НЕБО БЕЗ ХАОСА

СТР. 7

«ШТАДЛЕР», КАРТЫ И ГЛАЗА

СТР. 8–9

ВСЕ ПРОСТО: ГЛАВНОЕ – ПРИПАРКОВАТЬСЯ

СТР. 14–15

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

9 октября 2021 г., суббота, № 38 (1127)

В режиме «маска»

СТР. 2

В Беларуси уже вторая осень проходит в условиях пандемии, для части населения коронавирус – уже обыденность. Поэтому многие стали более беспечными – не носят маски, пренебрегают простейшими мерами по предупреждению распространения инфекции COVID-19. И пока медики сражаются за каждую человеческую жизнь в больницах и реанимациях, люди продолжают нарушать масочный режим и подвергать себя и других опасности. Санслужба бьет тревогу: наибольшее количество нарушений выявляется в общественном транспорте. А ведь опасность заразиться коронавирусом во время поездки, особенно в час пик, достаточно велика...

Настало время… не снимать маски

В Беларуси уже вторая осень в условиях пандемии и для части населения коронавирус – уже обыденность. Поэтому многие стали более беспечными – не носят маски, пренебрегают простейшими мерами по предупреждению распространения инфекции COVID-19.

Недавно Могилевскую область с рабочей поездкой посетил министр здравоохранения Дмитрий Пиневич. Он подчеркнул, что обстановка сейчас непростая, но прогнозируемая. «Сложность в том, что высокий уровень заболеваемости держится достаточно длительное время. Безусловно, он сопровождается ростом госпитализаций по всем регионам, и Могилевский не является исключением», – цитирует министра БЕЛТА.

И пока медики сражаются за каждую человеческую жизнь в больницах и реанимациях, люди продолжают нарушать масочный режим и подвергать себя и других опасности. Санслужба города Могилева бьет тревогу – наибольшее количество нарушений выявляется в общественном транспорте. А ведь опасность заразиться коронавирусом во время поездки, особенно в час пик, достаточно велика.

Ради интереса я решила посмотреть, насколько ответственно люди относятся к соблюдению масочного режима в автобусе. Выводы неутешительные: практически каждый второй – без маски. Кто-то не видит смысла в ее ношении, кто-то привился и считает, что уже сделал все, чтобы обезопасить себя. Однако медики предупреждают, что вакцинация – это не повод отказываться от ношения средства индивидуальной защиты. Меры профилактики хороши и действенны только в комплексе. Недавно у кондукторов общественного транспорта рядом с бейджем появилась табличка с просьбой надеть маску. Но на нее реагируют отнюдь не все.

Стоит отметить, что Могилевский зональный центр гигиены и эпидемиологии усилил надзорные мероприятия на общественном транспорте по вопросу профилактики инфекции COVID-19. Причина – в сезонном осложнении эпидемиологической обстановки по ОРИ, в том числе коронавирусной инфекции.

Специалисты центра проводят постоянный мониторинг автобусов, троллейбусов, маршруток и такси, которые осуществляют пассажирские перевозки в Могилеве и Могилевском районе.

– За период с 16 по 24 сентября мониторингом охвачено 64 единицы общественного транспорта при работе на городских и пригородных маршрутах, – рассказала Наталья Кривоносова, помощник врача-гигиениста отделения гигиены труда зонального центра гигиены и эпидемиологии. – В осмотренных транспортных средствах (ООО «Голденбус», ЧУП «ТеаТранс», ООО «Альдога», ИП Мельник Г.В., ООО «Вега-Ол-2011», ЧТУП «Л-Трнас», ИП Крупенько В.Ю., ИП Яковлев В.А., ООО «Сапсан Авто» и т. д.) отмечаются однотипные нарушения. В их числе – игнорирование средств индивидуальной защиты органов дыхания водителями и пассажирами, отсутствие в салонах транспорта актуальной наглядной информации по профилактике инфекции (маршрутные такси), дезинфицирующей обработки контактных поверхностей салона на конечных остановках (автобусы, троллейбусы, маршрутные такси), несвоевременная отметка в журналах регистрации дезинфекции транспорта (маршрутные такси).

За несоблюдение требований санитарного законодательства вынесено 27 предписаний о приостановлении эксплуатации транспортных средств (маршрутные такси), выдано 28 рекомендаций об устранении нарушений (маршрутные такси), в адрес ОАО «АТЭК-Могилев» направлено 7 ходатайств о принятии мер реагирования к перевозчикам за несоблюдение санитарно-эпидемиологических требований. По результатам проведенных совместных оперативных надзорных мероприятий при участии специалистов санитарной службы, ГАИ Могоблисполкома и ОАО «АТЭК-Могилев» пять пассажирских перевозчиков лишены маршрутных карт.

Как оказалось, только такие жесткие меры способствуют соблюдению масочного режима. Сегодня при бронировании маршрутки диспетчер несколько раз напомнит пассажиру о необходимости ношения маски. Однако соблюдение масочного режима зависит не только от перевозчика, но и от пассажиров. Здесь стоит указать опыт Бреста – в городе ужесточили масочный режим в общественном транспорте. Теперь в межпиковое время водители имеют право (на свое усмотрение) на остановочном пункте заглушить двигатель и объявить, что транспорт дальше не пойдет, пока все пассажиры не наденут маски. Потребовать этого имеют право и контролеры-ревизоры при проверке оплаты проезда. При отсутствии СИЗ пассажира попросят покинуть салон, сообщают в КУП «Брестский общественный транспорт».

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

ОФИЦИАЛЬНО

Решением Могилевского областного исполнительного комитета от 2 ноября 2020 г. № 6-83 «О мерах по предупреждению распространения инфекции COVID-19 на территории Могилевской области» утвержден комплексный план по профилактике коронавируса на территории региона. Решениями местных исполнительных и распорядительных органов также утверждены комплексные планы, направленные на предотвращение возникновения и распространения инфекции. В этой связи в случае невыполнения субъектами пунктов плана, утвержденного на областном либо на ином территориальном уровне, они несут административную ответственность на основании статьи 17.5 КоАП за нарушение пункта 40 санитарных норм и правил, утвержденных постановлением № 217.

В территориальных планах предусмотрен пункт о введении масочного режима для посетителей мест общего пользования. Пунктом 41.1. постановления № 217 предусматривается обязанность по обеспечению руководителями объектов, организаций контроля за использованием средств защиты органов дыхания работниками, физическими лицами при посещении объектов при отсутствии возможности создания условий для соблюдения социальной дистанции (1–1,5 метра). В случае отсутствия либо ненадлежащей организации контроля за соблюдением масочного режима посетителями наступает административная ответственность руководителя субъекта, индивидуального предпринимателя либо юридического лица на основании статьи 17.5 КоАП за нарушение санитарных норм и правил, что влечет наложение штрафа на руководителя субъекта до 30 базовых величин (870 рублей), на индивидуального предпринимателя – до 200 базовых величин (5800 рублей), на юридическое лицо – до 500 базовых величин (14 500 рублей).

Перевозка пассажиров без маски является нарушением требований санитарных норм и правил, так как в автомобиле-такси затруднительно либо невозможно обеспечить социальное дистанцирование 1–1,5 метра. Контроль за использованием средств защиты органов дыхания работниками, физическими лицами (в том числе пассажирами) в соответствии с санитарными нормами и правилами возложен на руководителей субъектов, индивидуальных предпринимателей, в том числе перевозчиков. Все руководители обязаны провести разъяснительную работу со своими посетителями. Во всем общественном транспорте должны быть размещены соответствующие объявления. Ответственность за это возложена на руководителей субъектов хозяйствования.

Регулирование порядка осуществления пассажирских перевозок, в том числе запрет на оказание услуги пассажирской перевозки, действующим санитарно-эпидемиологическим законодательством не регламентируется.

В период регистрации случаев COVID-19 на постоянной основе организовано проведение контроля за соблюдением масочного режима с применением мер административной ответственности к руководителям организаций.

Руководство и коллектив филиала «ДРСУ № 199» выражают соболезнование генеральному директору КУП «Могилевоблдорстрой» Сергею Васильевичу Лукашкову в связи с постигшим его горем – смертью ОТЦА.

ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ

Аккумулируем силы и средства

В ноябре предполагается провести масштабное учение по отработке плана защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и действий в осенне-зимний период. Такое решение было принято на заседании Комиссии по чрезвычайным ситуациям при Совете Министров, которое прошло под председательством заместителя премьер-министра Анатолия Сивака.

В работе комиссии приняли участие заместитель госсекретаря Совета безопасности Александр Рахманов, министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко и министр по чрезвычайным ситуациям Вадим Синявский, руководители органов госуправления, областных и Минского горисполкома.

Среди рассматриваемых вопросов – готовность к реагированию на нештатные ситуации на системах жизнеобеспечения населения в осенне-зимний период, результаты проведения Единого дня безопасности.

Как прозвучало на заседании комиссии по ЧС, в настоящее время к отопительному сезону готовы 99,1% источников теплоснабжения. В целом по стране была проведена большая работа по повышению надежности электроснабжения. Проблемные вопросы заблаговременно рассматривались на заседаниях областных и районных комиссий по чрезвычайным ситуациям. Вместе с тем ежегодно фиксируются чрезвычайные ситуации и аварии, вызванные неблагоприятными погодными явлениями – в частности, повреждения линий электропередачи из-за падения деревьев.

Современные техника и оборудование МЧС позволяют оперативно приходить на помощь людям: в последние годы приобретены снегоходы, квадроциклы, модульные палатки, снегоболотоходы, тепловые пушки. МЧС также владеет информацией о технике, которой располагают субъекты хозяйствования и которая может быть задействована осенью и зимой при ликвидации последствий любых чрезвычайных ситуаций. Во всех регионах республики проводятся учения и тренировки.

В целом органы управления, силы и средства готовы к реагированию на возможные нештатные ситуации, констатировали докладчики.

По словам заместителя госсекретаря Совбеза Александра Рахманова, в Беларуси на постоянной основе проводится работа по профилактике гибели и травматизма. Предложены новые подходы к проведению Единого дня безопасности в 2022 году. Обновленный формат позволит сместить акцент с лекций, агитации и пропаганды, которые можно и нужно проводить круглый год, на мероприятия по практическому освоению и закреплению навыков по действиям в случае любых непредвиденных ситуаций. Ожидается, что основными мероприятиями станут тренировки и учения.

Напомним, что задачами Единого республиканского дня безопасности является развитие в обществе культуры безопасности жизнедеятельности, пропаганда безопасных условий проживания населения. В трудовых коллективах проводятся профилактические мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций, правонарушений и преступлений, обучение поведению людей в условиях пожаров и аварий, оказанию первичной помощи.

Необходимо также добавить, что МЧС предлагает рассмотреть вопрос подготовки перевозчиков опасных грузов. На общественное обсуждение вынесен проект постановления Министерства по чрезвычайным ситуациям «Об утверждении программ подготовки и переподготовки работников субъектов перевозки, занятых перевозкой опасных грузов». Все желающие могут высказать замечания и предложения по этой проблеме на Правовом форуме по 10 октября.

СЕТЬ МЕСТНАЯ

Сенатор слово сдержал

В конце сентября работники филиала «Поставское ДРСУ № 132» КУП «Витебскоблдорстрой» завершили текущий ремонт автодороги, ведущей к областному детскому реабилитационно-оздоровительному центру «Ветразь».

Эта автодорога не только служила в качестве подъезда к оздоровительному учреждению, ей активно пользовались как жители района, так и организации, включая местный лесхоз. А перевозка тяжеловесных грузов, как известно, способствует разрушению дорожного покрытия. На дороге, в основании которой лежат аэродромные плиты, стали часто возникать ямы и трещины, потому дорожникам приходилось с завидной регулярностью латать ее ямочным ремонтом. Чтобы произвести замену покрытия, нужны были деньги, которых в районном бюджете не хватало. Поэтому, когда 1 июня реабилитационно-оздоровительный центр «Ветразь» посетил с рабочим визитом член Совета Республики Национального собрания Беларуси, генеральный директор КУП «Витебскоблдорстрой» Владимир Матвеев, руководство учреждения попросило его обратить внимание на эту проблему. Сенатор пообещал решить вопрос и слово свое сдержал. В сентябре Витебским областным исполнительным комитетом на ремонт дороги было выделено 182 тысячи рублей.

Вскоре на участке протяженностью 1,7 километра закипела работа. Вначале труженики Поставского ДРСУ № 132 загрунтовали остатки дорожного покрытия битумной эмульсией, а потом приступили к укладке нового асфальта. Параллельно приводились в порядок кюветы и система водоотводов, производилась отсыпка обочин. Финальным этапом стало нанесение дорожной разметки.

В оздоровительном комплексе «Ветразь» белорусские дети отдыхают и поправляют свое здоровье.

Подготовили Инесса ГЕРМАНЧУК и Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

Статистика: дети

В январе – сентябре в целом по республике осталось на прежнем уровне количество ДТП с участием детей (0%; 312), уменьшилось количество раненных в них несовершеннолетних (-0,9%; с 332 до 329). Отмечен рост количества погибших (+6,3%; с 16 до 17) в ДТП детей.

Наиболее неблагоприятная обстановка с детским дорожно-транспортным травматизмом **сложилась в Могилевской области**, где зафиксирован **рост** одновременно количества **ДТП, погибших** и **раненных** в них несовершеннолетних (с 43 до 45, с 1 до 2 и с 46 до 52 соответственно). В **г. Минске** отмечается **значительный рост ДТП** и **раненых** детей (с 36 до 65 и с 38 до 67 соответственно). В **Витебской** и **Брестской** областях зафиксирован **рост** количества **погибших** в ДТП несовершеннолетних (с 0 до 4 и с 1 до 2 соответственно). Несмотря на снижение числа погибших в ДТП детей в **Гродненской** области (с 6 до 5), **количество смертельных дорожных происшествий с несовершеннолетними остается наибольшим** в стране в сравнении с другими регионами.

11 погибших в ДТП несовершеннолетних являлись **пассажирами** транспортных средств (***Гродненская*** область (4): **Волковысский** район, возраст – 1,5 мес., **Мостовский** район – 12 и 13 лет, **Новогрудский** район – 15 лет; **Витебская** область (3): **Докшицкий** район – 7 и 10 лет, **Оршанский** район – 16 лет; **Брестская** область (1), **г. Барановичи** – 17 лет; **г. Минск** (1), **Партизанский** район – 9 лет; **Минская** область (1), **Борисовский** район – 2 года; **Могилевская** область (1), **Могилевский** район – 2 года).

Пять погибших детей были **пешеходами (Гомельская** область (2): **г. Гомель,** возраст – 6 лет, **г. Речица** – 14 лет; **г. Брест** (1) – 13 лет; **г. Витебск** (1) – 16 лет; **г. Гродно** (1) – 15 лет). **Один** погибший несовершеннолетний являлся **велосипедистом (Могилевская** область, **Бобруйский** район – 7 лет).

По вине водителей пострадали **257** из 346, или **74,3% детей.**

Большинство (**41,6%; 144** из 346) **пострадавших** в автоавариях детей **являлись пассажирами** (+1;+0,7%). Погибли **11** (+2;+22,2%), ранены **133** (-1; -0,8%) несовершеннолетних.

При этом **каждый второй** (56, или 38,9%) несовершеннолетний пассажир перевозился **с нарушением установленных правил** (27 – без использования детского удерживающего устройства, 25 – без ремня безопасности, 2 – в качестве пассажиров мотоциклов без мотошлема, 2 – в качестве пассажиров мотоблока), по регионам: в **Могилевской** области – 18, **Минской** – 17, **Брестской –** 6, **Витебской** – 6, **Гомельской –** 4**, г. Минске** –3, **Гродненской –** 2.

35,0%, или **121,** несовершеннолетний участник дорожного движения получил **травмы** в ДТП **в качестве пешехода** (-19; -13,6%). При этом **5** (+2; +66,7%) погибли, **116** (-21; -15,3%) получили травмы.

Анализ ДТП с участием несовершеннолетних **пешеходов** показывает, что **36** из них получили травмы **на нерегулируемых пешеходных переходах**, **23 – на регулируемых** (10 – на запрещающий сигнал светофора). **14** несовершеннолетних пересекали проезжую часть **вне пешеходного** перехода, **14 – внезапно выбежали** на проезжую часть, **24 –** травмированы **во дворе**, **3** – на тротуаре, по **одному –** на остановочном пункте и краю проезжей части.

62 несовершеннолетних (+15; +31,9%) получили травмы в ДТП в качестве **велосипедистов,** что в общей структуре участников ДТП составляет **17,9%.** Погиб **один** (-2; -66,7%), ранен **61** (+17; +38,6%) ребенок.

Также участниками ДТП стали **19** (+1; +5,6%) несовершеннолетних **водителей** механических транспортных средств**.**

Андрей ЧЕРНЯВСКИЙ,
заместитель начальника главного управления ГАИ МВД Республики Беларусь, полковник милиции

Аварийность
на дорогах страны с 30 сентября по 6 октября

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 30 сентября: 4–1–6
Пятница, 1 октября: 8–2–10
Суббота, 2 октября: 15–2–17
Воскресенье, 3 октября: 7–0–14
Понедельник, 4 октября: 12–4–11
Вторник, 5 октября: 11–5–9
Среда, 6 октября: 11–6–9
Итого: 68–20–76
По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 6
Минская – 16
Брестская – 12
Гродненская – 11
Витебская – 5
Могилевская – 10
Гомельская – 8

Уже скоро

Не за горами зимний сезон.

В первую очередь необходимо помнить о правильной подготовке автомобиля к эксплуатации в это время.

Не стоит забывать, что в соответствии с ПДД при участии в дорожном движении с 1 декабря по 1 марта автомобили должны быть оборудованы зимними шинами. Они устанавливаются на всех колесах транспортного средства, маркируются знаком в виде горной вершины с тремя пиками и со снежинкой внутри нее либо знаками M+S, M&S, M.S, M S или All Seasons и имеют остаточную высоту рисунка протектора не менее 4 мм. Преимущества использования зимних шин по сравнению с летними наступают уже при температуре плюс 8 и ниже, поэтому Госавтоинспекция рекомендует всем заранее сменить шины.

В этот период одними из распространенных видов ДТП становятся съезды в кювет и опрокидывания транспорта, лобовые столкновения. К заносу автомобиля на скользких участках дороги зачастую приводят неправильный выбор скорости, неосторожные действия водителя при вхождении в поворот и резкие маневры. Особенно осторожными следует быть при проезде наиболее вероятных мест образования гололедицы – мостов, путепроводов, открытых пространств между лесными массивами. В населенных пунктах во время снегопадов наиболее скользкие участки находятся вблизи пешеходных переходов, светофоров, остановок общественного транспорта. На скользкой дороге следует увеличить дистанцию до двигающегося впереди транспорта. Съезжая с крутого склона или подъезжая к повороту, нужно заранее переключаться на низшую передачу. Обязательно надо следить за пешеходами, находящимися на дороге и рядом с ней. Ну и самое главное: и водители и пешеходы должны перестроиться к условиям дорожного движения в осенне-зимний период, помнить, что тормозной путь у транспортных средств увеличивается, из-за погодных условий видимость ухудшается, световой день сокращается – все это требует дополнительного внимания и осторожности.

Александр БРУЙ,
старший инспектор по особым поручениям главного управления ГАИ МВД Республики Беларусь, подполковник милиции

ПЕРЕВОЗКИ

Рост – хорошая примета

Услугами пассажирского транспорта в январе – августе воспользовались 405 млн человек, или 97,1% к числу пассажиров за аналогичный период минувшего года.

Пассажирооборот за прошедшие 8 месяцев составил 6,026 млрд пассажиро-километров, или 121,9% к соответствующему периоду 2020-го.

Что касается грузооборота в январе – августе, то здесь также наблюдается положительная динамика: 20,3 млрд тонно-километров – 111% к аналогичному периоду 2020-го. Организации и ИП перевезли 46 млн тонн грузов, или 105,1% к такому же периоду прошлого года.

МЕРОПРИЯТИЕ

Дом там, где добро

«Вместе за безопасность» – под таким названием в Первомайском физкультурно-оздоровительном центре на ул. Никифорова прошло профилактическое мероприятие.

В нем приняли участие подростки, с которыми милиционеры проводят индивидуальную профилактическую работу, а также ребята, находящиеся в социально опасном положении, из Первомайского, Советского и Центрального районов.

Сотрудники отдела ГАИ Советского РУВД провели для участников викторину на знание Правил дорожного движения, разрешили им посидеть в служебных автомобилях и передать приветы друзьям по громкой связи.

Представители РОЧС Первомайского района напомнили присутствующим об основных правилах безопасности, а также организовали для них веселые конкурсы. Особенно ребятам запомнились соревнования по надеванию спасательной формы. Победителям вручены памятные сувениры.

Затем подростки, с которыми сотрудники милиции проводят индивидуальную профилактическую работу, приняли участие в соревнованиях по плаванью. После их наградили сладкими подарками.

– Мы не зря организовали мероприятие именно в субботу, ведь бесцельные прогулки подростков по городу зачастую и становятся причинами их противоправного поведения, – отметила начальник ИДН Советского РУВД майор милиции Татьяна Зинькевич. – Сегодня сотрудники нашей инспекции проводят индивидуальную профилактическую работу с 89 ребятами. Все они попали в поле зрения милиции за совершение различных правонарушений – распитие спиртных напитков, хулиганство и т. д. Отмечу, что они всегда с радостью принимают участие в проводимых нами акциях.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Эстакада закрыта

Временные изменения в организации дорожного движения вводятся из-за ремонтных работ и затронут ул. Кулешова, Серова и эстакаду пр-та Дзержинского.

В соответствии с решением № 2852 запрещается движение транспортных средств и самоходных машин по четной стороне ул. Кулешова от ул. Тухачевского до ул. Сурикова с 0.00 15 октября до 24.00 25 октября.

Согласно решению № 2856, движение транспорта по ул. Серова от пер. Асаналиева до ул. Асаналиева запретят с 6.00 9 октября до 24.00 11 октября.

Кроме того, в соответствии с решением № 2927 не будет движения транспорта по эстакаде пр-та Дзержинского: с четной стороны – с 1.00 4 октября до 1.00 18 октября, с нечетной – с 1.00 18 октября до 1.00 1 ноября.

КОНКУРС

Флюгер и другие «плюшки»

В столице проведут объезд административных районов, в ходе которого будет определен лучший в городе велосипедный гараж.

От каждого района представят по одному гаражу. Членам комиссии предстоит оценить их дизайн, качественные характеристики и другие параметры и выбрать наиболее удачную конструкцию.

Такой объезд позволит руководству администраций районов обменяться опытом в создании велогаражей, почерпнуть идеи, которые в дальнейшем могут быть воплощены в жизнь в их районах.

Такого рода конкурс в Минске проводится уже второй год подряд. В 2020-м среди конструкций, принимавших участие в смотре, были гаражи с флюгером на крыше, солнечной батареей, вертикальным хранением двухколесного транспорта и др. Лучшим комиссия признала гараж, расположенный на автостоянке в Ленинском районе возле дома № 14 на Игуменском тракте, рассчитанный на 42 велосипеда.

ГОСТЕХОСМОТР

Ответственных водителей прибавляется

В сентябре УП «Белтехосмотр» выдало более 81,5 тыс. разрешений на допуск к участию в дорожном движении.

Число выданных в сентябре этого года разрешений больше на 35,3%, чем в прошлом году.

При этом за минувший месяц свыше 61,86 тыс. разрешений получили физические лица (75,9% от общего количества).

В «Белтехосмотре» отметили, что в период за январь – сентябрь этого года выдано более 1,35 млн разрешений.

ЭКОЛОГИЯ

Точка опоры

В Минске активисты планируют создать и официально зарегистрировать Белорусскую ассоциацию моноколесников, сообщает корреспондент агентства «Минск-Новости».

Предпосылки для объединения моноколесников имеются: с каждым годом пользователей этих средств индивидуальной мобильности становится все больше. В Беларуси их насчитывается примерно 2 тыс., в столице – около 1200, в том числе 450 активных пользователей.

– За два года работы в Минске подготовил около 500 учеников, – рассказал инструктор по обучению езде на моноколесе Игорь Сущенко. – Самой младшей исполнилось 5 лет, самому старшему – 73 года. Моноколесники из-за одной-единственной точки опоры зачастую ведут себя более внимательно и осторожно во время движения, нежели владельцы электросамокатов и др. Ко мне приходят обучаться целыми семьями, даже люди с проблемами со здоровьем. У одного парня больной позвоночник, из-за чего он не мог пользоваться велосипедом и электросамокатом. Зато моноколесо подошло. И теперь молодой человек ездит на нем на работу.

По словам специалиста, это средство передвижения можно использовать не только для поездок, но и в качестве спортивного инвентаря. С созданием в Беларуси ассоциации моноколесников появится возможность официально устраивать различные выставки и соревнования, в том числе по моноколесному экстриму, а также кольцевые гонки на картинговой трассе и гонки на прямых участках. Соревнования будут проводиться на закрытых территориях, к примеру, стадионах с соблюдением требований безопасности.

– Наша цель – дальнейшая популяризация этого средства передвижения, чтобы все больше жителей городов пересаживались на экологический транспорт, освобождая тем самым улицы от автомобилей, – подчеркнул Игорь Сущенко.

Подготовила Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Не успел остыть асфальт…

В начале октября в Лиозно вдоль улицы Марии Октябрьской появился тротуар.

Это одна из самых оживленных улиц в городе, которая идет параллельно центральной – улице Ленина. Длина ее составляет 719 метров. Но тротуара там никогда не было. Для передвижения пешеходов существовала только обочина, что, мягко говоря, не является самым безопасным местом. Многие годы живущие здесь испытывали неудобство: после дождей всегда стояли лужи и грязь, вода вымывала камни…

Чтобы решить эту проблему, в начале августа началось строительство тротуара. Работы проводились в основном силами работников филиала «Лиозненское ДРСУ № 107» КУП «Витебскоблдорстрой».

Благодаря тому, что этот вопрос находился на личном контроле председателя райисполкома Сергея Земченка, по многочисленным обращениям граждан в проект дополнительно было включено асфальтирование прохода от автостанции в микрорайон Школьный.

И вот проблема решена! Не успел остыть асфальт, как проходящие мимо люди одобрительно обсуждали новую, а главное, удобную дорогу.

– Сколько лет мы ходили по ямам, грязи и камням. А теперь у нас хорошая дорога. Хочу поблагодарить председателя районного Совета депутатов Тамару Дриленок, которая поспособствовала в этом важном деле. И, конечно, огромное спасибо дорожникам, воплотившим идею в жизнь. Для нас это очень важно, – прокомментировала появление нового пути жительница Лиозно Галина Бабкина.

ПАНДЕМИЯ

Берегите себя и будьте здоровы!

Витебским горисполкомом 30 августа был утвержден комплексный план мероприятий по предупреждению распространения инфекции COVID-19 в Витебске. Прокуратура города совместно с сотрудниками Витебского зонального центра гигиены и эпидемиологии провела анализ обеспечения субъектами хозяйствования реализации этого плана.

Как сообщила помощник прокурора города Людмила Познякова, в ходе анализа выявлены нарушения элементарных требований, предъявляемых ко всем категориям граждан, за исключением малолетних детей, о ношении масок при входе в общественный транспорт и в пути следования в автобусах, трамваях, троллейбусах и маршрутных такси. Зачастую водители игнорируют необходимую защиту от проникновения инфекции – маски либо находятся на нижней части лица, либо надеты, но не закрывают носовую полость, либо отсутствуют вовсе. Особенно это касается водителей маршрутных такси, имеющих прямой контакт с пассажирами.

Установлено, что напоминание о необходимости соблюдения предписаний органов санитарно-эпидемиологического контроля водителями не производится, разработанный специально для этого ролик с записью в салонах не транслируется. Аналогичные недостатки имеются в торговых объектах, объектах сферы обслуживания населения. Вместе с тем меры, перечисленные в указанном комплексном плане, обязательны к исполнению всеми субъектами хозяйствования на территории города.

Кроме того, со стороны граждан наблюдается игнорирование правил противоэпидемиологической безопасности. При входе в торговые, социальные объекты, общественный транспорт, маски надевают не все, что влечет угрозу заражения вирусом.

Прокуратурой города внесено представление в Витебский горисполком об устранении выявленных нарушений.

ДТП

Не разъехались два МАЗа

В Орше столкнулись два МАЗа. Один из них опрокинулся.

В результате ДТП была деформирована крыша кузова одного из автомобилей. Внутри кабины оказался заблокирован и травмирован водитель. Второй покинул транспортное средство самостоятельно.

Авария произошла на пересечении автодороги М8 с выездом в сторону поселка Митьковщина. По рассказам очевидцев, один из грузовиков выезжал со стороны данного населенного пункта, второй двигался по трассе. В него и пришелся удар большегруза. Автомобиль отбросило в сторону, он вылетел на тротуар, сбив ограждение, отделяющее проезжую часть и участок для пешеходов, а там уже перевернулся, разбросав по дороге строительные блоки.

В результате аварии понадобилась помощь МЧС и скорой.

И снова встречка. И опять – трагедия

Резонансное дорожно-транспортное происшествие произошло на днях в Шумилинском районе. В результате аварии погиб заместитель председателя правительства Ивановской области Российской Федерации Сергей Коробкин.

Как сообщили в Следственном комитете, 5 октября примерно в 4.30 внедорожник 62-летнего россиянина выехал на встречную полосу и врезался в фуру. В результате ДТП Сергей Коробкин получил травмы и был госпитализирован в Шумилинскую центральную районную больницу.

Вместе с вице-премьером Ивановской области в Mitsubishi Outlander ехала женщина, которая в аварии не пострадала. А вот сам чиновник от полученных травм умер в белорусском учреждении здравоохранения.

Следственно-оперативная группа осмотрела место происшествия, зафиксировала следовую картину. Изъята запись видеорегистратора, находившегося в автомобиле Сергея Коробкина. Готовятся материалы для назначения необходимых экспертных исследований.

По факту ДТП Следственным управлением УСК по Витебской области возбуждено уголовное дело.

ВИДЕО ИЗ СОЦСЕТЕЙ

Зажал руку инспектору

На прошлой неделе в социальных сетях Витебска широко обсуждался видеоролик с видеорегистратора очевидца событий: автомобиль, нарушая Правила дорожного движения, маневрирует на проспекте Фрунзе с выездами на встречку. Посмотрели это видео и в Госавтоинспекции региона.

И не просто посмотрели, но и установили нарушителя. А когда его вызвали для разбирательства в ГАИ, дело приобрело неожиданный поворот.

Как рассказал начальник отдела агитации и пропаганды УГАИ УВД Витебского облисполкома Александр Казючиц, на встречу с инспекторами 18-летний водитель приехал на другой машине, на которую милиционеры попросили предъявить документы. Молодой человек отказался. Проверив приехавший автомобиль по базам, инспекторы выяснили, что он не имеет допуска к участию в дорожном движении.

Водителя попросили выйти из машины для начала ведения административного процесса. Молодой человек отказался и заблокировал дверь. После этого один из инспекторов попытался открыть ее через окно, но витебчанин поднял стекло, зажав при этом руку милиционеру.

Сотрудники ГАИ вскрыли автомобиль подручными средствами и задержали нарушителя.

Подготовил Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ПРОЕКТ

Небо одно и правила одни

Генпрокуратура предложила разработать нормативные требования для беспилотников.

Как считают в надзорном ведомстве, в Беларуси отсутствует надлежащее правовое регулирование использования беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в воздушном пространстве страны, что мешает обеспечению общественной безопасности.

Напомним, в августе 2018 года над территорией Заславского водохранилища в Минском районе на высоте около 900 м при заходе на посадку было зафиксировано опасное сближение Boeing-737-500 авиакомпании «Белавиа» с беспилотным летательным аппаратом, оператор которого не установлен. В нынешнем и прошлом годах также были многочисленные факты противоправного использования таких устройств.

Для повышения уровня безопасности полетов, минимизации рисков совершения правонарушений Генпрокуратура предложила заинтересованным госорганам и организациям установить нормативные требования к сертификации и учету БПЛА и их операторов, определить порядок оборота БПЛА с учетом их взлетной массы и назначения использования, а также предусмотреть ответственность за несоблюдение данных требований.

БЕЗОПАСНОСТЬ

С дорогой не шутят. Железной – тем более

Белорусская железная дорога призывает соблюдать правила безопасности на объектах железнодорожного транспорта и делает ставку на профилактические и контрольные мероприятия.

Вочередной раз обращается внимание граждан: наезд на пешехода, внезапно появившегося на пути поезда, предотвратить практически невозможно, так как его тормозной путь составляет более 1 км. Кроме того, при движении со скоростью 120 км/ч поезд за 1 секунду преодолевает 33 м, а пешеходу, чтобы перейти железнодорожный путь, требуется не менее 5–6 секунд.

За 9 месяцев на железной дороге произошло 73 случая непроизводственного травматизма, что на четыре больше, чем за аналогичный период прошлого года. Пострадали 73 человека (в том числе четверо несовершеннолетних), 45 из которых травмированы смертельно (один ребенок погиб).

Как отмечают в БелЖД, по-прежнему основной причиной несчастных случаев является нарушение элементарных правил безопасности: нахождение граждан в зоне железнодорожных путей в состоянии алкогольного опьянения, использование мобильных телефонов и наушников при переходе, нарушение водителями Правил дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов.

На магистрали регулярно проводится профилактическая работа по предупреждению несчастных случаев. В преддверии школьных каникул организуются акции «Дети и безопасность», «Стоп – неверный шаг». Работники железной дороги ежегодно принимают участие в проведении Международного дня безопасности на железнодорожных переездах и операции «Безопасность» совместно с сотрудниками МВД.

Важную роль в предупреждении правонарушений на магистрали играют добровольные дружины по охране правопорядка, которые совместно с правоохранительными органами и военизированной охраной БелЖД регулярно организуют рейды, отрабатывают объекты железнодорожной инфраструктуры.

На особом контроле техническое содержание и обустройство инфраструктуры, которые обеспечивают безопасное пребывание граждан на «железке». Так, за 9 месяцев 2021 года построено пять пешеходных переходов, капитально отремонтированы четыре пассажирские платформы, 15 пешеходных переходов и проезжая часть на 162 железнодорожных переездах. Кроме того, улучшено освещение на 45 пассажирских платформах и 33 железнодорожных переездах, установлено более 1 тыс. плакатов о мерах безопасности.

ТАКСИ

На те же грабли

За 8 месяцев этого года налоговые органы столичного региона провели 177 контрольных мероприятий по проверке работы перевозчиков пассажиров, в том числе таксистов. Об этом БЕЛТА сообщили в инспекции Министерства по налогам и сборам по Минской области.

Проверялись как субъекты хозяйствования, так и физические лица. «По результатам контрольных мероприятий доначислено налогов на сумму 12,7 тыс. рублей, обращено товарно-материальных ценностей на сумму 2,3 тыс. К административной ответственности по постановлениям инспекции и суда привлечены 136 лиц, сумма наложенных административных штрафов составила 52,7 тыс. рублей», – рассказали в инспекции МНС.

Работники подразделений оперативных мероприятий в сентябре занимались, в частности, выявлением и пресечением нарушений в сфере перевозок пассажиров автомобилями-такси на территории Копыля и Копыльского района. Установлены не только граждане, которые оказывают услуги без государственной регистрации и уплаты налогов, но и субъекты хозяйствования, принимавшие наличные денежные средства без использования кассового оборудования.

Двум физическим лицам за первый факт незаконной перевозки пассажиров вручены уведомления с разъяснениями о мерах ответственности. В отношении двух физлиц, повторно попавшихся на предпринимательской деятельности без государственной регистрации, составлены протоколы об административных правонарушениях. У одного гражданина изъят автомобиль стоимостью 6 тыс. рублей – на него наложен арест.

Материалы проверок направлены в экономический суд Минской области для рассмотрения.

Подготовила Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТБ»

Минский метрополитен

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

В контакте

Недавно специалисты Минского метрополитена приняли участие в дне информирования в контакт-центре Мингорисполкома. Заместитель начальника службы движения Юрий Гапеев, начальник организационно-аналитического отдела службы безопасности Олег Савельев и пресс-секретарь Андрей Дроб отвечали на вопросы граждан по различным направлениям деятельности подземки. Участие в освещении дня информирования приняла корреспондент агентства «Минск-Новости» Магда Крепак.

Сегодня мы публикуем вопросы, которые поступили в ходе прямой линии (а также до нее в редакцию агентства «Минск-Новости»), и ответы на них. Думаю, они будут полезны и познавательны для всех пассажиров подземки. Тем более что ее услугами в сутки пользуется как минимум треть жителей столицы.

– Пассажиры уже почувствовали, насколько комфортны и удобны новые составы производства ЗАО «Штадлер Минск». Планируется ли поэтапная замена старых составов на более современные?

– Безусловно, в планах города и предприятия – постепенное переоснащение и замена поездов с истекающим сроком эксплуатации. Новый подвижной состав появился сначала на Автозаводской, а затем и на Зеленолужской ветке. Сейчас на третьей линии метро эксплуатируются 6 четырехвагонных составов, а четыре пятивагонных задействованы на второй линии.

В Минском метрополитене разработан план закупки электропоездов до 2025 года как для новой Зеленолужской линии, так и Автозаводской (на второй ветке сейчас больше всего вагонов с истекающим сроком эксплуатации).

До 2025 года планируется приобрести 12 пятивагонных составов (взамен поездов с истекающим сроком эксплуатации) и 7 четырехвагонных – для третьей линии. Они будут закупаться в соответствии с действующим законодательством, то есть решения о поставщиках будут приниматься по результатам электронного аукциона.

– Чем пассажиры предпочитают оплачивать проезд в подземке?

– Все чаще они пользуются бесконтактной банковской картой. Пассажиры имеют возможность рассчитаться за поездки разными способами, что создает для них дополнительные удобства. В августе 38,4% предпочли не устаревающие пока жетоны, 37,7% – проездные, записанные на БСК, 21% – бесконтактные банковские карточки. Для сравнения: в 2020 году таким способом воспользовались 14,7% пассажиров метрополитена, а в 2019-м – более 6%.

Раньше у горожан периодически возникали вопросы по поводу так называемых отложенных платежей при расчете за поездки банковской картой. Сегодня по поводу объединения трех проходов в одну транзакцию люди обращаются редко, примерно один-два раза в месяц.

– Какое количество пассажиров ежедневно перевозит минское метро и сколько поездов каждый день проходит по трем веткам?

– По трем веткам подземки ежедневно пропускается более 1000 составов. Наблюдается постепенный рост пассажиропотока. За первое полугодие услугами метро воспользовалось более чем 111 миллионов 721 тысяча пассажиров (за аналогичный период 2020 года – свыше 111 миллионов 243 тысячи). По итогам 6 месяцев среднесуточный пассажиропоток в метро составляет 617 тысяч 246 человек (за первое полугодие прошлого года – 611 тысяч 228).

– Какова длина всех веток метро с учетом введенной недавно Зеленолужской линии?

– Эксплуатационная длина действующих линий нашей подземки в двухпутном исчислении – 41 километр. На них расположены 33 станции: 15 – на первой (Московской) линии, 14 – на второй (Автозаводской) и 4 станции – на третьей (Зеленолужской). Всего длина путей в однопутном исчислении с тупиками и путевым развитием депо – почти 110 километров.

– С какой скоростью двигаются поезда в метро?

– Средняя эксплуатационная скорость поездов (с учетом остановок) – 40,7 километра в час. При этом обеспечивается высокая регулярность движения составов с минимальным интервалом в часы пик – 120 секунд. А вообще, их скорость ограничена отметкой 80 километров в час.

– Сколько составов насчитывается в белорусской подземке и где ремонтируются поезда метро?

– Инвентарный парк метрополитена – 390 вагонов, из которых сформировано 73 пятивагонных и 6 четырехвагонных составов. Минский метрополитен одним из первых в СНГ освоил капитальный ремонт электропоездов на собственной базе. Сейчас такие виды работ производятся в электродепо «Могилевское». Это позволяет избежать капремонтов на предприятиях, расположенных за пределами Беларуси. Ведь практически все поезда (за исключением десяти новых, выпущенных на производстве ЗАО «Штадлер Минск») произведены в Российской Федерации. В частности, это составы, поставленные в разные годы в наш метрополитен Мытищинским и Санкт-Петербургским заводами. Поэтому при их капитальном и других ремонтах в Беларуси происходит значительная экономия финансовых средств, сокращаются сроки пребывания поездов в ремонте.

– Пользуется ли популярностью биометрический сервис проекта «Смотри и проходи», о котором много писали в прошлом году?

– В марте прошлого года руководством Мингорисполкома была поставлена задача перед Минским метрополитеном проработать возможность оплаты проезда с помощью системы распознавания лиц. Вскоре появился совместный пилотный проект метро и ОАО «АСБ Беларусбанк» по тестированию инновационной технологии с использованием биометрического сервиса «Смотри и проходи».

Между банком и метрополитеном было заключено соглашение о конфиденциальности, создана двусторонняя рабочая группа. Банк получил от поставщика необходимое программное обеспечение и биометрический терминал, который установили на одном из турникетов в метро. При этом была обеспечена закрытость хранилища биометрических слепков и обработки запросов от терминала. На тестовой площадке банка установили и подключили к банковскому серверу биометрический терминал. Вскоре провели работы по интеграции соответствующих данных в мобильное приложение банка M-Belarusbank SDK. С его помощью клиенты могут регистрировать слепок лица на сервере банка и привязывать свою платежную карточку. По завершении тестирования стенд установили на одном из турникетов станции «Площадь Ленина».

Тестирование полного цикла процесса прохода и оплаты, которое проводилось в мае 2020 года, прошло успешно.

Весь процесс прохождения через турникет с распознаванием лица и оплатой занимает около двух секунд (менее одной секунды на сверку лица и столько же на проведение оплаты). В сканер встроен инфракрасный датчик, который позволяет понять, что перед ним человек, а не, к примеру, манекен, кукла или фотография.

Сейчас проводится опытная эксплуатация пилотного проекта «Смотри и проходи» на шести вестибюлях станций «Институт культуры», «Площадь Ленина» и «Немига». В среднем в месяц этим способом оплаты пассажиры пользуются около 150 раз.

– Какие правила безопасности чаще всего нарушают пассажиры Минского метрополитена?

– Есть те, кто пытается пройти на платформу в нетрезвом виде, нарушить общественный порядок. Одним из наиболее частых нарушений Правил перевозки пассажиров метрополитеном, которые фиксируются нашими сотрудниками службы безопасности, можно назвать попытки пронести запрещенные к перевозке предметы и вещества. В том числе и те, которые могут причинить вред жизни, здоровью, имуществу пассажиров или вызвать повреждение, загрязнение вагонов. В 2021 году основную часть выявленных предметов и веществ, запрещенных к перевозке в подземке, составляли крупногабаритные и длинномерные предметы. Среди них ручная кладь, размер которой в сумме измерений по длине, ширине и высоте превышает 200 сантиметров, рулоны длиной более 170 и диаметром более 15 сантиметров. Были пассажиры, которые пытались пронести в метро петарды и фейерверки, газовые баллоны объемом более 0,5 литра, огнеопасные и окисляющие вещества без заводской упаковки или с нарушением ее целостности (разрешенные к продаже населению), острые или режущие предметы, лыжи, коньки, удочки, буры без упаковки или чехлов, исключающих причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров.

Выявлялись также вещи с признаками огнестрельного и холодного оружия, а также боеприпасы у пассажиров, не имеющих соответствующего разрешения на их ношение и перевозку. Все подозрительные и потенциально опасные предметы для проверки и принятия решения были переданы сотрудникам правоохранительных органов.

Немало также тех, кто пытается провезти в подземке животных и птиц без соблюдения установленных санитарных норм и правил, а также велосипеды, самокаты и подобные средства передвижения, размер которых в сумме измерений по длине, ширине и высоте превышает 200 сантиметров. Встречаются и граждане, нарушающие общественный порядок на станциях и в вагонах, создавая своими действиями, состоянием и поведением неудобства другим пассажирам. Фиксируются случаи причинения вреда имуществу метрополитена, в частности, нанесения надписей и наклеек.

Раньше нередки были и ситуации, когда некоторые подделывали документы (справки, удостоверения) или использовали чужие для того, чтобы воспользоваться правом льготного проезда. Как правило, в подобных случаях в документах переклеивалась фотография либо вносились изменения в сроки их действия. В 2021 году таких случаев фиксировались единицы.

Кстати, за совершение подобных противоправных действий законодательством предусмотрена уголовная ответственность (часть 1 статья 380 Уголовного кодекса Республики Беларусь). Если предъявленные документы вызывают подозрение в подлинности, работники службы безопасности метрополитена для осуществления правовой оценки действий пассажиров в любом случае вызывают сотрудников правоохранительных органов.

Андрей ДРОБ,
пресс-секретарь Минского метрополитена

АКЦИИ ГАИ

Перекресток. Маневр. Пешеход

Под такими названиями на Гомельщине проходит череда акций по профилактике ДТП. Мероприятия продлятся по 11 октября.

Причины дорожно-транспортных происшествий всем известны: нарушение водителями правил маневрирования или проезда перекрестков, непредоставление преимущества в движении пешеходам, а также нарушение ими правил перехода проезжей части. В связи с этим на территории каждого из районов области проходят профилактические мероприятия, рассказали в УГАИ.

Предупредить ДТП, которые случаются, когда водители не пропускают пешеходов на переходах, призвана акция «Уступи дорогу пешеходу». Она проходит на дорогах Брагинского, Кормянского, Речицкого, Светлогорского и Чечерского районов. Сотрудники ГАИ ведут там гласный, негласный и смешанный контроль за соблюдением водителями правил проезда пешеходных переходов.

В Гомеле, Буда-Кошелевском, Лельчицком, Октябрьском и Рогачевском районах проходит акция «Маневр». Госавтоинспекторы направляют свои усилия на предупреждение ДТП по причине нарушений правил маневрирования, обгона и выезда на полосу встречного движения. Во время мероприятия «Перекресток» на дорогах Гомельского, Ветковского, Ельского, Житковичского, Мозырского, Наровлянского и Петриковского районов стражи дорог отработают пересечения, где наиболее вероятны нарушения правил проезда перекрестков, в том числе на запрещающий сигнал светофора.

Акция «Пешеход» направлена на профилактику пешеходного травматизма в Добрушском, Жлобинском, Калинковичском и Хойникском районах. Особое внимание – уязвимым участникам дорожного движения, которые нередко нарушают правила перехода проезжей части.

В УГАИ напомнили о необходимости соблюдать ПДД: «В этом залог безопасности и сохранения жизни. Грубые нарушения на дороге приводят к ДТП, в которых страдают люди. Будьте разумными, осторожными и максимально внимательными».

ПЬЯНЫЙ ЗА РУЛЕМ – ПРЕСТУПНИК

С таким промилле не живут!

Тем более не садятся за руль... Однако в крови виновника ДТП было обнаружено 4,46 промилле алкоголя.

В прошлые выходные на территории Гомельской области сотрудниками ГАИ были задержаны 30 водителей, которые управляли транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.

64 водителя не предоставили преимущества в движении пешеходам и 101 не имел права управления. Со стороны пешеходов, в свою очередь, было зарегистрировано 383 нарушения Правил дорожного движения. 53 из них были изъяты с проезжей части в нетрезвом виде и 114 не обозначили себя световозвращающими элементами в темное время суток.

Несмотря на усиленный контроль за безопасностью на дорогах, в этот период произошло три дорожно-транспортных происшествия, в которых 5 человек получили травмы различной степени тяжести. Одно из них случилось 3 октября в Гомеле. 78-летний водитель, управляя автомобилем «Хендай», не предоставил преимущества и совершил наезд на 67-летнего пешехода, который переходил проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. Тот с травмами был госпитализирован в ГУЗ «Гомельская областная клиническая больница».

В этот же день в Гомеле произошло еще одно ДТП. 27-летний водитель автомобиля «Ягуар», находясь в состоянии алкогольного опьянения, двигался по проспекту Ленина и в пути следования не учел безопасный боковой интервал, не справился с управлением и совершил наезд на припаркованный в попутном направлении «Хендай» с находившимися в нем 61-летним водителем и 34-летним пассажиром. По инерции машину отбросило на еще два припаркованных транспортных средства – «Фиат» и «Мерседес». У водителя «Ягуара» в крови было обнаружено 4,46 промилле алкоголя!

В результате ДТП травмы получили водитель и пассажир автомобиля «Хендай» – обоих госпитализировали, а также виновника аварии – водителя «Ягуара», которого после оказания помощи отпустили домой.

Уважаемые водители! Будьте максимально внимательными и бдительными при подъезде к опасным участкам дорог, в частности к пешеходным переходам. Помните, что согласно требованиям ПДД вы обязаны предоставить преимущество пешеходам, которые пересекают проезжую часть по регулируемому или нерегулируемому пешеходному переходу. А пешеходам, прежде чем перейти дорогу, необходимо посмотреть по сторонам и убедиться, что водители останавливаются и предоставляют им преимущество.

Кроме того, Госавтоинспекция в очередной раз напоминает, что садиться за руль в состоянии опьянения строго запрещено. Под действием алкоголя водитель неправильно оценивает дорожную обстановку, нарушает ПДД и, как следствие, совершает дорожно-транспортное происшествие, в котором страдают и другие люди. Относитесь более ответственно к собственной безопасности и обдумывайте каждое свое действие!

САМЫМ НЕЗАЩИЩЕННЫМ

Каждому по фликеру

Обозначить световозвращающими элементами самую незащищенную категорию участников дорожного движения – пешеходов и велосипедистов – взялись сотрудники Госавтоинспекции в рамках республиканской профилактической акции «Пешеход».

По информации отделения агитации и пропаганды УВД Гомельского облисполкома, статистика дорожно-транспортных происшествий свидетельствует о том, что за 8 месяцев этого года с участием пешеходов произошло 78 ДТП, из них в темное время суток – 33, где 8 человек погибли и 25 – получили травмы различной степени тяжести. Еще 18 ДТП случилось с пешеходами, которые не имели при себе световозвращающих элементов: 13 человек были травмированы, 5 – погибли. Все они, пренебрегая собственной безопасностью, посчитали использование фликеров необязательным. Сотрудники ГАИ во время несения службы на территории Гомельской области проводят с пешеходами профилактические беседы, вручают им световозвращающие элементы и жилеты повышенной видимости.

Уважаемые пешеходы и велосипедисты, несмотря на усиленный контроль ГАИ, помните, что ваша безопасность напрямую зависит только от вас самих. Двигаясь в темноте по краю проезжей части без фликеров, вы не видны водителю, что может стать причиной дорожно-транспортного происшествия.

Материалы подготовили Людмила КОПАТЬ, «ТБ», и Ольга КУРБИЕВА, инспектор отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Гомельского облисполкома

Трагедия на трассе

Это произошло 2 октября в Красноармейском районе на 58-м км трассы Новороссийск – Керчь.

Водитель автомобиля Nissan, двигающийся со стороны Краснодара в сторону Темрюка, превысил скорость и, не справившись с управлением, врезался в железобетонное ограждение на участке, где проводился ремонт дороги. После этого автомобиль загорелся. Мужчину госпитализировали в Славянскую ЦРБ, где от полученных ранений он скончался.

По данному факту в ОМВД по Красноармейскому району назначено проведение проверки с целью установления всех обстоятельств произошедшего, говорится в сообщении пресс-службы ГУ МВД по Краснодарскому краю.

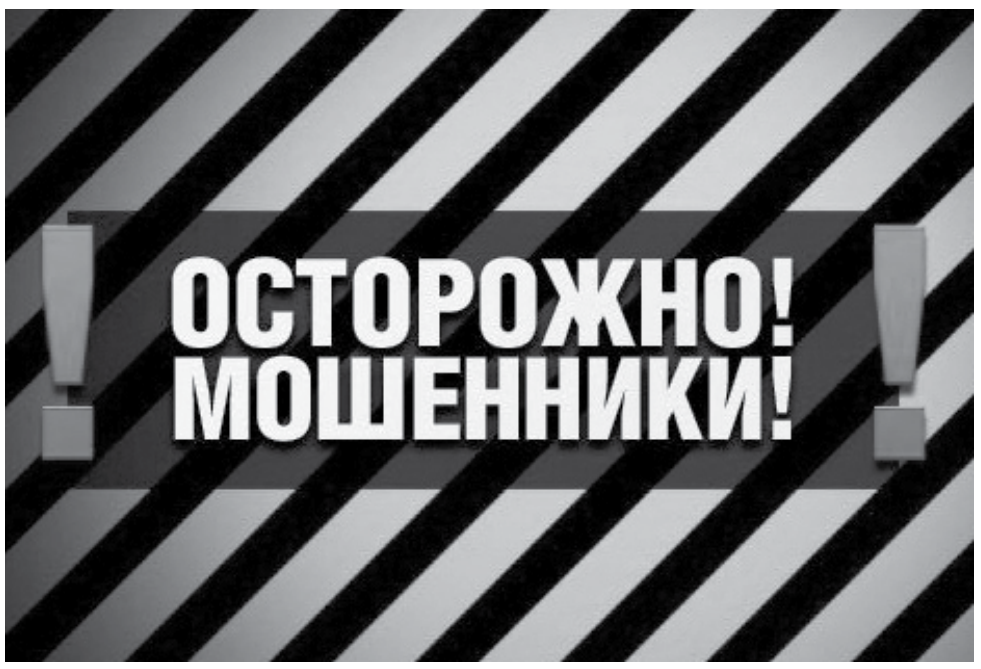
Погибший являлся сотрудником полиции, он приехал из Крыма. После окончания проверки материалы дела будут переданы в республиканское управление МВД.

Ранним утром на сенокосе

Правоохранительные органы проводят проверку по факту ДТП в Якутии с участием квадроцикла, в результате которого погиб один человек. По данным ГИБДД, транспортным средством управлял водитель в состоянии опьянения.

ДТП произошло в местности Лонкуруйа в Амгинском районе. Утром 5 октября 49-летний мужчина за рулем квадроцикла ЗЕТ при движении по сенокосным угодьям не справился с управлением на крутом подъеме и опрокинулся. 43-летний пассажир скончался на месте происшествия.

Освидетельствование водителя показало 0,906 промилле алкоголя в выдыхаемом воздухе. Он пояснил, что перед поездкой они с другом употребили водку. Также установлено, что ранее водитель был лишен права управления транспортными средствами за отказ от прохождения медицинского освидетельствования. Материалы о ДТП переданы в следственные органы.



Каскадеры, автоюристы и прочие аферисты

Страховые мошенники ловят своих клиентов буквально на удочку – на фишинговые сайты. При мелком ДТП они вешают на своего визави повреждения, полученные ранее. И выкупают за бесценок право требования к страховщику. В итоге в минусе остается честный, но доверчивый автовладелец.

Как сообщил руководитель главного центра страховых проверок полковник полиции в отставке Дмитрий Кондратьев, в настоящее время существенно уменьшилась практика таких подставных ДТП, когда ставят под небольшой удар добросовестному водителю уже битую машину.

– Это связано с обилием средств видеофиксации. Но если вдруг добросовестный водитель попадает в такое ДТП, где четко видны признаки мошенничества, а такими признаками будут явно несоответствующие мелкому столкновению повреждения, можно не ограничиваться вызовом ГИБДД, а сообщить по номеру 102 о преступлении. Если это не даст результатов при подаче заявления в страховую компанию, нужно изложить свои подозрения, чтобы там могли назначить трасологическую экспертизу. Ведь при проведении такого исследования можно детально восстановить обстоятельства ДТП и определить, соответствуют ли повреждения автомобиля. В моей практике на основании трасологических экспертиз было установлено, что серия крупных тотальных аварий при наезде передом автомобиля на деревья осуществлялась в других местах, а машины просто подвозились на места ДТП, – говорит эксперт.

Недавно, кстати, банду таких «каскадеров» задержали в столичном регионе. Злоумышленники покупали дорогие автомобили, страховали их по КАСКО, после чего имитировали столкновения машин с деревьями. Но экспертов насторожило отсутствие человеческих жертв при тотальных повреждениях железа: машины не подлежали ремонту и оплачивались страховой компанией по рыночной стоимости. В ходе следственных мероприятий и благодаря трасологической экспертизе было установлено, как повреждались машины.

Мошенники разгонялись, направляли автомобиль в дерево и на полном ходу выскакивали из салона, а машина вдребезги разбивалась. Сегодня за мошенничество в особо крупных размерах и организацию преступной группировки «каскадерам» грозит до 10 лет лишения свободы каждому.

Еще один вид мошенников наживается на автовладельцах, попавших в ДТП. Их называют автоюристами. Они возмещают пострадавшим ущерб, за это заключают договор цессии, то есть уступки права требования к страховой компании. Как правило, платят они значительно меньше, чем заплатил бы страховщик. Кроме того, они всяческими способами доводят дело до суда, чтобы получить еще дополнительную прибыль. Однако надо понимать, что все эти выплаты облагаются налогом на доход. С полученных со страховщика денег налог будет платить не автоюрист, а пострадавший в аварии, подписавший договор цессии.

Другого рода мошенники пытаются нажиться на добросовестных автомобилистах еще до ДТП.

Первая опасность для автовладельца – это покупка поддельного полиса ОСАГО. По такому документу ни один страховщик возмещать ущерб не будет. Да и сотрудник ГИБДД, если его проверит, то выпишет штраф. Чаще всего поддельные полисы продают некие коммерсанты, которые располагаются рядом с подразделениями ГИБДД. В таких местах точно не стоит оформлять договор. Предложение оформить полис может прийти по электронной почте или появиться в соцсетях. Как правило, такая ссылка отправит на так называемый фишинговый сайт, полностью повторяющий дизайн и структуру сайта настоящей страховой компании. Разница будет только в доменном имени. Причем отличаться может лишь одна буква в его написании или добавится лишний символ.

Эксперты советуют не пользоваться первыми попавшимися ссылками. И всегда проверять доменные адреса сайтов, которые торгуют ОСАГО. Если нет желания или необходимости оформлять электронный полис, то лучше обратиться непосредственно в офис страховой компании, а не к посреднику.

Надо учитывать, что стоимость полиса ОСАГО не может быть ниже рыночной. Если его продают дешево, значит, это подделка. Кстати, проверить бланки полисов ОСАГО, а также сами полисы всегда можно на сайте Российского союза автостраховщиков либо в приложениях к смартфонам «Помощник ОСАГО» или «ДТП. Европротокол».

Мошенники не останавливаются на имитации аварий, в которых страдают автомобили. В январе этого года в Волгоградской области в страховую компанию обратился якобы родственник погибшего в ДТП гражданина за выплатой в связи с его смертью. В таких случаях страховщик виновника выплачивает родственникам 500 тысяч рублей, что он и сделал. Но вскоре специалисты службы экономической безопасности компании установили, что ДТП не было, а «погибшие» живы. Комплект документов был поддельный. Не прошло и года, как группа лиц, причастная к организации этой схемы, была поймана. Им грозит до 10 лет лишения свободы.

Казалось бы, это проблемы страховщиков. Но за страховых мошенников расплачиваются все автовладельцы. Ведь чем больше таких случаев, тем убыточнее ОСАГО и выше на него тарифы.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

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, каким-то из них повезло больше – часть мостов является символом и достопримечательностью не только населенного пункта, но порой и целой страны. Однако все они выполняют очень важную роль – призваны соединять берега, преодолевать препятствия и объединять людей. Мосты стали символом самоутверждения человека и преодоления сил природы. Они несут огромное торговое и стратегическое значение.

РОССИЯ

Красный вантовый мост, известный как Живописный, – важное звено транспортной системы Москвы. Это еще и яркое украшение столицы России, и одно из самых концептуально примечательных инженерных сооружений в мире. Оно связывает два берега реки и две части Краснопресненского проспекта и входит в состав Краснопресненского проспекта и проспекта Маршала Жукова. Это самый высокий мост такого типа в Европе.

Конструкция Живописного моста впечатляет как с технической, так и с эстетической точки зрения. Он вполне соответствует своему названию, хотя получил его не за внешний облик, а по наименованию расположенной рядом улицы. Элегантная параболическая железобетонная арка, объединившая берега Москвы-реки, – наиболее яркий элемент сооружения. Она эффектно смотрится со всех ракурсов: как при выезде из туннеля, так и с обоих речных берегов. Стройная конструкция окрашена в необычный цвет, который в зависимости от освещения приобретает то красный, то алый, то коралловый оттенок.

Конкурс на проект моста, связывающего район Крылатское и Серебряный Бор, стартовал в начале 2000-х. Сложность задачи заключалась в том, что по обоим берегам реки располагаются природоохранные зоны, где запрещено строительство. Поэтому традиционные решения трассы мостового перехода не подходили для поставленной задачи. В результате городские власти остановились на решении, что опора (арочный пилон) сооружения получит форму арки с прикрепленным к ней с помощью вант мостовым полотном. Вопреки общепринятому канону несущие балки пришлось расположить не поперек, а вдоль реки для сохранности природных зон и во избежание помех для судоходства. Под сводом пилона позже была допроектирована смотровая площадка в виде стеклянной подвесной капсулы эллипсоидной формы, напоминающей летающую тарелку. Каркас капсулы собрали на проезжей части и подняли на арку с помощью домкратов. Возведение моста началось в сентябре 2004 года. Открытие состоялось 27 декабря 2007-го.

Несущие конструкции сооружения окрашены в красный цвет. Сами ванты французского производства состоят из высокопрочных канатов, покрытых полиэтиленовой трубой. Фундамент опирается на сваи длиной 20–40 м и диаметром 1,5 м. Сваи, в свою очередь, опираются на известняки, зацементированные для заполнения возможных карстовых пустот. Благодаря уникальной особенности мост мог бы раскачиваться, как качели, но для исключения неконтролируемых колебаний на одной из опор установлены их гасители – демпферы, изготовленные в Германии.

Пилон Живописного выполнен в виде стальной арки, смонтированной навесным способом без временных опор. Элементы соединены между собой высокопрочными болтами. Изготовление, сборка и монтаж конструкций осуществлялись одновременно с двух берегов с крайне высокой точностью с допустимым отклонением всего 3 мм. Пролет арки моста составляет 182 м, высота – 90 м. Протяженность же сооружения – 1460 м. Его ширина – 37 м. Главный пролет простирается на 409,5 м. Конструкция включает 72 ванты. Расстояние от уровня воды до шоссе – 30 м. Мост оборудован экранами, поглощающими шум, а также лестничными сходами.

Стеклянная капсула, подвешенная под аркой, придает ее конструкции инопланетный вид. О ней москвичи сложили множество легенд. Кому-то по душе версия о том, что капсула – это приманка для НЛО, а кто-то верит, что своей формой она обязана легендарной кепке мэра Москвы Лужкова, который лично одобрил проект Живописного моста. В действительности капсула – неотъемлемый технологический элемент сооружения, обеспечивающий уменьшение парусности и придающий ему устойчивость.

НОРВЕГИЯ

Мост Леонардо да Винчи неподалеку от Осло называется так не случайно. Великий художник, изобретатель, ученый, гений, во многом обогнавший свое время, имеет к нему самое непосредственное отношение.

В 1501 году Леонардо да Винчи разработал мост, соединяющий бухту Золотой Хорн между нынешним Стамбулом и Перой в Турции. План его был частью более крупного проекта общественных работ, представленного султану Бежазет II в 1502 году. Он известен как мост Золотого Рога или Король мостов. Мастер разработал его с беспрецедентным размахом – длиной 720 футов (240 м), с использованием технологий прессования, которые не применялись в течение еще 300 лет.

Это сооружение должно было поразить публику, и не только своими гигантскими размерами. Оно представляло собой очень пологую и широкую арку, нависающую над морем, и «само собою образовывало свои устои», то есть не имело привычных креплений. Его секции соединялись по принципу ласточкиных гнезд. В самом деле, этим же способом строятся птичьи гнезда, плетни и корзины.

Критики утверждали, что он не может быть построен, и скептически настроенный султан отказался от проекта. На протяжении очень длительного времени мост Золотого Рога продолжал оставаться незавершенным проектом.

Спустя пять веков, в 1995 году, норвежский художник Вебьорн Санд, известный своими гигантскими публичными художественными инсталляциями, увидел эскиз творения Леонардо да Винчи из балок в музее, где были представлены архитектурные и инженерные идеи знаменитого итальянского мастера. Норвежец загорелся планами воскресить проект великого коллеги, в котором Леонардо да Винчи нашел идеальное сочетание эстетических и функциональных решений.

Художнику удалось убедить власти в необходимости строительства такого сооружения. В результате дорожное ведомство Норвегии приняло решение о реализации проекта. Новый мост уступает своему средневековому прототипу в длине – 100 м вместо 346. Однако он в точности повторяет все конструкторские и эстетические достоинства моста Леонардо.

Эта конструкция, перекинутая на высоте 8 м над автострадой Е-18, в 35 км к югу от Осло, служит в качестве пешеходного перехода.

При реализации проекта пришлось поступиться только одной задумкой Леонардо да Винчи. В качестве строительного материала было использовано дерево, тогда как 500 лет назад мост планировалось построить из камня. Каменная версия обошлась бы слишком дорого. В результате на возведение моста потрачено 1,36 млн долларов.

С помощью аддитивных технологий было создано 126 блоков, которые внешне имитировали обычный камень. Мост удалось собрать не сразу, на строительство ушло достаточно много времени. Например, чтобы поставить один блок, приходилось тратить более 5 часов. Однако результат превзошел все ожидания.

ФРАНЦИЯ

Пешеходный мост Искусств (Pont des Arts) считается одним из красивейших во французской столице. Кроме того, это первый железный мост Парижа через реку Сену. Он соединяет по прямой линии Институт Франции, частью которого является знаменитая Французская академия, и квадратный двор Луврского дворца.

Длина Pont des Arts – 155 м, ширина – 11 м. Состоит он из семи пролетов, длина каждого – 22 м, опирающихся на шесть железобетонных опор с каменной облицовкой. Возводили его по приказу Наполеона в 1801–1804 годах. Свое название он получил в честь Лувра, который в начале XIX века называли Дворцом Искусств благодаря собранным в нем коллекциям произведений искусства. Стоимость постройки составила 787 655 франков и 65 сантимов. На открытие искусственного сооружения собралось более 60 тысяч парижан, чтобы первыми пройти по мосту. До 1848 года за пользование им взималась пошлина – один су.

В 1852 году итальянский архитектор Луи Висконти, которому Наполеон III поручил работу над Лувром, должен был заняться перестройкой моста Искусств. Был запланирован снос одного из сводов, связанный с расширением набережной Конти. После неожиданной смерти Висконти в 1853 году его дела принял Эктор Лефюэль. Под его же руководством мост был расширен в 1871–1876 годах.

Конструкция Pont des Arts получила значительный урон во время бомбардировок Первой и Второй мировых войн. Также частичному разрушению способствовали и баржи, которые часто сталкивались с мостом. Последний раз это произошло в 1979 году, что привело к обвалу значительной части сооружения. В результате мост нуждался в реконструкции. В 1977 году его закрыли. Заново он был отстроен в 1981–1984 годах с участием Луи Арретча, который опирался при строительстве на планы прежнего моста. Число арок было сокращено с девяти до семи, чтобы выровнять Pont des Arts по новому мосту.

27 июня 1984 года мэр Парижа Жак Ширак торжественно открыл это сооружение.

Pont des Arts часто используется художниками и фотографами в качестве студии под открытым небом благодаря живописным видам, открывающимся с моста, здесь же они выставляют свои работы. Летом парижане устраивают на мосту пикники. После заката он превращается в площадку для встреч с друзьями. Приходить сюда стоит пораньше, чтобы занять очередь среди желающих провести здесь вечер.

С 2008 года стало традицией как символ верности влюбленных прикреплять к мосту замок, часто с их именами, а ключ бросать в Сену в знак нерушимости уз. «Замки любви» появились в таком количестве, что создали угрозу ограждениям сооружения. Летом 2014 года под их весом часть перил обрушилась. Кроме того, власти Парижа обеспокоились экологическим вредом от множества брошенных в Сену ключей. В рамках эксперимента часть перил была закрыта специальным стеклом. В июне 2015 года было демонтировано несколько десятков тысяч навесных замков, которыми за последние годы обросла ограда сооружения.

Мост Искусств часто упоминается в художественной литературе. В частности, в романах Бальзака, Хулио Кортасара, Эмиля Золя, Виктора Гюго. Его можно увидеть и в художественных фильмах.

Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

Завелся, тронулся, остановился. Экзамен сдан!

Получение водительского удостоверения – важная веха в жизни каждого человека, открывающая перед ним новые возможности. Оказывается, в разных государствах в этом деле есть как множество схожих черт, так и масса отличий. Как получают водительское удостоверение в различных странах мира?

Россия: экзамен состоит из трех частей

Права на управление автомобилем можно получить с 18 лет. Для всех обязательны обучение в автошколе и медицинская комиссия. Среднее время обучения – 3–4 месяца (190 часов). Затем следуют оплата пошлины и экзамены в ГИБДД, состоящие из трех частей: теоретический тест (не больше двух ошибок в 30 вопросах), проверка первичных навыков вождения на автодроме, поездка по городу. Стоимость и сложность разнятся в зависимости от региона.

Финляндия: самообразование и временное удостоверение

В стране без личного автомобиля никуда – множество рассыпанных по ее территории хуторов, маленьких городков, расположенных на значительном расстоянии друг от друга. Получить права можно уже с 15 лет, правда, только на скутер. С 16 – на малокубатурный мотоцикл (до 125 куб. см), а с 18 – обычные автомобильные права. Кстати, доступно обучение и на русском, но это дороже.

Собираясь за водительским удостоверением в Финляндии, будущий автомобилист сначала получает справку в полиции – там его проверяют по всем возможным базам. Затем кандидата ожидают как минимум три разделенных по времени этапа обучения: обычный, зимний и экстремальный (где отрабатываются заносы и прочие сложные ситуации).

Германия: долгий и упорный труд

Желающие обучиться вождению в Германии должны настроиться на долгий и упорный труд. Программа обучения включает в себя расширенные курсы первой помощи, езду по автобану в темное время суток, самоподготовку на общедоступных автодромах.

Теории тоже хватает, причем если завалить ее три раза, то придется еще проходить так называемый тест на адекватность. Практическая часть экзамена – езда по городу – длится не менее 45 минут. Инструктор в Германии – профессия престижная и высокооплачиваемая, к уровню подготовки таких специалистов предъявляются самые жесткие требования. Равно как и к состоянию их учебных авто.

Швеция: права по почте

В программу обучения шведских водителей в обязательном порядке входит трехчасовая лекция на тему того, чем за рулем заниматься недопустимо. Там рассказывают и об алкогольном опьянении, и опасности недосыпа и усталости. Легкой жизни новичкам никто не обещает: так, они обязаны продемонстрировать навыки езды по скользкой дороге.

Длительность практической части экзамена при этом не регламентируется: кому-то везет «отстреляться» и за десять минут, кого-то гоняют по дорогам и час, и полтора. Что касается теории, то можно допустить до 18 ошибок в 70 вопросах. В случае успеха новенькие права присылают по почте в течение месяца. Само собой, ездить без них нельзя, даже если экзамен был сдан безупречно.

США: страна на колесах

Америка – страна, в которой жизнь немыслима без личного автомобиля, поэтому права здесь разрешается получать уже с 16 лет. Правила разнятся от штата к штату, но есть и общие моменты.

Так, теорию почти никто не учит в автошколе, куда проще зазубрить все экстерном. Сдавать теоретический экзамен можно на 10 языках, в их число входит и русский. Тест содержит несколько десятков вопросов – не только на знание правил, но и на логику. Несколько ошибок допустимо. Если провалили первую попытку, можно взять еще две в тот же день.

Для подготовки к практической части обычно нанимают инструктора. Допуск к теории стоит 30–40 долларов, в такую же сумму обычно обходится и час вождения. Каждому требуется разное число дополнительных накатов, поэтому итоговая стоимость обучения зависит от индивидуальных особенностей ученика. Но инспекторы лояльны к недочетам новичков, поэтому процент завалившихся на практике невелик.

Индия: дорожный хаос

Движение в Индии – классический образец дорожного хаоса, и обучение будущих водителей отчасти этому способствует. На самом деле к услугам инструкторов прибегает лишь немногочисленная обеспеченная прослойка населения. Все остальные учатся у родных и друзей, да и до получения прав дело доходит далеко не всегда. В лучшем случае денег хватает на оплату экзамена, но чтобы его не сдать, нужно очень постараться. От кандидатов в водители требуется тронуться с места, изобразить правый поворот, а затем аккуратно остановиться. И все, можно смело выезжать на дороги общего пользования.

А КАК У НИХ?

Япония: кредит под права

Японские автошколы чрезвычайно дороги даже для японцев – стоимость обучения здесь сопоставима с месячной зарплатой, так что многие берут под это кредит.

Есть возможность немного сэкономить и подготовиться самостоятельно, но практика показывает, что с первого раза с этим справляется лишь треть желающих. На практическом экзамене ученика никто не жалеет: маршруты всегда длинные, сложные, испытание проводится в самые загруженные часы. Часть пути нужно преодолеть по памяти, лишь раз взглянув на карту, а еще свои действия на дороге полагается аргументировать вслух: почему совершил этот маневр, остановился именно здесь и так далее.

Зато какое удовольствие ездить по японским дорогам! Вот уж где водителя ждет торжество культуры, безопасности и взаимной вежливости. Незадолго до окончания срока действия прав водитель получает уведомление об этом. Он должен появиться в центре лицензирования водителей, прослушать небольшую лекцию об актуальных изменениях в ПДД, а также посмотреть поучительный фильм о ДТП и пройти небольшой тест. Тем, кто проигнорирует такой визит, права аннулируют – придется заново сдавать и теорию, и практику.

Израиль: пересдавать можно бесконечно

Экзамен сдается на нескольких языках (включая русский) удаленно. Нужно ответить на 30 вопросов, допустимы 4 ошибки. Через сутки результат обнуляется. Пересдавать можно бесконечно, но каждая пересдача – платная.

Обучение вождению индивидуальное. Каждый инструктор проходит строгое лицензирование. С кандидатом проводится не менее 28 уроков. В среднем на полный курс обучения уйдут 3 месяца и 850 долларов США. Сам экзамен и проверка зрения стоят еще 125 долларов.

Корея: авто на вес золота на севере и упрощенная схема получения прав на юге

В Северной Корее получить права очень непросто – учиться нужно не менее года, а разновидностей водительских удостоверений существует не менее десятка, включая разрешения на управление спецтехникой. В программу обучения обязательно входит и ремонт автомобиля – транспортные средства в КНДР вообще на вес золота, и позволить себе личную машину могут очень немногие.

А вот в соседней Южной Корее все намного проще: шесть часов практики, минимум времени, несложный тест – и права в кармане. Немудрено, что сюда приезжают за удостоверениями японцы и китайцы: так намного проще получить заветную корочку, а потом просто обменять ее на родине. К тому же это еще и значительно дешевле.

Чехия: дешевле, чем в других странах ЕС

Обучение в пражской автошколе стоит около 350 долларов США. Курс длится 1,5–2 месяца и почти не отличается от привычных нам уроков. Также кандидату в водители нужно пройти проверку зрения – и можно отправляться на экзамен.

Сначала – тест по теории, затем – практический экзамен в городских условиях. Получение заветного водительского удостоверения в столице Чехии обойдется дешевле, чем в других странах ЕС. Этим нередко пользуются жители соседних стран, но с такими ловкачами стараются бороться.

Великобритания: к теории разрешено готовиться самостоятельно

Права получают с 17 лет. После оплаты пошлины можно получить временные водительские права для обучения и/или сдачи экзамена. Готовиться к теории разрешено самостоятельно, а вождению может научить родственник или друг. Например, курс из 45 теоретических занятий и 22 часов вождения стоят 1100–1200 фунтов.

После этого кандидату придется заплатить сборы за прохождение экзаменов – 85 фунтов за теорию и практику, сдавать в выходные несколько дороже. Теория, помимо обычного теста, включает в себя выбор вариантов поведения в ситуациях, представленных на видео.

Таиланд: на экзамен – на личном транспорте

Жителей Таиланда прежде всего интересуют права на мотоцикл (читай: мотобайк). Пусть страна и ратифицировала Венскую конвенцию, российские права здесь не действуют: за их использование грозит штраф в несколько сот батов и, конечно, никаких страховых выплат в случае ДТП. Помимо этого, по местному водительскому удостоверению можно получить многократную скидку на посещение туристических достопримечательностей.

Автошкол в любом городе много. Вряд ли там можно найти кого-нибудь, кто сносно говорит по-английски, но даже это обычно не вызывает проблем с обучением. Ученику гарантируют получение прав, причем без дополнительных сборов. Интересно, что в местном ГИБДД действует дресс-код: с вами откажутся разговаривать, если вы появитесь на экзамене в майке и шортах.

Сам экзамен состоит из трех этапов – физиологические тесты (на дальтонизм, ощущение расстояния, скорость реакции), теоретическая часть (50 вопросов, допускается 10% ошибок) и практика. Любопытно, что вождение сдается на личном транспорте, на котором вы преспокойно приезжаете в ГАИ без прав – никого это особенно не волнует.

Франция: права новичков действуют три года

Во Франции обучение не только обязательное, но и очень дорогое. Поэтому среди молодежи до 25 лет популярен специальный льготный кредит на обучение вождению. Курсы представляют своего рода абонемент на теорию и 20 часов практики. Если кому-то этого недостаточно, то можно обратиться в частные школы с расширенным обучением.

Важно сдать экзамен с первой попытки, ведь пересдача стоит еще несколько сотен евро. В течение трех лет после сдачи теории нужно научиться водить и выдержать экзамен по практической части. Учиться водить можно и с родственником.

Права новичков действуют три года и снабжены особым талоном нарушений. У начинающих водителей на нем только 6 баллов против обычных 12. За нарушения на дороге их списывают. При обнулении человека лишают водительских прав.

Мексика: несложный тест и простейшие навыки

Еще несколько лет назад обзавестись правами в Мексике можно было просто за деньги, причем совершенно официально. Полсотни долларов – и новенькое водительское удостоверение у вас в кармане! Немудрено, что аварийность на дорогах страны просто зашкаливала.

С 2014 года будущие водители все-таки сдают экзамены, правда, не особо утруждаясь. Испытание состоит из несложного теста и демонстрации простейших навыков обращения с автомобилем.

Египет: упор на практику

Удивительно, но получить водительское удостоверение в этой африканской стране непросто. Теоретическая часть экзамена – это стандартные вопросы с вариантами ответов. Упор сделан на практику. От будущего водителя требуют чуть ли не профессионально обращаться с машиной. Например, новичок должен уметь проходить S-образную полосу препятствий не только классическим способом, но и задним ходом. Тем не менее для египтян это не становится препятствием, ведь, приходя на экзамен, многие из них уже прилично водят. Ориентировочная стоимость – около 1000 местных фунтов (с обучением в автошколе), или 50–60 долларов США.

Подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

ИЗ ЖИЗНИ

Истории чудесного спасения

ИСТОРИЯ ПЕРВАЯ. ПРЫЖОК В НИКУДА

Утром 29 сентября в милицию поступило сообщение от сотрудников МЧС. В Светлогорске на шестом этаже многоэтажки в микрорайоне Юбилейном на окне сидел мужчина, который намеревался спрыгнуть. К дому направили ближайший наряд милиции, сообщает УВД Гомельского облисполкома.

Прапорщик милиции Александр Заремба вместе с напарником быстро подбежали к подъезду дома. Коллега остался внизу контролировать ситуацию, а патрульный поднялся на шестой этаж.

Возле квартиры находились работники МЧС, которые общались с жильцом через закрытую дверь, им удалось убедить его открыть входную дверь. Однако, увидев незнакомцев, мужчина быстро побежал к открытому окну. Прапорщик успел поймать жильца за свитер в момент прыжка в окно.

Спасатели помогли милиционеру оттянуть мужчину от подоконника. Его уложили на кровать. Однако у него в руках был перочинный ножик, которым он попытался порезать себе горло. Совместными усилиями жильца удалось обездвижить и забрать опасный предмет.

В настоящий момент 39-летний неработающий местный житель госпитализирован в медицинское учреждение.

ИСТОРИЯ ВТОРАЯ. УЙТИ И ВЕРНУТЬСЯ

Отец вместе с дочкой 2012 года рождения ушел в лес за грибами неподалеку от деревни Марьино и заблудился.

На поиски были направлены силы Добрушского РОВД, Романовичского лесничества, районного отдела по ЧС, поисково-спасательной службы пожарного аварийно-спасательного отряда областного управления МЧС. Позже заместитель начальника Добрушского районного отдела по ЧС Геннадий Чуясов, начальник караула пожарной аварийно-спасательной части № 2 Добрушского района Константин Самусенко, пожарный Игорь Дикий, водитель Дмитрий Барсуков обнаружили потерявшихся и вывезли их. По словам официального представителя Гомельского областного управления МЧС Ксении Шингерей, они не пострадали.

По данным МЧС, с начала года на линию 101 поступило 67 звонков о потерявшихся в лесах: 89 взрослых и 13 детей были найдены.

Но не все и не всегда так хорошо заканчивается. 23 сентября в ОВД Житковичского райисполкома обратилась знакомая 85-летнего жителя деревни Малешев. Она сообщила, что накануне в полдень сельчанин ушел из дома и пропал. Оперативники выяснили, что пенсионер помогал присматривать за лошадью и ходил на пастбище через кукурузное поле.

Для его поисков собрали группы из числа сотрудников милиции и работников МЧС. Оперативно присоединились два волонтерских поисковых отряда из Микашевичей и Мозыря. Задействовали и квадрокоптер. Учитывая погодные условия и холодные ночи, шансы были минимальные, но надежда оставалась.

25 сентября в полдень поисковикам удалось найти пропавшего. Мужчина лежал около канавы на краю поля без сознания. Состояние его было крайне тяжелое. Пенсионера госпитализировали в районную больницу. На данный момент он пришел в себя, ему оказывается необходимая медицинская помощь.

Подготовила Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»

ПОМОЩЬ НА ДОРОГЕ

И рядом, и вместе

Сотрудники ГАИ Заводского района столицы оказывают помощь гражданам, попавшим в затруднительную ситуацию.

Во время проведения сельскохозяйственных ярмарок на ул. Ташкентской дополнительные наряды дорожно-патрульной службы ГАИ обеспечивают охрану общественного порядка и дорожную безопасность. Помимо выявления нарушений ПДД, стражи дорог нацелены на оказание помощи водителям и пешеходам.

Так, в минувшее воскресенье инспекторы ДПС ГАИ Заводского района Минска помогали десяткам минчан: пенсионеру – завести автомобиль, пожилым людям – при переходе проезжей части, водителю, «железный конь» которого заглох и отказывался заводиться, – переместить его в безопасное место.

Сотрудники ГАИ всегда готовы прийти на помощь гражданам, оказавшимся в затруднительной ситуации. Если вы попали в беду на дороге, сообщите нам об этом, и ближайший наряд сделает все возможное, чтобы вам помочь.

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

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

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

Свидетельство о регистрации № 1011 от 15.01.2010 (перерегистрация 20.03.2017), выдано Министерством информации Республики Беларусь
Адрес редакции: 220034, г. Минск, ул. Чапаева, 5, ком. 309, 310, 316, 317, 318, 403
Телефоны: главный редактор – 399-94-05 • **исполнительный редактор** – 392-82-80
бухгалтерия – 323-20-56 • **E-mail:** tv@telecom.by • **Сайт:** tbgazeta.by

Номер подписан **08.10.2021** в 19.00.
Объем 4 п. л. Тираж месяца 5336. Заказ 2592. 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.