приглянувшийся по фото в Интернете автомобиль находился в другом городе. Созвонившись с продавцом, договорились о встрече где-то на полпути в Минск. Стоимость авто показалась молодому человеку соответствующей техническому состоянию, поэтому, обсудив имевшиеся нюансы, оформили счет-справку в ближайшем комиссионном магазине.

Но не успел новый собственник проехать и нескольких десятков километров, как автомобиль сломался, а его предыдущий хозяин перестал выходить на связь. Поэтому минчанину ничего не оставалось, как вызвать эвакуатор, чтобы доставить не подававшего признаки жизни «железного коня» на одну из столичных станций техобслуживания. Специалисты сразу вынесли неутешительный вердикт – сломан двигатель, что грозило существенными материальными потерями.

И эта нерадостная новость оказалась не последней. Вскоре ремонтники обратили внимание на другой настораживающий факт – VIN-номер на кузове иномарки не соответствовал ни комплектации, ни году выпуска запчастей. Осознав ошибку, молодой человек обратился за помощью к сотрудникам милиции, заявив о совершенном в отношении его мошенничестве.

Проверка показала, что в момент сделки минчанину передали разрезанное свидетельство о регистрации иномарки с поддельной отметкой о снятии машины с учета. В документе значились данные собственника, который впоследствии признался в продаже авто без переоформления незнакомому мужчине несколькими годами ранее. Сколько человек еще пользовались иномаркой, осталось загадкой. Не принесла результата и проверка транзитных знаков. Оказалось, что их выдавали 10 лет назад при снятии с учета совсем другого авто.

Также на автомобиле были установлены самодельные информационные таблички с поддельным VIN-номером. По факту видоизменения идентификационного номера Следственный комитет возбудил уголовное дело. Однако предварительное расследование было прекращено по причине невозможности установить подозреваемого в совершении преступления.

Обратившись в регистрационное подразделение ГАИ, чтобы поставить автомобиль на учет, мужчина узнал, что сделать это невозможно. Положение о порядке государственной регистрации транспортных средств не допускает к регистрации транспорт с криминальным видоизменением идентификационного номера. Единственный выход в подобной ситуации – через суд признать сделку недействительной и на основании вынесенного решения вернуть указанные в счет-справке средства.

До 2019 года поставить такие машины на учет можно было с ограничениями. Но подобный подход не исключал их отчуждения без соблюдения установленных требований или передачи по доверенности третьим лицам. Тем самым фактически создавались предпосылки для легализации криминальных авто. Поскольку у их покупателей, по сути, нет правоустанавливающих документов, в законодательство внесли норму, запрещающую регистрацию техники с темным прошлым.

Таким образом, чтобы избежать рискованных сделок, о которых потом придется жалеть, счет-справке стоит предпочесть оформление договора купли-продажи, который должен обязательно заверяться в регистрационных подразделениях ГАИ в присутствии собственника машины или его уполномоченного доверенностью представителя.

Если во время процедуры возникнут вопросы к авто или документам, покупатель всегда может отказаться от сделки. Кстати, отметим, что процедура заверения регистрационными подразделениями ГАИ договоров купли-продажи проводится бесплатно.

Кроме того, поскольку с 2019 года транспортные средства можно снимать с учета в любом регистрационном подразделении, удобнее заверять договор купли-продажи по месту жительства покупателя. Это позволит одновременно снять авто с учета и оформить документы, необходимые для перехода права собственности.

Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям Главного управления Госавтоинспекции МВД Беларуси

Аварийность на дорогах страны с 21 по 27 января

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 21 января: 8–1–7
Пятница, 22 января: 11–5–8
Суббота, 23 января: 4–1–3
Воскресенье, 24 января: 5–1–6
Понедельник, 25 января: 6–0–7
Вторник, 26 января: 13–4–12
Среда, 27 января: 12–1–12
Итого: 59–13–55

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 12
Минская – 15
Брестская – 6
Гродненская – 9
Витебская – 3
Могилевская – 4
Гомельская – 10

Обеспечьте обзор и станьте заметными

29 января по всей республике прошел Единый день безопасности дорожного движения под девизом «Соблюдая ПДД – сохраняешь жизнь!».

Это мероприятие направлено на пропаганду соблюдения ПДД всеми участниками дорожного движения. Во время работы на линии сотрудники ГАИ провели беседы с участниками дорожного движения, в которых разъясняли причины типичных ДТП, напоминали правила безопасного поведения на дорогах.

В 2020 году в дорожно-транспортных происшествиях погибли 573 человека (из них 22 ребенка) и 3678 были ранены (422 ребенка). В 369 ДТП, произошедших по вине нетрезвых водителей, погибли 115 человек и 389 были травмированы.

Наиболее распространенными видами ДТП в прошлом году стали:

- наезд на пешехода – 1246 случаев (35,1% от общего количества ДТП), в которых 235 человек погибли (41% от общего числа погибших) и 1065 получили ранения (29% от общего количества раненых);
- столкновения механических транспортных средств – 1059 ДТП (29,8%), в которых 153 человека погибли (26,7%) и 1306 получили ранения (35,5%);
- происшествия с участием одного транспортного средства (опрокидывания, наезды на препятствия, дорожные сооружения и т. п., животных) – 791 (22,3%), в которых 127 человек погибли (22,2%) и 894 получили ранения (24,3%).

В ближайшие дни в республике ожидаются снегопады. В связи с этим участникам дорожного движения рекомендуется быть особенно внимательными.

Во время снегопадов на обочинах могут образовываться сугробы и участки, покрытые льдом, что значительно затрудняет передвижение по ним пешеходов. Поэтому возрастает вероятность того, что люди будут идти по краю проезжей части. Кроме того, в любой момент они могут поскользнуться и упасть под колеса автомобиля. Водителям следует иметь это в виду, чтобы вовремя среагировать на опасность.

Неправильный выбор скорости, неосторожные действия водителя и резкие маневры на скользком дорожном полотне могут привести к заносу автомобиля. На трассах наиболее вероятные места образования гололедицы – продуваемые холодными ветрами мосты, путепроводы, открытые пространства между лесными массивами.

В снежную погоду важно обеспечить себе хороший обзор и быть заметным для других участников дорожного движения. Необходимо включить ближний свет фар и следить за чистотой лобового стекла и зеркал заднего вида.

Пешеходам следует проявить благоразумие и избегать выходов на проезжую часть. Пересекать дорогу разрешено только в специально предназначенных для этого местах.

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

ИСПЫТАНИЯ

В тестовом режиме

Белорусская железная дорога совместно с компанией «Штадлер Минск» начала тестирование первого пятивагонного электропоезда межрегиональных линий бизнес-класса.

Поезд может развивать скорость до 160 км/ч, в пяти вагонах предусмотрено 262 места для сидения 1-го и 2-го класса, в том числе 16 мест в зоне повышенной комфортности (1-го класса) с комфортабельными креслами со спинкой, регулируемой по углу наклона, и индивидуальными подлокотниками. Зона 1-го класса отделяется стеклянной перегородкой с электрическим приводом, в ней установлены кнопки вызова проводника. Она оборудована местами для размещения крупногабаритного багажа и гардеробом для верхней одежды.

В салонах 2-го класса установлены мягкие сиденья с подлокотниками по системе «3+2».

В вагонах имеются места для проезда людей с нарушением функций опорно-двигательного аппарата, а в одном из салонов предусмотрены зоны для перевозки детских колясок, крупногабаритного багажа или трех велосипедов.

В электропоездах установлены кондиционеры с бактерицидным модулем обработки воздуха, есть Wi-Fi и система усиления сигнала GSM.

Для подготовки новых поездов к регулярному движению с пассажирами на БелЖД должны провести ряд испытаний, чтобы проверить тормозные и функциональные особенности поездов, оценить их воздействие на путь, проконтролировать соответствие требованиям к электрооборудованию, устройствам управления и контроля, пожарной и экологической безопасности. Опытный пробег электропоезда должен составить не менее 5 тыс. км.

Контракт на поставку 10 пятивагонных электропоездов подписан в январе 2019 года. Поступление первых трех на БелЖД запланировано в III квартале этого года. Они будут задействованы на наиболее востребованных у пассажиров электрифицированных участках.

На текущий момент на Белорусской железной дороге курсируют 18 электропоездов производства швейцарской компании Stadler Rail Group.

К слову, новые пятивагонные электропоезда базируются на модели семивагонных серии ЭПМ, которые с августа 2016 года успешно курсируют по маршруту Минск – Гомель.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

По столичным маршрутам

Минские автобусы № 39 и 154 вновь останавливаются возле 16-й поликлиники.

Выполнение остановочного пункта «Поликлиника № 16» в сторону Долгиновского тракта возобновлено с 26 января. Автобусы указанных маршрутов осуществляют посадку и высадку пассажиров на вновь оборудованной площадке у поликлиники.

Автобусный маршрут № 197 «Ст. м. «Уручье» – Копище – Новая Боровая» откроют с 1 февраля. Автобусы будут ходить по будним дням. Новый маршрут организовывается для улучшения транспортного обслуживания микрорайонов Копище и Новая Боровая.

Вместе с тем с указанной даты изменяется расписание автобусов № 33 «Копище – Ст. м. «Уручье» и № 86 «Копище – Озерище».

С 5 февраля изменится схема движения маршрутки № 1033-ТК «Валерьяново – Ст. м. «Восток». Так, в сторону Валерьяново движение будет осуществляться по пр-ту Независимости, ул. Острошицкая, Гинтовта, Лопатина с выполнением всех остановок на измененном участке пути и далее по привычной трассе. В Минск маршрутка будет двигаться с заездом на остановочный пункт «Копище» по ул. Михайлашева (д. Копище), далее – по ул. Лопатина и действующей трассе.

ТЕХОСМОТР

В дело вступят дилеры?

Официальные дилеры при желании и при определенных условиях могли бы проводить в своих сервисных центрах контрольно-диагностические работы с выдачей разрешений на допуск автомобилей к участию в дорожном движении, сообщает агентство «Минск-Новости» со ссылкой на УП «Белтехосмотр».

Сегодня такое возможно лишь на диагностических станциях, имеющих разрешение Министерства транспорта и коммуникаций на проведение гостехосмотра. Дилерских станций техобслуживания в этом списке нет. Хотя в Беларуси более 20 юридических лиц занимаются продажей новых машин и все они входят в Белорусскую автомобильную ассоциацию. На первичном рынке данные юридические лица представляют свыше 30 известных брендов.

Новые автомобили обслуживаются у официальных дилеров. Это требование – для сохранения гарантии на авто. К примеру, каждые 15 тыс. км пробега или один раз в год, в зависимости от того, что наступит ранее, автомобиль должен проходить техническое обслуживание в официальном сервисном центре. Перечень работ по техническому обслуживанию реализуется строго в соответствии с регламентом, инструкциями и руководством по ремонту завода-изготовителя и зависит от модели и пробега авто.

– При наличии разрешения Минтранса и оборудования, с помощью которого проводится диагностика тормозной системы и рулевого управления, проверяются внешние осветительные приборы, работа двигателя, дилерские центры могли бы заключать с нами договор и наладить у себя услугу по прохождению техосмотра, – считает директор УП «Белтехосмотр» Юрий Ленчевский. – Но порядок таков, что на каждой диагностической станции должен находиться инженер нашего предприятия. Эти специалисты в ручном режиме выдают разрешения на допуск к участию в дорожном движении. Мы же работаем над тем, чтобы полностью перевести этот процесс в электронный формат. Тогда отпадет необходимость присутствия на станциях данных работников. Соответственно, станет проще организовать в дилерских центрах техосмотр. Все это допустимо, но после внесения изменений в законодательство о признании электронного формата разрешения и диагностической карты.

– Все возможно, – прокомментировал председатель правления Белорусской автомобильной ассоциации Сергей Михневич. – Об этом мы проинформируем наших членов и узнаем, готовы ли они заниматься данной проблемой. Если да, то при каких условиях. Важно, чтобы дилерские центры имели мощности для массового проведения подобной диагностики на своих площадях. Было бы целесообразным на первых порах разрешить дилерским станциям обслуживать свои бренды, а потом по возможности и другие.

– Если дилеры займутся техосмотром, это уменьшит нагрузку на диагностические станции и даст возможность нашим клиентам проходить две процедуры в одном месте, – подытожил Сергей Михневич. – К тому же дилерские центры заинтересованы в загрузке своих площадей, особенно в выходные дни. Думаю, многие дилеры захотят получить такое право.

ПРОФИЛАКТИКА

Следуй правилам

За 2020 год на территории г. Минска произошло 590 дорожно-транспортных происшествий, в которых 628 человек получили ранения различной степени тяжести и 31 погиб.

За год совершено 243 наезда – 240 человек ранены, 17 погибли. 79 ДТП случилось по вине самих пешеходов, в результате которых 73 человека травмированы и 10 погибли, при этом 26 наездов совершено из-за нетрезвого состояния пешеходов, 24 человека были ранены и 6 погибли.

Самыми распространенными нарушениями пешеходов являются:

- переход в неустановленном месте (49 ДТП, 8 человек погибли, 42 травмированы);
- переход на запрещающий сигнал светофора (21 ДТП, 23 ранены);
- выход из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия (8 ДТП, один человек погиб, 7 травмированы).

Основные причины ДТП, совершенных по вине водителей:

- нарушение правил проезда пешеходных переходов (137 ДТП, два человека погибли, 141 травмирован);
- неправильный выбор скорости (80 ДТП, 10 человек погибли, 91 ранен);
- нарушение правил маневрирования (65 ДТП, четыре человека погибли, 67 травмированы);
- несоблюдение дистанции (49 ДТП, два человека погибли, 53 ранены).

29 января по всей Республике Беларусь прошел первый в этом году Единый день безопасности дорожного движения, направленный на пропаганду соблюдения ПДД всеми участниками движения.

Сотрудники Госавтоинспекции провели профилактические мероприятия в организациях, на предприятиях, в учебных учреждениях с целью информирования, разъяснения и напоминания правил безопасного поведения на дороге.

Основное внимание было уделено опасности, связанной с ухудшением погодных условий – дождь, гололед, туман, снегопад, перепад температур.

Водителям даны рекомендации и советы по управлению автомобилем на скользких дорогах. Также пешеходам напомнили о правилах перехода проезжей части, обязательном использовании световозвращающих элементов в темное время суток. Самым юным участникам дорожного движения разъяснили правила безопасного поведения на дорогах в условиях недостаточной видимости, при гололеде, при переходе проезжей части с лыжами, санками, коньками.

Материалы полосы подготовили Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ», и Виктория ЦАРУК, старший инспектор по АиП ОГАИ Октябрьского РУВД г. Минска

Южный циклон «Ларс» 25 января пришел в Беларусь, и в снежном плену оказалась Гродненщина. Циклон принес метели, порывистый ветер, непрекращающийся сильный снегопад.

Циклон разгулялся, но был укрощен

Толщина снежного покрова в области достигала от 20 до 40 см, из-за сильного ветра в отдельных местах на дорогах наблюдались переметы высотой 80 см. Температура воздуха колебалась от -2 до +3 градусов, скорость ветра с порывами достигала 23 м/с. Сложившиеся экстремальные погодные условия не могли не сказаться на состоянии автомобильных дорог.

С целью обеспечения проезжаемости на республиканских автомобильных дорогах в филиалах РУП «Гродноавтодор» была задействована вся снегоуборочная техника. Кроме того, привлекалась спецтехника сторонних организаций, с которыми были заключены договоры перед началом зимнего сезона. Активную помощь в расчистке автодорог оказывали филиалы ОАО «ДСТ № 6» и предприятия мелиоративных систем.

– Всего одновременно работало до 188 единиц техники, – сообщили в РУП «Гродноавтодор». – В постоянном взаимодействии с областными и районными подразделениями Госавтоинспекции осуществлялась работа предприятия и его филиалов. Ситуация на республиканских автомобильных дорогах региона была очень сложной, но управляемой. Учитывая, что непростые погодные условия сложились в зоне обслуживания автодорог ДЭУ № 52, 54, 56, для сокращения сроков очистки от снега в автодоре было принято решение о перенаправлении в эти филиалы снегоочистительной техники из других дорожно-эксплуатационных управлений предприятия, где снег менее интенсивный. На поступавшие по телефону в диспетчерскую службу предложения дежурных экипажей ГАИ и пользователей республиканских автомобильных дорог реагировали своевременно и направляли спецтехнику на указанные участки дорог.

Как рассказали в КУП «Гродноблдорстрой», предпринимались все меры, чтобы мероприятия по очистке дорог от снега, ликвидации зимней скользкости выполнялись максимально быстро. С 26 января объявили третью степень сложности выполнения работ. Оперативные данные о состоянии дорог поступали каждые три часа. Работы по расчистке велись в круглосуточном режиме при непрекращающемся снегопаде. В первые два дня особенно сложной ситуация была в Гродненском, Берестовицком, Волковысском и Мостовском районах, позже добавились северные и восточные районы области.

– Для обеспечения проезда транспорта ко всем населенным пунктам привлекалось максимальное количество собственных сил и средств, а также других предприятий, – говорит начальник производственного отдела КУП «Гродноблдорстрой» Марина Кирилло. – Так, в ночь на 27 января на расчистке дорог в области было задействовано 272 единицы специализированной техники всех структурных подразделений облдорстроя, в том числе 163 снегоочистителя, а также 77 единиц привлеченной техники сельхозпредприятий. С утра на дороги вышло еще больше техники сторонних организаций – 116 единиц. Местами с помощью пескосолераспределителей велась обработка противогололедными материалами.

По словам инженера по безопасности движения предприятия Виктора Краевского, часто из-за упавших на проезжую часть деревьев, а также нависающих веток возникали чрезвычайные ситуации. Только за три часа утром 27 января в Гродненском, Зельвенском, Слонимском, Лидском, Мостовском и Свислочском районах выявлено 9 мест падения деревьев на проезжую часть.

В Гродно только за первые сутки под воздействием циклона «Ларс» выпала почти декадная норма снега. В областном центре работало пять организованных колонн снегоуборочной техники в сопровождении патрульных автомобилей Госавтоинспекции. Вышло на улицы города более 500 единиц.

Как рассказал первый заместитель директора ОАО «Автобусный парк г. Гродно» Дмитрий Буткевич, на дорогах областного центра и пригорода было сильно затруднено движение транспортных средств: только прошла снегоуборочная техника – и вновь большие переметы. В Гродно много крутых подъемов – на транспортной развязке в районе автовокзала, возле здания Госавтоинспекции, – и автобусы не могли подняться. Часто не получалось выехать с остановки или развернуться в кольце. Так происходило, например, в окруженном полями новом микрорайоне Ольшанка, где ветер моментально наметал сугробы. Как следствие – нарушение графика. На выезде с территории автопарка постоянно работали погрузчики, тракторы, самосвалы, оперативно вывозился снег. Дополнительно работала машина техпомощи.

– Прилагали все усилия, чтобы, несмотря ни на какие погодные условия, была выполнена наша основная задача – перевозка пассажиров, – рассказывает заместитель директора УГП «Гродненское троллейбусное управление» Андрей Эйсмонт. – Для расчистки снега на территории депо задействовали всю технику и дополнительные людские ресурсы, поэтому на маршруты выходили все троллейбусы. На дорогах областного центра во время непогоды снизилась скорость движения транспортных средств, а также увеличилась аварийность. Из-за заторов бывали задержки транспорта. На изменения дорожной ситуации реагировали оперативно. Направляли тягачи, которые помогали троллейбусам миновать участок дороги, где произошло дорожно-транспортное происшествие, и далее электротранспорт следовал по своему маршруту.

– Если в первые два дня после прихода циклона не вся техника доезжала до места назначения по югу области, то на третий сложнее всего приходилось водителям автобусов, работающим на маршрутах в Вороновском, Щучинском, Лидским, Ивьевском, Ошмянском, Сморгонском, Кореличском районах, – рассказал начальник отдела перевозок ОАО «Гроднооблавтотранс» Андрей Полубятко. – В связи со сложными погодными условиями транспортные средства двигались со скоростью 30–40 км/ч. Дорожные службы очень старались расчищать автодороги, однако их быстро снова засыпало мокрым снегом. Были зафиксированы опоздания. Некоторые автобусы не смогли подъехать к остановочным пунктам из-за огромных сугробов на дороге, были случаи, когда не удавалось заехать в населенные пункты.

Как сообщает Гродненское областное управление Министерства по чрезвычайным ситуациям, подразделения МЧС 35 раз оказывали помощь в извлечении автомобилей из снежных заносов на дорогах. Также 57 раз проводили распиловку упавших деревьев и веток на проезжую часть дороги, тротуары и линии электропередачи. Упавшими деревьями было повреждено 9 легковых автомобилей. Люди не пострадали.

Все три дня в снежной целине, стараясь не упасть, пешеходы протаптывали дорожки. Автовладельцы с утра видели свои автомобили спрятавшимися в сугробах и укрытыми огромными снежными шапками. Сложно было выехать с дворовых территорий. Не все водители смогли перестроить свой стиль вождения с учетом изменившихся погодных условий и состояния проезжей части. В первые сутки на территории области зарегистрировано 24 дорожно-транспортных происшествия. В Зельвенском районе пострадала 53-летняя водитель автомобиля БМВ-Х5. 25 января около 18 00, буквально через пару часов после прихода циклона, она двигалась по автодороге Р142 Зельва – Деречин – Медвиновичи. Внезапно автомобиль занесло, и он съехал в правый по ходу движения кювет, где опрокинулся. В результате ДТП у водителя – закрытый компрессионный перелом позвоночника и ушиб левой руки. Во вторник в Гродненской области произошло порядка 40 аварий, в среду цифра выросла до 66. Есть и погибший. 26 января около 14.00 вблизи деревни Стоневичи Ивьевского района 53-летний водитель автомобиля «Фольксваген» двигался по автодороге Ивье – Дуды – подъезд к автодороге Минск – Гродно. Как сообщили в Госавтоинспекции, он неправильно выбрал скорость движения, не учел дорожные и погодные условия и съехал в левый по ходу движения кювет, где его автомобиль опрокинулся. Водитель скончался на месте происшествия. Он, к слову, не был пристегнут ремнем безопасности.

Работники МЧС и Госавтоинспекции неоднократно в эти дни обращались к жителям области с просьбами по возможности вовсе отказаться от поездок, выбирать безопасную скорость и дистанцию, проявлять терпение и осторожность, пропускать спецтехнику. А также не оставлять личный транспорт на проезжей части, чтобы не создавать сложностей при расчистке улиц, и парковать его вдали от ветхих деревьев, непрочных строений и конструкций, которые могли бы упасть от порыва ветра под весом скопившегося снега.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

Под небесным покровительством

История ГУ «Медицинская служба гражданской авиации» прочно вплетена в общую летопись гражданской авиации нашей страны.

В далекие 1940-е ее зарождение было вызвано острой потребностью медицинского обслуживания полетов, сохранения и поддержания трудовых ресурсов авиатранспортной отрасли. Сегодня авиационная медицина является неотъемлемым элементом структуры ГА Беларуси и важной составляющей обеспечения безопасности как в небе, так и на земле.

Здание ГУ «Медицинская служба гражданской авиации» (2018 г.).

Первые медицинские работники стали появляться в отечественной гражданской авиации в конце 20-х – начале 30-х годов прошлого века по мере возрастания объема перевозок воздушным транспортом. Но тогда это были только неуверенные шаги системы здравоохранения, направленные на решение вопросов медицинского обеспечения полетов.

В послевоенное время число медработников в авиации с каждым годом увеличивалось, а спектр возложенных на них функций расширялся. Активная работа, проводимая медико-санитарными службами территориальных управлений Гражданского воздушного флота (ГВФ), подчиненных Министерству здравоохранения СССР, привела к значительному снижению общей заболеваемости в отрасли и соответственно трудопотерь личного состава, уменьшению случаев травматизма, улучшению лечебного обслуживания работников. Инфекционные заболевания в аэропортах и подразделениях имели место лишь как отдельные случаи.

Датой зарождения ведомственной медицинской службы гражданской авиации в Республике Беларусь можно считать 18 марта 1947 года.

Именно этим днем датирован совместный приказ министра здравоохранения СССР и начальника главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР № 100/85, согласно которому управление лечебно-санитарных учреждений воздушного транспорта Минздрава СССР было подчинено в оперативном отношении первому заместителю начальника главного управления ГВФ. Приоритетной задачей для медико-санитарных служб стало систематическое медицинское наблюдение за состоянием здоровья летно-подъемного состава, особенно пилотов, изучение условий их труда и быта, вопросов питания, отдыха и санаторно-курортного лечения.

В Минске ведомственную медицинскую службу первым возглавил Иван Михайлович Парфенков. Основным ее структурным подразделением – медсанчастью – долгие годы руководила Ольга Евсеевна Буйневич.

С 1 мая 1947 года было введено обязательное ежеквартальное прохождение медосмотра летным составом между годичными обследованиями во врачебно-летной экспертной комиссии.

В крупных аэропортах, а также на курсах высшей летной подготовки и в авиашколах создавались кабинеты авиационной медицины. В аэропорту Минска начала функционировать специализированная поликлиника с обязательным детским приемом, лабораторией и аптекой.

Для повышения качества медицинского обеспечения полетов проводились научно-методические мероприятия. Разрабатывались и выпускались планы, инструкции и методические указания для врачей, а также авиамедицинская литература для летного состава. Обновлялась документация – «Положение о рабочем времени и отдыхе работников летных подразделений, аэропортов и аэродромов ГВФ», «Расписание болезней и физических недостатков, препятствующих летно-подъемной службе в ГВФ», «Положение о врачебно-летной экспертизе» – с учетом работы летных экипажей на самолетах новых типов.

Заседания врачебно-летных экспертных комиссий проводились с участием руководящего летного состава для решения вопросов годности пилотов к работе.

Наряду с организационно-штатными и научными проводились также практические мероприятия. В управления ГВФ и отдельные авиаотряды, имеющие в своем составе воздушные линии, на которых полеты совершались на высоте более 3000 метров, была отравлена кислородная аппаратура. Лечсанупру ГВФ было выделено специальное оборудование для кабинетов авиационной медицины и врачебно-летных экспертных комиссий, а также передано 10 санитарных автомашин для обеспечения стартового медицинского обслуживания и неотложной помощи в авиагарнизонах аэропортов, не имевших до этого времени санитарного автотранспорта.

Стало уделяться внимание подготовке врачей, обеспечивающих полеты авиации. Так, в 1947 году были разработаны порядок и программы их специальной подготовки, включающие обязательные ознакомительные полеты с целью изучения условий труда летного состава.

Существенная роль в авиационной медицине отводилась врачам летных подразделений, которые занимались контролем здоровья летных экипажей. В Минске такими первыми врачами были В.Д. Запольская и А.П. Щербакова. Особое место в медицинском обеспечении безопасности полетов стали занимать стартовые медпункты, которые проводили предполетные медицинские осмотры.

С каждым годом система медицинского обеспечения полетов совершенствовалась и становилась неотъемлемой частью деятельности всех авиационных предприятий. И, естественно, невозможно представить медицинскую службу гражданской авиации Беларуси без людей, которые на протяжении многих лет зорко следили за состоянием здоровья наших авиаторов, позволяя им нести свою вахту в небе и на земле.

В 1953 году был образован кабинет авиационной медицины, который возглавила опытный врач-окулист Валентина Дмитриевна Запольская. В 1958-м он преобразован в лабораторию авиационной медицины, где на охране здоровья авиаторов стояли беззаветно преданные своему делу специалисты в белых халатах. За долгие годы своей работы заслуженным уважением коллег и работников авиации республики пользовались терапевт О.А. Чернякова, хирург Р.С. Нахманович, невропатолог М.В. Богдашиц, отоларинголог Я.Н. Сивко.

В 1959 году в авиационной медицине впервые появилась должность врача функциональной диагностики, которую более 40 лет занимала Белла Зиновьевна Пергаменцева. Под руководством опытного врача Алевтины Михайловны Колпаковой проводились барокамерные исследования летного состава.

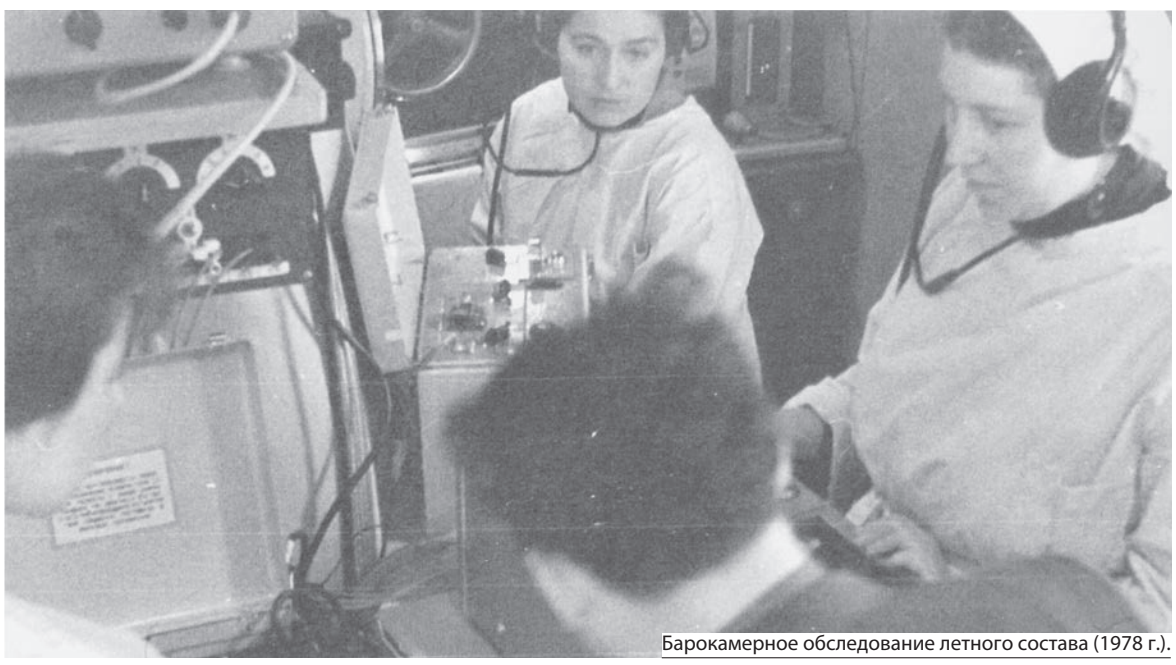
В настоящее время государственное учреждение «Медицинская служба гражданской авиации» представляет собой уникальное многопрофильное лечебно-профилактическое учреждение. Главные его задачи – медицинское обеспечение безопасности на воздушном транспорте Беларуси и продление профессионального долголетия авиаперсонала. Активно развивается международное сотрудничество в рамках совершенствования медицинской составляющей в общей системе безопасности полетов мировой гражданской авиации.

В 2018 году впервые в истории суверенной республики на военно-медицинском факультете Белорусского государственного медуниверситета организованы курсы повышения квалификации для медработников воздушной отрасли.

Медицинская служба гражданской авиации Беларуси имеет собственную символику: эмблему и флаг. Эмблема выполнена в красном, голубом и синем, а также белом цвете. Красный – цвет жизни и здоровья, белый – честности и справедливости. Голубой и синий являются цветами небесного покровительства, чистого мирного неба и авиации.

Подготовила Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТБ»

Отрядный врач летного состава Н.П. ОКУНЕВА (1954 г.).


Барокамерное обследование летного состава (1978 г.).

МИНСКИЙ метрополитен

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

Минский метрополитен – главная транспортная артерия белорусской столицы. По итогам прошлого года удельный вес подземки в перевозках всеми видами городского пассажирского транспорта составил 36,4%. Эта цифра больше, чем показатели за год других участников столичного общественного транспортного движения. По результатам 2020-го к этой цифре ближе всего находится лишь перевозка пассажиров городскими рейсовыми автобусами.
Объем перевозки пассажиров метрополитеном за 2020 год составил почти 219 млн 290 тыс. человек (в 2019-м – около 294 млн). Среднесуточная перевозка в прошлом году – почти 600 тыс. пассажиров (в 2019-м – более 800 тыс.).

Конкурируем, лидируем. И движемся вперед

БЕСКОНТАКТ ВЫРОС ВДВОЕ

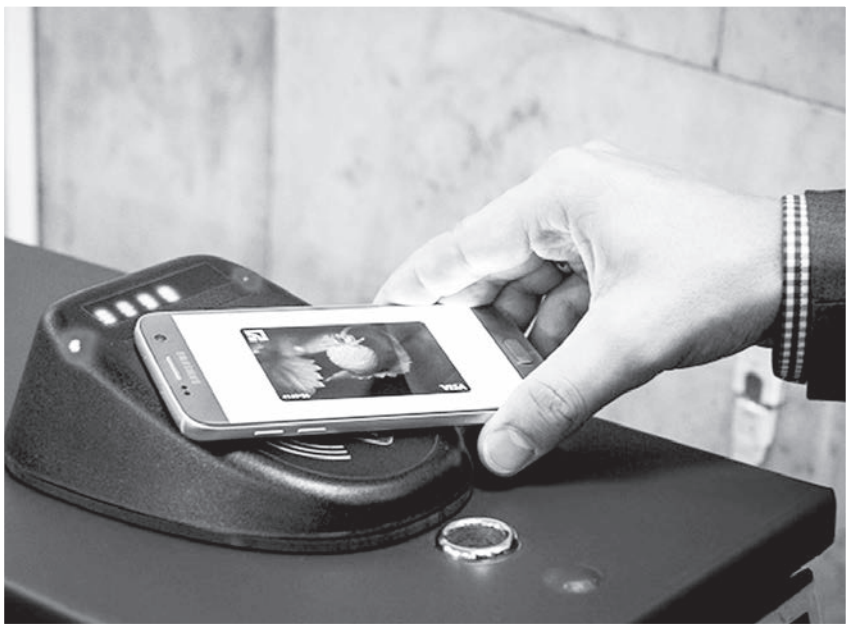
Основные формы оплаты проезда в метрополитене в прошлом году выглядели следующим образом: жетоны использовали 32% пассажиров, бесконтактные карты Минсктранса – 35,7%, бесконтактные банковские карты – 14,7%, бесконтактные карты метро – 7,9%. Нужно отметить, что в 2019 году лишь 6,7% пассажиров от общего числа использовали бесконтактные банковские карты для совершения поездки в метро. Получается, что популярность такой оплаты в 2020 году по сравнению с предыдущим возросла более чем в два раза.

Кстати, в сентябре минувшего года БПС-Сбербанк совместно с международной платежной системой Visa и IBA Group (партнеры подземки) запустил в Минском метрополитене сервис по оплате проезда AppleExpress. Беларусь стала одной из первых стран в СНГ, где внедрили эту перспективную технологию.

С запуском AppleExpress в столичной подземке открылся своеобразный fasttrek для владельцев устройств Apple – оплачивать проезд можно ускоренно, без привычной обязательной аутентификации для расчетов бесконтактно. От пользователя не требуется традиционной разблокировки, открытия AppleWallet и выбора карты. Алгоритм действий оплаты напоминает расчет электронным проездным в формате «достал – приложил – оплатил». Секрет – в использовании «транспортной» карты, которая автоматически распознается валидатором на турникете.

Пройти в метро с помощью AppleExpress сегодня можно на любой действующей станции. Технология доступна для моделей смартфонов iPhone SE, iPhone 6s и выше. Она также работает в смарт-часах AppleWatch. Оплата возможна даже разряженным телефоном в течение 5 часов после отключения, но опция действует только в iPhone XS, iPhone XR и более новых смартфонах.

«Транспортной» можно сделать любую бесконтактную карту VISA или MasterCard. Для этого надо включить режим «экспресс-транспорт» в AppleWallet. Оплата происходит мгновенно, как только гаджет оказывается над валидатором. Историю оплат можно узнать в мобильном приложении или личном кабинете самой системы по аналогии с оплатой проезда сервисом ApplePay.



НА ДОСТОЙНОМ УРОВНЕ

На заметное снижение пассажиропотока в 2020 году, скорее всего, повлияла эпидемиологическая ситуация.

По этой же причине часть минчан для перемещения по городу предпочитала общественному транспорту личные автомобили. Значительно меньше стало гостей столицы, приезжающих из других регионов и стран. В определенный период минувшего года сократились (а затем были сведены к нулевой отметке) туристические потоки.

Также заметно омолодился контингент пассажиров всего общественного транспорта – значительно реже можно увидеть в нем людей пожилого возраста. Ни для кого не секрет, что именно они в первую очередь находятся в группе риска по коронавирусу.

Давайте теперь посмотрим статистику, какие станции в 2020 году были наиболее загруженными. Итак, станцию «Каменная Горка» за год посетили более 17 млн 788 тыс., «Площадь Ленина» – свыше 13 млн 738 тыс., «Уручье» – более 13 млн 418 тыс., «Площадь Якуба Коласа» – почти 12 млн 304 тыс., «Малиновка» – более 10 млн 886 тыс. и «Академия наук» – свыше 10 млн 21 тыс. человек. На остальные станции приходится чуть меньше 10 млн.

Как ни удивительно, но за минувший год меньше всего пассажиров миновали турникеты станции «Купаловская» – лишь 1 млн 165 тыс. человек. Это обусловлено тем, что многие попадают сюда через пешеходный переход со станции «Октябрьская», где их проход и фиксируют турникеты. Вот поэтому «соседка» и набрала за год значительно больше: у «Октябрьской» результат – более 6 млн 530 тыс.

К числу самых тихих и спокойных станций можно смело причислить «Первомайскую». Здесь за минувший год побывало лишь немногим более 2 млн 290 тыс. человек. Чаще всего оживает станция и наполняется ощутимыми потоками людей в момент, когда проводятся массовые мероприятия в расположенных рядом концертном зале «Минск» или на стадионе «Динамо». Однако прошлый год по причине пандемии лишил «Первомайскую» и этой временной радости. Количество концертов и соревнований было сведено к минимуму.

ТРЕТЬЯ НАБИРАЕТ ХОД

За неполный ноябрь и декабрь прошлого года станции третьей линии метро посетили более 483 тыс. пассажиров. А в начале января года нынешнего данная цифра перевалила за полмиллиона.

Много это или мало, думаю, об этом говорить пока нет смысла. Сегодня необходимо понимать, что четыре новые станции Зеленолужской линии – своеобразное короткое плечо этой ветки. Они пока составляют огранку транспортного логистического треугольника, связавшего все линии метро и вплетенного в контекст других видов городского, а также железнодорожного транспорта. Поэтому сейчас пассажиропоток станций первой очереди третьей ветки невелик. И этому есть вполне закономерное объяснение.

Скорее всего, конкурировать по перевозкам пассажиров с Московской и Автозаводской линиями метро Зеленолужская будет лишь после завершения всего ее планового строительства. Тогда, когда введут в строй еще 10 станций этой ветки и ее протяженность составит до 17 километров. Всего на Зеленолужской линии будет 14 станций, она соединит южный и северный секторы Минска с центральной частью города из Зеленого Луга в Курасовщину.

Сейчас метростроители ведут работы в слуцком направлении по продлению линии с последующим вводом в строй станций «Аэродромная», «Неморшанский Сад» и «Слуцкий Гостинец». У некоторых минчан возникает вопрос: почему сейчас метро движется не в сторону наиболее населенного Зеленого Луга, а строится в противоположном направлении, где нет таких крупных жилых микрорайонов. В какой-то степени южное развитие линии объясняется тем, что здесь за конечной станцией будет построено электродепо «Слуцкое». После недавней закупки и введения в эксплуатацию 10 новых электропоездов производства ЗАО «Штадлер Минск» на электродепо «Могилевское» легла большая нагрузка по обслуживанию возросшего количества составов. Поэтому скорейший ввод нового электродепо – вопрос для метрополитена весьма актуальный.

Несмотря на некоторое снижение объема пассажиропотока в Минском метрополитене в 2020 году, предприятие по-прежнему идет по пути развития. Руководство подземки надеется, что нынешний год по перевозке пассажиров будет более стабильным и успешным, чем предыдущий. В свою очередь коллектив предприятия делает и будет делать все для создания безопасных и комфортных условий проезда в метро каждого пассажира.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

ТАМОЖНЯ

Результат есть

Борьба с правонарушениями в сфере таможенного дела – одно из основных направлений работы таможни.

Всего за 2020 год сотрудниками Могилевской таможни выявлено более 2,6 тыс. административных правонарушений. На сумму более 872 тыс. рублей наложено административных штрафов, в том числе по делам об административных правонарушениях, принятие решений по которым находится в компетенции судов. Конфисковано товаров на сумму около 2,4 млн рублей.

Одним из наиболее часто встречающихся правонарушений, совершаемых субъектами хозяйствования, является нарушение правил торговли и оказания услуг населению (статья 12.17 КоАП). По части 4 этой статьи общая стоимость товаров, являющихся предметами административных правонарушений, составила более 8 млн рублей. Это в 1,6 раза выше, чем в предыдущем году.

Справочно:

Статья 12.17. Нарушение правил торговли и оказания услуг населению.

Часть 4. Приобретение, хранение, использование в производстве, транспортировка, реализация товаров в нарушение установленного законодательством порядка (без наличия требуемых в предусмотренных законодательством случаях сопроводительных документов, документов, подтверждающих приобретение (поступление) либо отпуск товаров для реализации, или при наличии не соответствующих действительности документов).

Совершение данных деяний влечет наложение штрафа в размере до 30 базовых величин, а на индивидуального предпринимателя или юридическое лицо – до 50 процентов от стоимости предмета административного правонарушения, суммы выручки, полученной от реализации товаров.

По материалам Могилевской таможни подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

ТРАНСПОРТ

COVID? Плевать…

С 5 по 15 января специалисты Оршанского зонального центра гигиены и эпидемиологии провели оценку санитарно-противоэпидемических мероприятий по профилактике и снижению распространения COVID-19 на 54 объектах.

В частности, были проверены 39 торговых объектов, три пункта общественного питания и ряд зданий, которые являются местом притяжения людей по иным причинам. Отдельное внимание было уделено общественному транспорту.

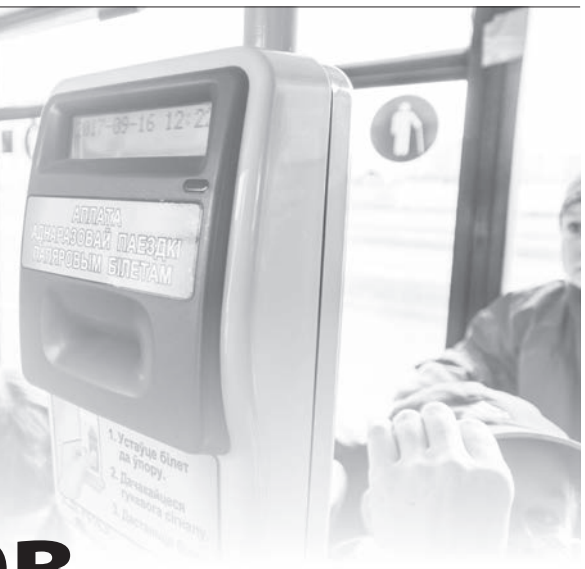
Санитарные врачи констатируют: в маршрутных такси Орши не соблюдаются установленные требования. Как говорится в материалах по результатам проверок, у водителей двух маршруток отсутствовала информация для пассажиров о возможности обработки рук антисептиком. В трех маршрутных такси пассажиры не соблюдали масочный режим, а водители, обязанные контролировать его, даже не сделали им замечания.

Руководителям субъектов хозяйствования – владельцам маршрутных такси – ООО «СигнаЛайн», ООО «Летящая стрела», ИП Колосавцев А.В., ИП Кожар В.С. даны рекомендации об устранении выявленных нарушений.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

КОНТРОЛЬ

В 2020 году в Гродно было выявлено около 24 тыс. пассажиров городского общественного транспорта, не оплативших проезд.



Охота на зайцев

Как рассказал первый заместитель директора ОАО «Автобусный парк г. Гродно» Дмитрий Буткевич, ежедневно на проверку проездных документов пассажиров автобусов выходит более 20 контролеров. В прошлом году бригады контрольно-ревизорской службы выявили 13 858 безбилетников. Большинство из них, почти 9 тыс. человек, оплатило штраф за проезд без билета 0,5 базовой величины прямо на месте. Около 5 тыс. безбилетников не согласились либо не смогли сразу же оплатить штраф за нарушение правил проезда городским общественным транспортом. В отношении них были составлены административные протоколы. В этом случает размер штрафа определяет оператор пассажирских перевозок.

– Избежать оплаты проезда в городском общественном транспорте пытаются недобросовестные пассажиры. Некоторые стараются прокомпостировать талон, только заметив контролеров на остановке, кто-то ориентируется на информацию о том, где работает в данный момент контрольно-ревизорская служба, – говорит Дмитрий Леонидович. – Почти все безбилетники считают, что обманывают государство, а на самом деле – обычных тружеников. Ведь проезд без билета приводит к уменьшению выручки. Компенсировать потери автопредприятие пытается с помощью получения дополнительного дохода, а также снижая производственные затраты, что может повлечь за собой сокращение рейсов и, соответственно, зарплат работников.

Порядка 10 тыс. пассажиров троллейбусов в прошлом году привлечено к административной ответственности за безбилетный проезд по статье 18.30 Кодекса об административных нарушениях Республики Беларусь, сообщил заместитель директора УГП «Гродненское троллейбусное управление» Андрей Эйсмонт. Из года в год количество безбилетников практически не меняется.

По его словам, одновременно в областном центре ведут проверку несколько бригад контрольно-ревизорской службы. График их работы постоянно меняется, охватывая все то время суток, в течение которого проводится перевозка пассажиров. Кроме того, контролеры наделены полномочиями дружинников, в числе которых – право на задержание нарушителя. Спорные вопросы помогают решить камеры видеонаблюдения, которые имеют все контролеры.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

ГОСТЕХОСМОТР

Готовь станцию летом

С 1 января процедура прохождения техосмотра транспортных средств больше не связана с дорожным сбором. Госпошлину заменили транспортным налогом.

На этом фоне на станции диагностики потянулись вереницы авто. Совершенно иная ситуация наблюдается в Браславе.

Диагностическая станция филиала «Автотранспортное предприятие № 18 г. Браслава» с 20 декабря не работает вообще, а автовладельцы вынуждены ехать на диагностику в другие города. Дело в том, что в этот день у предприятия истек срок разрешения Минтранса на проведение технического осмотра.

Чтобы продлить срок его действия, в начале декабря для осмотра оборудования на диагностическую станцию прибыл специалист БелНИИТ «Транстехника». Тем временем станция диагностики АТП № 18 имеет 15-летний опыт работы, поэтому неудивительно, что в процессе обследования ее оборудования специалист института транспорта обнаружил ряд несоответствий существующим правилам. За 10 дней они были адаптированы к требованиям за исключением одного пункта – асфальтовое покрытие въезда на станцию. Это обстоятельство и стало поводом для непродления срока действия разрешения.

И здесь Минтранс пошел навстречу браславчанам, разрешив проводить гостехосмотр. Но с твердой гарантией от руководства ДС, что подъезд к ней будет заасфальтирован не позднее 1 июня.

На днях разрешение на проведение техосмотра диагностической станцией филиала «АТП № 18 г. Браслава» получено. По словам директора предприятия Николая Курца, свою работу диагностическая станция возобновит после того, как только оборудование стенда для испытаний тормозной системы вернется из Новополоцка, куда оно было сдано на реставрацию.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ИСТОРИЯ С ВЫВОДАМИ

В народе говорят: беда не приходит одна. А еще нередко подчеркивают, что пришла она оттуда, откуда не ждали. Беду, обрушившуюся на семью Крапивкиных из Витебска, можно и нужно было предотвратить…

Ничейный мальчик

Недавно в Управление контроля автотранспортной деятельности филиала Транспортной инспекции по Витебской области пришли два изрядно измученных судьбой человека: женщина в возрасте и ее сын, которому на вид и 12 лет не дашь. Мать плакала. Сын заметно хромал, и по всему было видно, что ему тяжело держаться на ногах. Они просили помощи, и при этом сами понимали, что помочь им как-то в этой организации уже вряд ли смогут. Но надежда умирает последней…

Что же стряслось в семье Крапивкиных? Как выяснилось в ходе беседы, паренек искал работу – жить-то за что-то надо. В тот момент ему на глаза попалось объявление: фирма набирает водителей для работы в службе такси, а наличие собственного автомобиля приветствуется. Зарплату обещали по нынешним меркам приличную – 1200–1500 рублей в месяц.

– А почему бы нет? – подумал парень. Тем более что автомобиль у него был. И он позвонил по указанному в объявлении телефону.

Его выслушали и пригласили на собеседование. Оно заняло не более 15 минут. У парня только спросили, есть ли у него водительское удостоверение категории В, и посмотрели на его не новый, но вполне ухоженный автомобиль. Сотрудника, который проводил собеседование, абсолютно не интересовало, имеет ли он свидетельство водителя такси, проходил ли соответствующее обучение… Он не спросил даже про реальный водительский стаж потенциального таксиста. Само собой, никому не было интересно, знает ли водитель город, в котором будет перевозить пассажиров, правила пассажирских перевозок и многое другое.

– Мне просто сказали, что я принят на работу, – пояснил молодой человек. – Сразу подсоединили к базе данных и пообещали снабжать заказами. На случай если пассажир окажется привередливым и потребует чек, выдали кассовый суммирующий аппарат. Таксометр даже не предлагали. Я сам удивился, как быстро решаются в этой фирме все вопросы. Словом, решил работать – работай.

И паренек принялся возить людей под «флагом» службы вызова такси «7003». Соответствующая реклама появилась и на борту его личного автомобиля.

Крутился он как белка в колесе. Порой даже ночевал в машине. А что, дело молодое, здоровье позволяет, есть шанс заработать – хотелось купить новый смартфон, а если все пойдет хорошо, то и обновить транспортное средство.

Планы казались вполне осуществимыми. Как было устно договорено с фирмой, туда парень должен был ежедневно отвозить 50 рублей, а остальное мог с чистой совестью оставлять себе. В реальности зарабатывать получалось немного. Но грела сама возможность когда-нибудь поймать удачу за хвост. Среди таксистов ходят байки про то, как однажды кому-то попался клиент, который попросил отвезти его буквально за угол, а потом за это и «озолотил».

– А я у него спрашивала, почему в фирме не взяли твою трудовую книжку. Говорила, что трудовой стаж идти не будет, что влияет на размер пенсии… Но разве молодые о пенсии думают! – плакала и корила себя за то, что не настояла на своем, женщина.

В тот день паренек привычно летел на своем автомобиле по родному городу. В голове его вертелись цифры. Чтобы отдать хозяину 50 рублей и отбить расходы на топливо, надо во чтобы то ни стало выполнить еще несколько перевозок. Время шло к вечеру. Увлекшись бухгалтерией, он не обратил внимания, что загорелся красный. Дальше приходилось действовать по обстановке: один неразумный маневр, второй… Столкновение… Скрежет металла… Крики пассажиров…

Вскоре на место ДТП подъехали сотрудники Госавтоинспекции и скорая помощь. И пассажиров, и таксиста доставили в больницу. Здоровье – это главное. Остальное приложится.

Увы, но приложение не порадовало парнишку. В фирме его моментально отключили от системы и подчистили всю информацию о том, что он с ними когда-то сотрудничал.

– Никаких договоров с фирмой у меня на руках не было. Я хотел по-человечески с ними решить вопрос – не вышло. Куда-то пропали даже скриншоты, что я выполнял их заказы. Как я могу доказать, что работал на них? – разводит руками парнишка.

А доказывать надо. Ибо пострадавшие пассажиры обратились в суд, и тот решил, что водитель обязан выплатить им около 10 тысяч евро.

– Я думал, что у фирмы есть страховая ответственность перед пассажирами, но они меня теперь знать не желают. Помогите восстановить справедливость, – обратился парень к сотрудникам Транспортной инспекции.

– Обычно из Госавтоинспекции и Следственного комитета нам сообщают о дорожно-транспортных происшествиях с участием автомобилей-такси. Но об этом происшествии я услышал только сейчас, – говорит заместитель начальника управления контроля автомобильного транспорта филиала Транспортной инспекции по Витебской области Василий Исаков. – Скорее всего, это ДТП сразу было оформлено как произошедшее с личным автомобилем. Чем я сейчас могу помочь этому пареньку?

В своей повседневной практике мы ведем работу по выявлению таксистов, которые нарушают практически все требования законодательства и приравниваются нами к нелегалам. Эта история наглядно подчеркивает, какими последствиями оборачивается игнорирование норм и положений правил по перевозке пассажиров. Мне стало очень жаль парня и особенно его маму. Я посоветовал ему посмотреть все свои фото – вдруг он когда-нибудь сфотографировал кассовый суммирующий аппарат в своей машине, а по фото можно установить его принадлежность к конкретной фирме. Если он числится за предприятием, то не мог находиться вне торгового объекта. Если стоял в машине парня, значит, его машина являлась торговым объектом. С соответствующим заявлением можно обратиться в налоговую инспекцию, рассказав попутно о черном нале, который водители отдают хозяину. Найдется ли убедительное фото? Займутся ли этим делом налоговики? К сожалению, здесь вопросов больше, чем ответов.

В Транспортной инспекции знакомы с деятельностью этой и ряда других подобных ей фирм и со своей стороны принимают меры, чтобы пассажирские перевозки в городе осуществлялись в рамках существующего законодательства. Но транспортники не всесильны. Они не могут вернуться в прошлое, чтобы предупредить новоиспеченного таксиста о последствиях его опрометчивых шагов.

– Мы уже много раз замечали: когда устанавливаем таксистов, работающих по такому принципу с сомнительными фирмами, то в этих фирмах их сразу выбрасывают из базы. Мол, это водитель сам решил нарушать закон, работая без таксометра, пусть сам и отвечает, – продолжает разговор Василий Исаков. – Возможно, таким образом мы предупреждаем большую беду.

В рамках борьбы с негативными тенденциями в сфере перевозок пассажиров автомобилями-такси специалистами филиала Транспортной инспекции по Витебской области ежедневно проводятся мероприятия технического характера, выборочные и внеплановые проверки перевозчиков автомобилями-такси, а также профилактическая и предупредительная работа – встречи с перевозчиками, разъяснение через СМИ. Только в прошлом году выявлено четыре факта работы таксистов без медицинского освидетельствования перед выездом на линию, установлено 114 случаев перевозки пассажиров на автомобилях-такси без прохождения гостехосмотра и 63 факта – с неисправным или невключенным таксометром. В общей сложности зафиксировано более 900 нарушений различного характера.

Да, отмена лицензирования деятельности повлекла за собой смягчение санкций со стороны контролирующих органов к перевозчикам. Ранее за грубые нарушения, влияющие на безопасность выполнения перевозок пассажиров, такие как эксплуатация авто, не прошедшего гостехосмотр, выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, повторный допуск водителя, не прошедшего предрейсовый медицинский осмотр, привлечение к работе водителя, уровень подготовки которого не соответствует требованиям законодательства, незаключение договора обязательного страхования, перевозчик лишался лицензии, а значит, работы. Действие лицензии прекращалось, на перевозчика и должностных лиц предприятия налагалась административная ответственность. В том числе с конфискацией дохода, полученного от такой деятельности. На сегодняшний день за грубые нарушения требований безопасности дорожного движения существует только административная ответственность должностных лиц. Но это не освобождает их от обязательств по выполнению законных требований.

P. S. Мы часто бываем сильны задним умом. У нас периодически возникает желание отмотать время назад, исправить что-то в прошлом и как ни в чем не бывало вернуться в настоящее. Как показала эта история, такое практически невозможно. Так может, сразу стоит задумываться о возможных неприятных последствиях?

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

Мостов соединяющая нить

Мосты – одно из самых древнейших изобретений человечества. В мире их великое множество – разных видов, оригинальных, интересных с исторической или технической точки зрения. Одним – несколько тысяч лет, другие только недавно появились. Некоторые совсем маленькие, иные поражают своим размахом. Конечно, кому-то из них повезло больше – часть мостов является символом и достопримечательностью не только населенного пункта, но порой и целой страны. Но все они выполняют очень важную роль – призваны соединять берега, помогать преодолевать препятствия и объединять людей. Мосты стали символом самоутверждения человека и преодоления сил природы. Они несут огромное торговое и стратегическое значение.

АВСТРАЛИЯ

Система легких подвесных мостов на 40-метровой высоте была построена для того, чтобы посетители Национального парка Walpole-Nornalup в Перте могли прогуляться и полюбоваться кронами гигантских эвкалиптов. Находятся они в Долине Гигантов – одной из наиболее популярных туристских достопримечательностей живописного юго-западного побережья Западной Австралии.

Некоторым из этих 60-метровых гигантов более 400 лет, а их стволы в обхвате достигают 15 м. Одни из высочайших деревьев в мире, они пробуждают трепет и благоговение в людях, приезжающих полюбоваться ими.

ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Небольшой подвесной мост Гумганг в известном горном массиве с острыми скалистыми вершинами в корейском национальном парке Дейдунсан считается одним из самых страшных в мире. Его особенность в том, что он вертикальный и неплохо колышется на ветру. Поэтому у находящихся на нем просто захватывает дух. Ежегодно здесь бывает множество туристов. Ведь мост ведет к великолепному виду на парк и главным его достопримечательностям.

Добравшись до смотровой площадки, можно насладиться удивительным видом на красивые леса, зеленые летом и малиновые осенью. И, конечно же, сделать лучшие в жизни фотографии.

ПЕРУ

Этот 28-метровый мост Кесвачака изготовлен из веревок, сотканных вручную. Он существует уже более 600 лет. Это последнее сооружение инков над рекой Апуримак в районе Куско. Ежегодно старый мост снимают, а новый устанавливают.

Он объединяет две стороны ущелья. Мост стал местной достопримечательностью, притягивающей все больше туристов, которым нравится экстрим. В 2013 году сооружение было объявлено объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Хотя неподалеку от Кесвачака построен современный автомобильный мост, местные жители предпочитают пользоваться историческим. Это не просто переправа – это символ единения индейского народа кечуа, которое наиболее ярко проявляется во время совместной работы по обновлению моста.

Жители провинции Канас каждый год встречаются, чтобы вместе построить новый мост и провести соответствующие обряды. В своей работе они не используют современные инструменты и технологии, опираясь на многовековой опыт своих предков.

Сначала собираемую траву вымачивают и сушат, обминая камнями, чтобы добиться нужной гибкости волокон. Заготовленное таким образом травяное сырье используют для изготовления канатов (на каждый из них требуется по двенадцать 60-метровых веревок). Три каната идут на нижнюю часть моста. Они крепятся на берегу на каменные столбы и дополнительно укрепляются базальтовыми глыбами. Днище сооружения связывается соломенными жгутами, затем вставляются нарезанные стволы молодых деревьев. Поверх днище устилается свежесрезанными прутьями.

Над починкой самого моста могут трудиться только мужчины, женщины же сплетают небольшие веревки. Работы сопровождают древние ритуалы, посредством которых народ обращается к местным духам и горным покровителям. Конструкция получается весьма крепкой, в ее основе – шесть толстых тройных канатов, четыре из них используются в качестве настила, по которому будут идти люди, остальные служат поручнями.

Детей и женщин сразу после изготовления на мост не пускают – нужно провести необходимые обряды. Мужчины проверяют сооружение, перебегая по нему с берега на берег, взявши друг друга за пояс. Завершение его строительства всегда становится большим праздником.

Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

ИЗ КАБИНЕТА СЛЕДОВАТЕЛЯ

Криминальное трио

Фатальным проколом начался нынешний год для безработных и ранее не судимых жителей Калинковичей: они были задержаны в Германии в момент хищения BMW X5.

Трое белорусов попали в руки полиции в Бранденбурге. Один из злоумышленников на украденном авто во время погони протаранил полицейский кордон и скрылся в лесу. Поиски с использованием вертолета и служебных собак позволили выследить и задержать нарушителя. Двоих соучастников взяли в машинах сопровождения, на которых те прикрывали на маршруте движения угнанный кроссовер. «Задержание стало возможным благодаря взаимодействию немецких правоохранителей с ГУБОПиК МВД Беларуси, сотрудники которого передали информацию об участниках преступной группы коллегам в Германию», – рассказали в МВД.

Оперативники установили, что криминальные похождения молодых людей длились как минимум несколько месяцев. Достоверно известно, что с сентября прошлого года и до ареста они успели похитить на территории Германии 20 авто общей стоимостью более миллиона евро. Ворованные машины сбывались в странах Евросоюза и СНГ.

«К слову, в автомашинах фигурантов были обнаружены специальные технические устройства – так называемые удочки. С их помощью совершаются хищения современных транспортных средств, оборудованных системой бесключевого доступа. Удочка играет роль ретранслятора, который позволяет считывать сигнал с ключа и, усилив его, передать (ретранслировать) на расстояние до двух километров. Этого вполне достаточно, чтобы злоумышленники завели автомобиль и уехали в «отстойник».

***

Другой случай с белорусским водителем произошел в Польше. Сотрудники транспортной инспекции Подляского воеводства при проверке белорусского грузовика обнаружили неисправность тормозов. Транспортное средство было остановлено на национальной трассе № 19 в городе Василькув под Белостоком. Оно везло груз в Нидерланды.

Зоркий глаз инспектора привлек ржавый тормозной диск на одном из колес полуприцепа. После проверки на станции диагностики подтвердилось, что не все колеса тормозят. Проверка закончилась изъятием свидетельства о регистрации полуприцепа. Фура смогла уехать только до ближайшей автомобильной мастерской. В отношении белорусского водителя было открыто административное производство. В счет возможного будущего штрафа истребованы 2 тысячи злотых залога.

***

Не повезло и 48-летнему белорусу, который ехал на грузовике по трассе А7 в направлении немецкого города Кирххайме и перевозил в полуприцепе торф. В двигателе машины, которой он управлял, произошел взрыв. Топливо потекло на дорогу и на горячий блок цилиндров тягача MAN. Водитель незамедлительно направил сильно дымящееся транспортное средство на обочину. Тягач в одно мгновение оказался объят пламенем.

Опасная ситуация усугублялась тем, что водитель не успел отсоединить полуприцеп с 27 тоннами торфа. Однако благодаря прибывшим спасателям пожар был потушен оперативно и огонь не перекинулся на груз. Полуприцеп поврежден только в передней части. Водитель смог унести из кабины лишь несколько личных вещей. Сам он не пострадал. Материальный ущерб был оценен в 150 тысяч евро.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

ОПЕРАТИВНО

Галантный воришка

18 января на вокзале в Орше у жительницы Могилевской области вытащили из сумки 70 рублей.

Как сообщили в УВД Витебского облисполкома, 50-летняя женщина ожидала своего поезда в здании железнодорожного вокзала. В какой-то момент к ней подошел незнакомый мужчина и завел разговор. Когда потерпевшая отвлеклась, злоумышленник достал деньги из кармана ее сумочки и положил себе в перчатку. После этого мужчина галантно попрощался и поспешил на поезд.

Заметив пропажу, женщина обратилась за помощью к правоохранителям. Вскоре было установлено, что все произошедшее зафиксировано камерами видеонаблюдения. Злоумышленника задержали на перроне железнодорожного вокзала в Витебске. Похищенные деньги были возвращены владелице. В отношении ранее неоднократно судимого жителя Бешенковичского района возбуждено уголовное дело.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ПРЕСТУПЛЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ

Эти парни не изобретали колесо – они угоняли двухколесный транспорт, пытаясь обогатиться за чужой счет, и отчаянно крутили педали, чтобы удрать подальше от места кражи.

Крути педали, пока не дали

О шайке велосипедистов, точнее велосипедных воров, корреспонденту «ТБ» рассказал старший прокурор отдела прокуратуры Витебской области Валерий Степанов. Суд готов вынести свой приговор злоумышленникам, в отношении которых расследование завершено.

Витебские парни в возрасте от 17 до 20 лет сплотились в криминальный кооператив и начали промысел в мае прошлого года с простейшего, на их взгляд, эксперимента по дачной краже. Пробрались вечером на дачный участок садоводческого товарищества «Сокольники» под Витебском и унесли оттуда передний мост от грузового автомобиля ГАЗ-САЗ-3507, оцененный хозяином позже в 250 рублей. С другого участка стащили 9 мешков стройматериалов на 117 рублей. На дело выезжали дружно на отцовской иномарке штукатура-подельника Антона. Никого не смущало, что несовершеннолетнему пэтэушнику Вадиму всего 17. Первые вылазки провернули втроем, а на велосипедные кражи заодно с ними вышел двадцатилетний Глеб, не работающий, как и большинство в этой шайке.

Почувствовав вкус денег и безнаказанность, лихая четверка действовала дерзко, хорошо продумывая план преступлений, нацеливаясь только на успех. Ребята совершили хищение велосипедов и иного имущества у 17 граждан на территории городских поселков Шумилино и Бешенковичи, Витебского района и областного центра. Брали в основном дорогостоящие импортные велосипеды и замки с тросами. Почти на 8 тысяч рублей обчистили сограждан, пока не попались на последней краже. За групповое преступление придется расплачиваться по ч. 1 ст. 14 (покушение на преступление) и ч. 3 ст. 205 (кража в крупном размере) Уголовного кодекса Республики Беларусь.

Злоумышленники, припертые, что называется, к стенке, своей вины не отрицали, со стоимостью похищенного имущества согласны и готовы возместить ущерб потерпевшим. Придется поработать ловкачам – давним знакомым, нередко выручавшим друг друга деньгами. Как раз дефицит денег и подвиг бездельников на подвиги. Идею подбросил Дмитрий, остальные согласились: дело, мол, перспективное, стоит рискнуть.

«Разведку» проводили просто, признаются парни: проходя мимо многоэтажных домов, всматривались в окна подъездов, отыскивая оставленные на хранение велосипеды. Пока один из соучастников краж стоял на входных подъездных дверях, придерживая их и наблюдая за обстановкой, другие действовали внутри. Орудовали в перчатках кусачками – и никаких отпечатков пальцев. Сдавали велосипеды в ломбард, кое-что продавали на рынке, деньги делили или гуляли на них сообща. Сообща придется делить и тяготы наказания. Подельникам светит от двух до семи лет лишения свободы, со штрафом или без него – решит суд. Приехали, как говорится.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

ПОГОДА

Метель сплошною пеленой

На территории Гомельской области ухудшаются погодные условия.

Госавтоинспекция просит водителей быть максимально внимательными на дороге: придерживайтесь зимнего стиля вождения – плавно трогайтесь, откажитесь от совершения обгонов, избегайте резких торможений, выбирайте безопасную скорость, дистанцию и боковой интервал. Ни в коем случае не совершайте необдуманных маневров, результат которых может привести к потере контроля над автомобилем. Также надо быть предельно сосредоточенными при проезде пешеходных переходов, повысить бдительность на трассах, пролегающих через населенные пункты, возле остановок общественного транспорта, в местах большого скопления людей.

Пешеходам рекомендуется проявлять максимум внимания и осторожности при пересечении проезжей части. Даже на регулируемых пешеходных переходах не начинать переход, пока все автомобили не остановятся. Ввиду возможного обледенения тротуаров аккуратно приближайтесь к краю проезжей части. В темное время суток обязательно обозначайте себя световозвращающими элементами.

Особое внимание необходимо обратить на пешеходов в состоянии алкогольного опьянения, поведение которых вообще нельзя предугадать.

Уважаемые граждане, увидев на проезжей части пьяного пешехода, сообщите об этом в милицию по номеру 102. Своим звонком вы не только сохраните жизнь и здоровье горе-пешехода, но и других участников дорожного движения, предупреждает сотрудник отделение по агитации и пропаганде ГАИ УВД Дарья Ткачева.

Уважаемые водители! Если вы увидели на дороге препятствие, обязательно начните снижать скорость вплоть до остановки транспортного средства, чтобы безопасно его объехать, не прибегая к резким маневрам. Кроме того, Госавтоинспекция напоминает, что остановка и стоянка транспортных средств запрещается на закруглениях и поворотах дорог, а также в других местах, где обзорность ограничена.

ПЬЯНЫЙ ЗА РУЛЕМ – ПРЕСТУПНИК

Расторможенные

Только за 18 дней января из 138 выявленных фактов управления водителями транспортом в состоянии алкогольного опьянения в 22 случаях они являлись участниками дорожно-транспортных происшествий.

За минувший год на территории Гомельской области произошло 60 ДТП по вине нетрезвых водителей: 69 человек получили травмы различной степени тяжести и 16 – погибли.

Поэтому с целью укрепления транспортной дисциплины среди участников дорожного движения, снижения тяжести последствий ДТП по вине нетрезвых и бесправных водителей, а также профилактики дорожно-транспортного травматизма с 22 по 31 января на территории Гомельской области проводится ряд мероприятий под названием «Пьяному и бесправному не место за рулем». Сотрудники ГАИ ведут усиленный контроль за физическим состоянием водителей и наличием необходимых документов, позволяющих управлять транспортом.

В рамках проведения этого же мероприятия передовой отряд из числа сотрудников межрайонного отдела оперативного реагирования и розыска и батальона ДПС ГАИ УВД Гомельского облисполкома в прошедшие выходные выезжал для оказания помощи подразделениям ГАИ Гомельской области.

Было выявлено 144 нарушения Правил дорожного движения. Из них пять водителей управляли транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, 12 – не имели права управления авто, три водителя нарушили правила обгона и выезда на встречную полосу движения. Кроме того, 21 нарушение ПДД совершили пешеходы.

БЕСПРАВНИК

Погоня

21 января сотрудники ОГАИ Светлогорского РОВД несли службу по ул. Батова в районном центре. Примерно в 12.55 они подали сигнал об остановке водителю автомобиля «Вольво», который данное требование проигнорировал.

При помощи звуковой сигнализации и проблесковых маячков госавтоинспекторы пытались остановить водителя. Двигаясь через весь город, он неоднократно нарушал Правила дорожного движения: превышал установленный скоростной режим и выезжал на встречную полосу. Затем водитель «Вольво» выехал на автодорогу Р82 Октябрьский – Паричи – Речица, где также предпринял попытку скрыться от сотрудников милиции. Однако, оказавшись на заснеженном покрытии и осознав, что от инспекторов ДПС не уйти, остановился вблизи проезжей части и вышел из своего транспортного средства.

Правонарушителем оказался местный житель 2000 года рождения. Он не один раз привлекался к административной ответственности за управление транспортом, не имея на то права. На беглеца составили четыре административных протокола и поместили его в изолятор временного содержания.

ВЫХОДНЫЕ

Не пугайте маневром людей

В минувшие предвыходные и выходные дни сотрудники Госавтоинспекции выявили 18 водителей, которые управляли транспортным средством, находясь в состоянии алкогольного опьянения. Кроме этого, 159 водителей не предоставили преимущества в движении пешеходам и 91 – не имел права управления транспортом.

Со стороны пешеходов также были допущены нарушения Правил дорожного движения. Так, за указанный период на территории Гомельской области было зарегистрировано 414 нарушений, в том числе 67 пешеходов находились на проезжей части в состоянии опьянения и 196 – не были обозначены световозвращающими элементами в темное время суток.

Несмотря на проводимую профилактическую работу и контроль за соблюдением ПДД всеми участниками дорожного движения, на территории области в это время произошло три ДТП, в которых три человека были травмированы и двое погибли.

Одна из аварий случилась 24 января в Калинковичском районе. Примерно в 19.00 21-летний водитель, управляя автомобилем «Опель-Вектра» и двигаясь по автодороге Р31 Бобруйск – Мозырь – граница Украины, выполнял обгон попутного авто. Выехав на полосу встречного движения, столкнулся с «Пежо-405» под управлением 36-летнего водителя. В результате ДТП водитель и 61-летний пассажир «Пежо», а также 25-летний пассажир «Опеля» получили травмы различной степени тяжести и были госпитализированы в травматологическое отделение УЗ «Калинковичская ЦРБ».

Госавтоинспекция напоминает: при выполнении обгона обязательно убедитесь, что встречная полоса свободна и ваш маневр будет безопасен как для вас, так и для других участников дорожного движения. Будьте внимательны на дороге и подбирайте скоростной режим, ориентируясь на погодные условия и состояние проезжей части.

В темное время суток и при плохих погодных условиях двигайтесь с безопасной скоростью. Подъезжая к перекресткам, остановочным пунктам и пешеходным переходам, снижайте ее вплоть до остановки транспортного средства. Помните, согласно Правилам дорожного движения водители обязаны уступать дорогу пешеходам, которые пересекают проезжую часть по регулируемому или нерегулируемому пешеходному переходу, поэтому должны быть внимательными при подъезде к данным участкам дорог.

Пешеходам же, прежде чем перейти проезжую часть, необходимо посмотреть по сторонам и убедиться, что водители останавливаются, обеспечивая безопасный путь, подчеркивает сотрудник отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Ольга Курбиева.

Подготовила Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»

В СРОК

Подходит время деклараций

Согласно статье 219 Налогового кодекса Республики Беларусь физические лица, получившие в 2020 году доходы, подлежащие налогообложению, обязаны не позднее 31 марта 2021 года представить в налоговый орган налоговую декларацию (расчет) по подоходному налогу с физических лиц.

Наиболее распространенными доходами физических лиц, подлежащими налогообложению, являются:

доходы, полученные за границей и (или) из-за границы;

доходы, полученные от возмездного отчуждения в течение календарного года более одного автомобиля либо одного автомобиля, общая масса которого превышает 3,5 тонны и (или) число сидячих мест которого, помимо сиденья водителя, превышает восемь, или другого транспортного средства;

доходы, полученные от возмездного отчуждения (в том числе путем продажи, мены, ренты) более одного в течение пяти лет жилого дома с хозяйственными постройками (при их наличии), одной квартиры, одной дачи, одного садового домика с хозяйственными постройками (при их наличии), одного гаража, одного машиноместа, одного земельного участка, принадлежащих им на праве собственности (доли в праве собственности на указанное имущество);

доходы, полученные в виде возврата взносов при прекращении строительства квартир и (или) индивидуальных жилых домов, либо в случае удешевления строительства, в случае применения в отношении сумм таких взносов имущественного налогового вычета;

доходы, полученные в результате дарения или в виде недвижимого имущества по договору ренты бесплатно от физических лиц, не являющихся индивидуальными предпринимателями, в размере, превышающем 7003 белорусских рубля, в сумме от всех источников в течение налогового периода. Исключение составляют доходы, полученные от физических лиц, состоящих между собой в отношениях близкого родства или свойства, опекуна, попечителя и подопечного.

Налоговая декларация представляется в налоговый орган независимо от места постановки на учет (места жительства) в письменной форме (лично или через представителя либо по почте) или в электронном виде через личный кабинет плательщика.

Прием налоговых деклараций (расчетов) по подоходному налогу с физических лиц осуществляется в инспекциях Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь в следующем режиме: в рабочие дни – с 8.00 до 19.00, а также 20 и 27 марта – с 9.00 до 13.00.

Подробную информацию можно получить по телефону справочной системы налоговых органов 189 (стационарная сеть) или (8 017) 229-79-79 либо в налоговом органе.

Бланк налоговой декларации размещен на официальном интернет-сайте МНС http://www.nalog.gov.by/ru/ в разделе «Формы документов, предоставляемые плательщиками в налоговые органы».

ПОМОЩЬ

Конфликт погасили

В очередной раз в книгу замечаний и предложений УГАИ УВД Гомельского облисполкома поступило обращение с благодарностью в адрес сотрудников ГАИ г. Гомеля Константина Лозбеня и Дмитрия Дюбенкова.

Валентин Николаевич (так зовут отправителя) написал:

– Хочу выразить слова благодарности инспекторам ГАИ, которые несли службу 13 января в Новобелицком районе г. Гомеля. Примерно в 3.40, не оставшись равнодушными, они оказали помощь и погасили конфликт, который возник в семье у моей родной сестры в г. п. Юбилейный. Госавтоинспекторы проследовали вместе со мной и успокоили буйного родственника, а также находились с нами до приезда других сотрудников милиции. Хочется пожелать им успехов и продвижения по службе. Они с честью и достоинством носят свою форму!

Ищем очевидцев

Госавтоинспекция просит откликнуться свидетелей и очевидцев дорожно-транспортного происшествия с участием пешеходов.

18 октября 2020 года около 17.30 водитель автомашины «Рено-Меган-Сценик», двигаясь в г. Минске по ул. Жилуновича со стороны ул. Тухачевского в направлении ул. Народной и проезжая вблизи дома № 24 по ул. Жилуновича, совершил наезд на двоих пешеходов, пересекавших проезжую часть ул. Жилуновича слева направо по ходу движения транспортного средства. Предварительно установлено, что граждане переходили дорогу по нерегулируемому пешеходному переходу.

ГАИ призывает граждан, которые стали свидетелями указанного ДТП или располагают какими-либо сведениями, способствующими восстановлению объективной картины произошедшего, обратиться по адресу: г. Минск, ул. Первомайская, 7 или сообщить об этом по телефонам: (8 017) 389-55-55 (круглосуточно) и (8 033) 333-67-19. Конфиденциальность гарантируется.

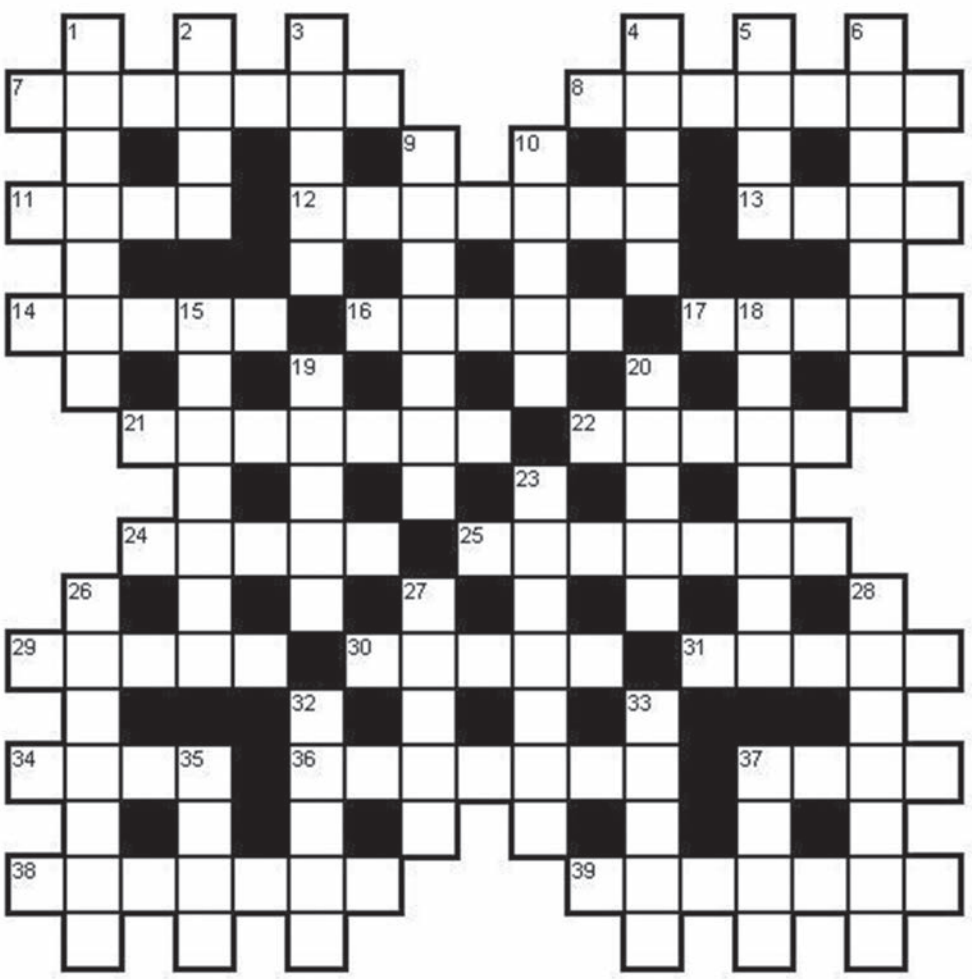
Анастасия ЗАБАВСКАЯ,
старший инспектор по АиП ОГАИ Заводского РУВД г. Минска

КРОССВОРД

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Икра судака. 8. Обида, огорчение, оскорбление или притеснение. 11. Крик на границе с ультразвуком. 12. Город (с 1971 года) в Беларуси, районный центр в Брестской области. 13. Годичная ступень обучения в вузе. 14. Город в Могилевской области, районный центр. 16. Герой романа Жюля Верна, капитан. 17. Совокупность чудодейственных обрядов и заклинаний. 21. Кто такой кагу? 22. Первая собака-космонавт. 24. Копченая свинина особого приготовления. 25. Специалист по науке, изучающий наследственность и изменчивость организмов. 29. Соцветие злака. 30. Знак отличия, почетная награда за особые заслуги перед государством. 31. Павел … – русский писатель, автор сборника «Малахитовая шкатулка». 34. Выемка на конце древка стрелы для удобства установки стрелы на тетиву. 36. Изображение или выражение, нуждающееся в разгадке, истолковании. 37. Город-порт на севере Франции. 38. Фильм с участием Чака Норриса. 39. Сосуд с маслом и фитилем, зажигаемый перед иконой, божницей.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Русский адмирал, уничтоживший при Синопе всю турецкую эскадру Осман-паши. 2. Великий прорицатель в опере Джузеппе Пуччини «Турандот». 3. Рассказ Антона Чехова. 4. Церковное десертное вино. 5. Александр … – русский поэт, автор драмы «Балаганчик», пьесы «Роза и крест», цикла стихов «Ямбы», поэмы «Возмездие». 6. Альманах по своей сути. 9. Часть рыцарского шлема. 10. Куча сена или снопов, сложенная в виде конуса. 15. Редкая сетчатая ткань. 18. Северная полярная область земного шара. 19. Речное судно, приспособленное для сохранения живой рыбы. 20. Персонаж Виктора Гюго «Отверженные». 23. Выдумка, вымысел, приукрашенный рассказ. 26. Густой суп с мелко нарезанными кусками мяса или рыбы и острыми, пряными приправами. 27. Белорусское название пахтанья, сыворотки, остающейся после сбивания сливочного масла из сметаны или сливок. 28. Стихотворение Александра Пушкина. 32. Перевозка грузов или людей частными водителями на личных автомобилях в отличие от государственных транспортных служб (например, такси). 33. Пищевой продукт, оказывающий сильное стимулирующее воздействие на нервную систему. 35. Имя героя Хоггарда. 37. Наложат при переломе.



ОТВЕТЫ:

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 7. Гаагаги. 8. Зазноба. 11. Визг. 12. Иваново. 13. Курс. 14. Горки. 16. Грант. 17. Магия. 21. Журавль. 22. Лайка. 24. Бекон. 25. Генетик. 29. Колос. 30. Орден. 31. Бажов. 34. Пята. 36. Загадка. 37. Гавр. 38. «Октагон». 39. Лампада.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Нахимов. 2. Пинг. 3. «Налим». 4. Кагор. 5. Блок. 6. Сборник. 9. Забрало. 10. Копна. 15. Кружево. 18. Арктика. 19. Садок. 20. Жавер. 23. Лереная. 26. Солянка. 27. Кларка. 28. «Воевода». 32. Извоз. 33. Какао. 35. Аман. 37. Линс.

Кто, если не я?

В каждой профессии есть хорошие специалисты, а среди них – лучшие из лучших. Именно таким является старший водитель ПАСЧ-2 г. Гомеля Андрей ЮХНЕВСКИЙ.

Увлеченный техникой с детства, он уже в школьные годы заинтересовался устройством автомобиля и принципами его работы. Парнишка твердо решил научиться водить машину и со временем получил заветные водительские корочки.

Он выполнил воинский долг перед Родиной – служил в спецназе внутренних войск МВД Республики Беларусь. Демобилизовавшись, молодой человек настойчиво совершенствовал свои водительские навыки, проявляя педагогические способности. Устроился в одну из гомельских автошкол, где стал обучать учащихся вождению. Работа целиком захватила Андрея Викторовича, он увлеченно делился с курсантами своими знаниями и умением. Со временем решил попробовать себя на службе в МЧС.

В 2013 году Андрей Юхневский был принят старшим водителем в пожарную аварийно-спасательную часть № 2 г. Гомеля. Это – одна из самых боевых и выездных частей городского отдела по ЧС. Создана в 1979 году, имеет яркую историю и славные традиции, очень сплоченный коллектив.

– Тут всегда служили настоящие мужчины, – вспоминает ветеран пожарной службы Тамара Трушина, которая в свое время работала в ПАСЧ-2 старшим инспектором по кадрам. – И не потому, что был какой-то особый отбор, сама атмосфера в части этому способствовала. Наверное, именно поэтому она стала настоящей кузницей кадров. Здесь в разное время служили возглавляющий нынче областное управление МЧС Сергей Дичковский, начальник Гомельского городского отдела по ЧС Александр Асадчий, начальник Добрушского РОЧС Владимир Малиновский.

Попасть в часть непросто, служить в ней – престижно. Андрей Викторович причину своего выбора объясняет еще и внутренними убеждениями:

– Наше призвание – помогать людям, оказавшимся в чрезвычайных ситуациях. Мы всегда помним об этом и делаем все возможное для того, чтобы спасать человеческие жизни. В этой работе все мне импонирует: порядок, дисциплина, постоянная готовность к выезду.

Действительно, сигнал тревоги может прозвучать в любое время дня и ночи, и пожарный автомобиль должен быть технически исправным, чтобы незамедлительно выехать к месту вызова. В гололед, туман, снегопад водитель обязан довезти личный состав к месту пожара. Кстати, и подача воды полностью зависит от него. Он также должен уметь оказывать помощь пострадавшим до прибытия медработников.

Что касается Андрея Юхневского, то он за короткое время освоил технику и получил допуск на право работы практически на всех специальных автомобилях. Ему ничего не стоит в течение одного дежурства пересесть из уютного салона легковушки в кабину многотонного ЗИЛа или МАЗа, сменить автоцистерну на автолестницу. Совершенствуя профессиональные навыки, Андрей Викторович добивается успехов в службе спасения. По результатам конкурса «Лучший водитель подразделений ЧС по Гомельской области» он уверенно вышел на первое место в номинации «Лучший водитель специального легкового автомобиля».

– Работа пожарного, в том числе и водителя в этой сфере, нелегкая, интересная, я бы сказал, захватывающая, – считает Андрей Юхневский. – Нельзя строить ее только на уровне эмоций. Нужно уметь контролировать себя и ситуацию вокруг, быть собранным и уверенным, не допускать паники, смело и профессионально выполнять свои обязанности. Мы, водители спецтранспорта, знаем, как не создавать проблем на дороге, быстро доставить спасателей к месту ЧП, оперативно подать воду при тушении пожара. Но иногда приходится помогать коллегам в спасении людей. Словом, мы всегда начеку и готовы предотвратить беду.

Когда нет вызовов, пожарные занимаются самоподготовкой. Это и теория, и отработка действий. Есть нормативы – нужно поддерживать себя в форме. А еще в коллективе большое внимание уделяется проведению мероприятий по профилактике ДТП, соблюдению правил ТБ и охраны труда, санитарных норм.

Во время нашей беседы Андрей Юхневский попросил обратить внимание водителей на некоторые, на их взгляд, мелочи, когда они беспорядочно припарковывают свои автомобили у жилых домов. Иногда из-за этого подъехать к месту пожара просто невозможно. Случается, что водители не уступают дорогу оперативному транспорту, причем намеренно. Но жизнь непредсказуема, и каждый из таких упрямцев может оказаться на месте того, кто нуждается в помощи.

У Андрея Юхневского есть семья – любимая жена Ольга Александровна и маленькая дочка Камилла. Супруга волнуется за мужа, когда отправляет его на службу, но вида не показывает. Она понимает, что кто-то должен выполнять и эту небезопасную работу. Ольга Юхневская отлично водит семейный автомобиль и во всем поддерживает своего супруга. А он как истинный глава семьи во всем ей помогает. Кстати, Андрей Викторович по-прежнему верен своему первому призванию и работу старшим водителем в ПАСЧ-2 сочетает с подготовкой водителей категории С в гомельской автошколе «Профессионал».

Сигнал тревоги может прозвучать в любое время дня и ночи, и пожарный автомобиль должен быть технически исправным и готовым незамедлительно выехать к месту вызова. В гололед, туман, снегопад водитель обязан довезти личный состав к месту пожара. Кстати, и подача воды полностью зависит от него. Он также должен уметь оказывать помощь пострадавшим до прибытия медработников.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

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 **29.01.2021** в 19.00.
Объем 4 п. л. Тираж месяца 5868. Заказ 25. 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.