СТР. 7

**ПОСЛЕ СТА?
ЖИЗНЬ ТОЛЬКО НАЧИНАЕТСЯ**

СТР. 8–9

**МАШИНИСТЫ,
В ДОБРЫЙ ПУТЬ!**

СТР. 15

**ПЕНСИЯ ДАЛЕКО,
НО НЕ ЗА ГОРАМИ…**

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

28 августа 2021 г., суббота, № 32 (1121)

Вы растите, а мы вас защитим!

1 сентября в Республике Беларусь отметят День знаний. В школах пройдут торжественные линейки, посвященные началу учебного года. Каждый из нас по-разному вспоминает и принимает свои школьные годы. Но никто не станет отрицать, что 1 сентября – это настоящий праздник для всех: учащихся, студентов, их родителей, учителей и преподавателей. Он наполняет ощущением радости сердца многих тысяч людей – от школьника до профессора…

С особой торжественностью встречают в школах первоклассников. Для них все в этот день является первым: первый портфель, первый учебник и первый букет первой учительнице. Для многих выпускников педагогических вузов День знаний тоже будет проходить под знаком «первый» – первая линейка, первые ученики, первый урок, первый букет от учеников…

Да, можно как угодно относиться к своим школьным годам. Но всякий раз, и годам это неподвластно, мы с волнением и трепетом ждем этот первый осенний день. Мы волнуемся вместе со школьниками и переживаем за школьников. За их здоровье, их безопасность на дороге, школьном дворе, дома. А авторы публикаций «ТБ» – сотрудники Госавтоинспекции, МЧС не просто волнуются, а делают все, чтобы лучшие, школьные, годы у нашего подрастающего поколения были по-настоящему счастливыми. Как и определено статусом «детство».

Материалы по теме на СТР. 2, 4, 5

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

Формула безопасности

Последние дни августа и начало учебного года – традиционно очень сложный период для сотрудников ГАИ. Это время, когда дети уже возвратились из мест отдыха. Отвыкшие за лето от интенсивного дорожного движения, они нередко становятся участниками опасных ситуаций на дорогах.
Проведению профилактических мероприятий по обеспечению безопасности детей в преддверии нового учебного года была посвящена пресс-конференция в Пресс-центре Дома прессы.

Старший инспектор по особым поручениям главного управления ГАИ МВД Республики Беларусь подполковник милиции Анна Банадык начала с неутешительной статистики дорожно-транспортных происшествий с участием детей. За время летних каникул на дорогах страны погибли 10 детей, еще 119 получили травмы. Только в августе произошли два трагических события и 34 случая ранения.

– Традиционно большая часть таких происшествий у нас была связана с детьми-пешеходами. Но в текущем году ситуация сложилась немножко по-другому, – акцентировала внимание Анна Эдвардовна. – 41% детей, попавших в ДТП, являлись пассажирами. Из 10 погибших за время летних каникул только двое были пешеходами, остальные – пассажиры. При этом в каждом втором случае ребенок перевозился с нарушением правил.

В связи с этим ГАИ отмечает возросшую актуальность вопроса безопасности несовершеннолетних пассажиров и напоминает родителям-водителям об ответственности за обеспечение их безопасной перевозки.

Дети до 5 лет обязательно должны перевозиться с использованием удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, которые правильно установлены в автомобиле. Для перевозки ребят постарше можно использовать бустеры и обязательно стандартный ремень безопасности. По словам Анны Банадык, многие родители не понимают, что именно сочетание бустера со стандартным ремнем безопасности обеспечивает безопасность ребенку. Потому что ремень без использования бустера попадает на горло ребенку, что небезопасно при экстренном торможении.

Дети выше 150 см и старше 12 лет могут перевозиться с использованием стандартного ремня безопасности. Но недопустимо, чтобы ребенок стоял в машине между рядами кресел. Опять же в случае экстренного торможения может случиться непоправимое.

– Как показывает практика, пока не придумано ничего более эффективного, чем автокресла, – подчеркнула представитель ГАИ. – Находясь в нем, ребенок может получить только незначительные травмы, не имеющие серьезных последствий. Но он не вылетит из автомобиля, не ударится о его конструкции и останется жить.

Есть вопросы у Госавтоинспекции и по детям-пешеходам, второй по значимости категории юных участников дорожного движения.

Как заметила Анна Банадык, за последние годы мы научили ребят переходить дорогу по пешеходным переходам, но их сбивают именно там. Из 92 несовершеннолетних, ставших за 7 месяцев участниками ДТП в качестве пешеходов, 64 получили травмы по вине водителей. Из них 40 – на пешеходных переходах, регулируемых и нерегулируемых.

По наблюдениям ГАИ, очень часто ДПТ в таких местах происходят по причине того, что водители просто не замечают детей-пешеходов – из-за припаркованных автомобилей, других преград, плохой погоды и т. д. Вывод: необходимо выработать у ребенка до автоматизма алгоритм правильного поведения на пешеходных переходах:

– Первое и основное правило – остановиться у края проезжей части даже при зеленом сигнале светофора. Как бы ребенок ни спешил, сначала надо убедиться, что водители его заметили и автомобили остановились. И только после этого начинать переходить улицу, – Анна Банадык в который раз повторила прописные истины для родителей. – Еще одна просьба: накануне учебного года пройти с детьми за руку все маршруты к школе. Указать им места, где может подстерегать опасность, и определить самый безопасный маршрут. И, естественно, мы призываем взрослых не отпускать ребят до третьего класса в школу одних.

Третья группа риска – дети-велосипедисты. К счастью, в этом году они нечасто становились участниками ДТП. Только в августе произошел один случай, к сожалению, трагический.

С начала года на дорогах страны погибло 17 несовершеннолетних, 267 получили травмы.
Неблагоприятная обстановка с детским дорожно-транспортным травматизмом складывается в Гродненской области: пять погибших, из которых четыре пассажира, один пешеход.
Тревожная статистика и по Витебской области: за 7 месяцев здесь погибло трое, в августе – еще один. Это три пассажира и один пешеход.
В Могилевской области – двое погибших: пассажир и велосипедист.
Трагические происшествия случились и на Брестчине: погибли двое ребят – пассажир и пешеход. В Гомельской произошло два ДТП со смертельным исходом с участием несовершеннолетних пешеходов. В Минской области погиб ребенок-пассажир. А 1 августа в г. Минске произошло еще одно ДТП, в результате которого не стало ребенка-пассажира.

В последнее время, по информации ГАИ, сформировалась еще одна весьма популярная категория участников дорожного движения. Это дети-водители. По республике зафиксировано уже более 10 случаев управления несовершеннолетними мопедами, мотоциклами и даже автомобилями. Вина за это полностью лежит на родителях, которые зачастую сами учат ребят вождению, но не объясняют при этом, что транспортные средства являются источником повышенной опасности, и тем самым не предостерегают их от необдуманных действий. И однажды с молчаливого согласия родителей дети берут ключи от мотоцикла или автомобиля и отправляются самостоятельно в путь. Естественно, этого не случилось бы, если б ключи от транспортных средств хранились в недоступных для них местах.

К началу каждого нового учебного года ГАИ ответственно готовится. Нынешний сезон не стал исключением. В июне–июле сотрудники Госавтоинспекции провели обследование участков улиц и дорог вблизи детских учреждений на предмет их безопасности. Внимание обращалось на наличие дорожной разметки, дорожных знаков, организацию пешеходного доступа на территорию школ, исключающего возможность выхода учащихся на проезжую часть. Речь идет о турникетах, ограждениях, запирающих устройствах, шлагбаумах, препятствующих свободному доступу на школьную территорию. Проверялось также состояние наружного освещения, обустройство искусственных неровностей вблизи учреждений образования.

По результатам работы комиссии выявлено более 3700 недостатков. Большая их часть оперативно устранена. Вместе с тем в ходе обследования установлена необходимость обустройства дополнительных искусственных неровностей вблизи 111 объектов, приведения в порядок тротуаров около 220 различных учреждений, которые посещаются детьми (в том числе центров детского творчества, музыкальных школ, поликлиник и т. д.). Кроме того, остались вопросы по наружному освещению и пешеходному ограждению вблизи ряда объектов и учреждений. В срок до 1 сентября ГАИ проконтролирует выполнение предписаний по устранению всех перечисленных недостатков.

В преддверии нового учебного года милиция, школа, представители общественности объединяют свои усилия, чтобы привлечь всеобщее внимание к проблеме травматизма детей на дорогах, а также повысить уровень ответственности взрослых за безопасность несовершеннолетних.

В рамках ежегодного профилактического мероприятия «Внимание – дети!» сотрудники органов внутренних дел принимают участие в торжественных линейках в школах, проводят практические и теоретические занятия по Правилам дорожного движения. Особое внимание уделяется профилактической работе со взрослыми. Посещая трудовые коллективы, сотрудники ГАИ рассказывают об ответственности за нарушения Правил дорожного движения, причинах и последствиях ДТП с участием несовершеннолетних и о том, что необходимо делать, чтобы этого не происходило. Наряды ДПС проконтролируют соблюдение Правил дорожного движения, правил перевозки детей, скоростных режимов вблизи учреждений образования, правил пропуска пешеходов на пешеходных переходах. По утрам сотрудники ГАИ дежурят вблизи учреждений образования, в том числе и для того, чтобы оказывать помощь маленьким пешеходам. Водители транспортных средств должны в период проведения акции передвигаться в светлое время суток с включенным ближним светом фар.

Формула успеха работы по обеспечению безопасности – это объединение усилий всех причастных к этому органов и структур. Об этом шла речь в заключении пресс-конференции.

Старший инспектор по особым поручениям главного управления ГАИ МВД Анна Банадык обратилась прежде всего к родителям:

– Личным примером показывайте соблюдение правил безопасного участия в дорожном движении, а в последние выходные перед началом учебного года особенно усильте контроль за своими детьми во избежание неприятных инцидентов на дорогах с их участием. 17 погибших и 267 раненых – это слишком много...

В целях обеспечения безопасности детей, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма с 25 августа по 5 сентября МВД Беларуси проводит специальное комплексное профилактическое мероприятие «Внимание, дети!».
27 августа прошел Единый день безопасности дорожного движения, девиз которого в этом году «Уроки безопасности изучайте с детства!».

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТБ»

ВСТРЕЧА В КОЛЛЕКТИВЕ

Механизмы контроля – усовершенствовать

На текущей неделе министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко представил коллективу Транспортной инспекции нового руководителя Виталия Киреева.

Торжественная встреча министра транспорта и коммуникаций Алексея Авраменко с сотрудниками аппарата управления и руководителями филиалов Транспортной инспекции состоялась в главном офисе организации и моментом представления коллективу ТИ нового руководителя не ограничилась. В своей вступительной речи министр отметил необходимость сосредоточить внимание отраслевого контролирующего органа на решении ряда первостепенных вопросов, отметил важность повышения эффективности проводимых контрольных мероприятий для обеспечения транспортной безопасности.

В частности, он поручил усовершенствовать механизмы контроля в сфере автомобильных пассажирских перевозок в нерегулярном сообщении, в том числе такси, весогабаритного контроля и контроля за соблюдением водителями режима труда и отдыха во внутриреспубликанских и международных перевозках.

– Несоблюдение перевозчиками требований законодательства ведет к увеличению количества ДТП, в которых гибнут люди, – отметил Алексей Авраменко.

Для повышения эффективности весогабаритного контроля за проездом тяжеловесных и крупногабаритных автомобилей по дорогам общего пользования Транспортная инспекция должна подготовить предложения по внесению изменений в Указ Президента от 16 октября 2009 г. № 510 «О совершенствовании контрольной (надзорной) деятельности в Республике Беларусь». Главной целью корректировок является расширение ее функций при проведении мониторинга получения специальных разрешений на проезд грузовиков. Планируется, что соблюдение перевозчиками действующих ограничений нагрузки на ось приведет к увеличению срока эксплуатации дорожной инфраструктуры, в том числе мостов, покрытий дорог, и тем самым позволит снизить затраты на их ремонт и содержание.

Еще одна поставленная перед инспекцией задача – разработать подходы по формированию системы учета допущенных в республике нарушений безопасности движения и эксплуатации всех видов транспорта, ставших в том числе причиной несчастных случаев и дорожно-транспортных происшествий.

В завершение встречи Алексей Авраменко поздравил Виталия Киреева с назначением на новую должность, вручив традиционный по такому поводу букет.

Сегодня в структуру ТИ входят 6 филиалов, расположенных во всех областях республики. Основной функцией является осуществление контроля за соблюдением законодательства в области транспортной деятельности при организации перевозок автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом. В зоне ответственности инспекции – также вопросы функционирования разрешительной системы и системы цифрового тахографа, контроль на платных дорогах.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Годы напряженного труда и большой ответственности

Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций образовалась 4 сентября 2002 года. На момент создания в ее состав входило 6 филиалов, в штате работали 78 человек.

С 1 января 2005 года Транспортной инспекции переданы функции автомобильного и весогабаритного контроля в пунктах пропуска на Государственной границе Республики Беларусь.

Начиная с 2009-го она координирует работу по обеспечению безопасности на наземном и воздушном транспорте, осуществляет мониторинг транспортных происшествий.

В 2009–2010 годах инспекция успешно провела ряд мероприятий по созданию в Беларуси материально-технической и нормативно-правовой базы для контроля режима труда и отдыха водителей на основе применения электронного (цифрового) тахографа. С 1 января 2011-го осуществляется выдача национальных карточек цифрового тахографа для водителей и автоперевозчиков.

Функции по контролю за проездом тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств на постах весогабаритного контроля, расположенных на автодорогах общего пользования республики, от департамента «Белдорцентр» переданы Транспортной инспекции с 1 января 2012 года. На сегодняшний день действуют 4 стационарных контрольных пункта-поста весогабаритного контроля и 14 передвижных весогабаритных комплексов.

С августа 2013 года она уполномочена осуществлять функции по контролю соблюдения правил пользования платными автодорогами Беларуси.

1 октября 2017-го считается новым этапом развития контролирующего органа Минтранса. В его структуре появились три новых управления: информационно-аналитическое, профилактики и внутреннего контроля, контроля безопасности на железнодорожном транспорте. С 15 июля 2020 года приступил к своей деятельности отдел контроля внутреннего водного транспорта.

Сегодня в штате инспекции работает порядка 800 человек. Для осуществления полноценного контроля на дорогах страны задействовано 106 оборудованных техническими средствами автомобилей. Инспекторы наделены правом ношения форменной одежды.

Начиная с 2002 года Транспортной инспекцией реализовано немалое количество проектов, которые позволили ей повысить статус от узкоспециализированной организации до мощного контролирующего органа республиканского масштаба. Работа сотрудников инспекции связана с огромной ответственностью за жизнь и здоровье пассажиров, безопасность на дорогах и сохранность перевозимых грузов.

Подготовила Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТБ»

Все разговоры о детях. И их безопасности

27 августа по всей стране ГАИ провела Единый день безопасности дорожного движения. Накануне нового учебного года он был посвящен профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и прошел под девизом: «Уроки безопасности изучайте с детства!»

Особое внимание сосредоточено на проведении профилактической работы с родителями. Милиционеры посещали трудовые коллективы, разъясняли взрослым причины и последствия ДТП с участием детей, напоминали о правилах безопасной перевозки несовершеннолетних, ответственности за нарушения ПДД, а также необходимости личного примера правильного и безопасного поведения на дороге.

Сотрудники ГАИ провели как профилактические акции для детей и родителей, так и рейдовые мероприятия по пресечению нарушений Правил дорожного движения. Особое внимание уделяется соблюдению водителями скоростного режима, правил проезда пешеходных переходов и безопасной перевозки детей.

Госавтоинспекция призывает родителей усилить контроль за детьми, напомнить юным пешеходам и велосипедистам правила безопасного поведения (в том числе во дворе), обеспечить безопасную перевозку маленьких пассажиров, быть предельно внимательными при движении на транспортном средстве вблизи детских учреждений, проезде пешеходных переходов и во дворах.

До 5 сентября в республике проходит специальное комплексное мероприятие «Внимание – дети!». Для привлечения всеобщего внимания в дни проведения республиканских спецмероприятий МВД движение транспортных средств в светлое время суток должно осуществляться с включенным ближним светом фар (п. 166.9 ПДД).

Аварийность на дорогах страны с 19 по 25 августа

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 19 августа: 9–1–9
Пятница, 20 августа: 9–1–12
Суббота, 21 августа: 7–3–5
Воскресенье, 22 августа: 12–0–16
Понедельник, 23 августа: 10–2–14
Вторник, 24 августа: 6–0–7
Среда, 25 августа: 9–1–10

Итого: 62–8–73

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 11
Минская – 12
Брестская – 9
Гродненская – 9
Витебская – 4
Могилевская – 6
Гомельская – 11

За нарушения ответят

В выходные ГАИ усилит контроль за безопасной перевозкой детей.

В выходные дни сотрудники ГАИ примут дополнительные меры по обеспечению дорожной безопасности. Наряды ДПС уделят повышенное внимание водителям, перевозящим детей без специальных детских удерживающих устройств, игнорирующим использование ремней безопасности и мотошлемов, пренебрегающим скоростными режимами, соблюдением правил обгона и проезда пешеходных переходов.

В январе – июле в республике отмечен рост количества ДТП (+4,6%; с 216 до 226) с участием детей, погибших (+15,4%; с 13 до 15) и раненных в них несовершеннолетних (+3,6%; с 225 до 233).

Неблагоприятная обстановка с детским дорожно-транспортным травматизмом сложилась в Гродненской (погибли 5 детей – 4 пассажира и один пешеход), Витебской (погибли трое – два пассажира и один пешеход), Могилевской (погибли двое – пассажир и велосипедист), Брестской (погибли двое – пассажир и пешеход), Гомельской (погибли два несовершеннолетних пешехода) и Минской (погиб ребенок-пассажир) областях.

Наиболее тяжелая ситуация отмечается в Витебской и Могилевской областях, где зафиксирован рост одновременно количества ДТП, погибших и раненных в них несовершеннолетних (Витебская – с 20 до 25, с 0 до 3 и с 21 до 23, Могилевская – с 29 до 34, с одного до двух и с 31 до 40 соответственно). В г. Минске отмечен значительный рост числа ДТП и раненых детей (с 25 до 51 и с 27 до 54 соответственно).

По вине водителей пострадали 183 из 248, или 73,8%, детей.

Большинство (40,7%; 101 из 248) пострадавших в автоавариях детей являлись пассажирами (+6; +6,3%). Погибли 9 (+1; +12,5%), ранены 92 (+5; +5,8%).

При этом каждый второй (45, или 44,6%) несовершеннолетний пассажир перевозился с нарушением установленных правил (23 без использования детского удерживающего устройства, 20 – без ремня безопасности, двое – в качестве пассажиров мотоблока), по регионам: в Могилевской области – 17, Минской – 15, Брестской – 4, Гомельской и г. Минске – по 3, Гродненской – 2 и Витебской – один.

37,0%, или 92, несовершеннолетних участников дорожного движения получили травмы в ДТП в качестве пешеходов (-11; -10,7%). При этом 5 (+2; +66,7%) погибли, 87 (-13; -13%) получили травмы.

Анализ ДТП с участием несовершеннолетних пешеходов показывает, что 32 из них получили травмы на нерегулируемых пешеходных переходах, 18 – на регулируемых (10 на запрещающий сигнал светофора), 10 – пересекали проезжую часть вне пешеходного перехода, 9 – внезапно выбежали на проезжую часть, 19 – были травмированы во дворе, двое – на тротуаре, по одному – на остановочном пункте и краю проезжей части.

46 несовершеннолетних (+16; +53,3%) получили травмы в ДТП в качестве велосипедистов, что в общей структуре участников ДТП составляет 18,5%. Погиб один (-1; -50,0%), ранены 45 (+17; +60,7%) детей.

Также участниками ДТП стали 9 (-1; -10,0%) несовершеннолетних водителей механических транспортных средств.

Повторение – мать учения

В преддверии нового учебного года ГАИ призывает родителей напомнить детям правила безопасного поведения на дорогах.

92 пострадавших (37% от общего количества ДТП с участием детей) в ДТП за 7 месяцев этого года ребенка были пешеходами. Более половины наездов (50 ДТП) на несовершеннолетних совершены на пешеходных переходах.

Типичны случаи, когда маленькие пешеходы неожиданно для водителей выбегают на проезжую часть из-за припаркованных или движущихся автомобилей, деревьев либо сооружений. Дети недостаточно хорошо умеют прогнозировать последствия своих действий, зачастую они рассеянны и импульсивны. Поэтому крайне важно, чтобы родители регулярно напоминали ребятам о правилах безопасного поведения вблизи дорог, рассказывали, где и как можно переходить улицу, какими последствиями может обернуться невнимательность и легкомысленность на дороге. Ребенку необходимо доходчиво объяснить, что проезжая часть – место повышенной опасности, а автомобили мгновенно остановить невозможно.

25% всех пострадавших в ДТП детей-пешеходов пересекали проезжую часть вне пешеходных переходов. Порой ребята переходят ее в неустановленном месте, не подчиняются сигналам светофора, играют на проезжей части, неожиданно выходят из-за стоящего или двигающегося транспортного средства, зданий, деревьев, сооружений, ограничивающих обзорность дороги водителю. В связи с этим чрезвычайно важно, чтобы родители не оставляли детей без присмотра и не позволяли им играть вблизи дорог.

Планируя маршрут ребенка в школу, выбирайте наиболее безопасный путь и обязательно поясняйте на конкретных примерах, что можно и чего нельзя делать во время пересечения дороги.

Перед выходом на переход каждый пешеход должен остановиться, осмотреться и удостовериться, что водители его пропускают.

Учите ребенка быть сконцентрированным и внимательным во время пересечения проезжей части, собственным поведением показывайте ему правильный пример.

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

ГОСТЕХОСМОТР

Процедуру упростили

«Белтехосмотр» упростил процедуру проверки срока действия разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

Так, на его сайте появилась специальная форма поиска. Она находится в разделе «Главная/Услуги/Проверка срока действия разрешения на допуск». Сервис является справочным. Чтобы проверить имеющиеся сведения о сроке действия разрешения, достаточно ввести регистрационный знак транспортного средства.

В указанном разделе также можно найти дополнительную информацию о порядке использования сервиса. Он выдает марку/модель транспортного средства, а также дату окончания действия разрешения на допуск к участию в дорожном движении включительно. Персональные данные физических лиц не будут отображаться.

Информация обновляется ежедневно по рабочим дням и актуальна только на момент получения результатов.

ГАИ – ДЕТЯМ

Остались считаные дни

В преддверии начала учебного года сотрудники ГАИ пригласили школьников на познавательный урок в Центр безопасности дорожного движения Московского района, расположенный на базе СШ № 208, сообщили корреспонденту агентства «Минск-Новости» в отделе ГАИ Московского РУВД.

В учебном классе ребятам предложили вначале проверить свои знания ПДД, а после представители Красного Креста на практике показали, как нужно правильно оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим в ДТП. Занятия продолжились в автогородке. Здесь с гостями общались инспектор-регулировщик, мотоциклисты и инструктор по обучению езде на моноколесе.

– Совсем немного осталось до начала нового учебного года, – отметила старший инспектор по агитации и пропаганде ОГАИ Московского РУВД Любовь Трепашко. – Поэтому так важно было еще раз напомнить юным участникам движения, как правильно вести себя в тех или иных ситуациях, чтобы не оказаться в роли пострадавшего. Подобная профилактическая работа в рамках городской акции «Лето – пора активная!» велась при поддержке администрации Московского района на протяжении всех школьных каникул.

ПРОФИЛАКТИКА ДЕТСКОГО ДТТ

Слово – за экспертами

Близится осень, а вместе с ней и начало нового учебного года. Ребята вернутся в город после летнего отдыха, успев отвыкнуть от интенсивного движения транспорта.

– Не понаслышке об этом знают судебные эксперты, – говорит официальный представитель управления ГКСЭ по г. Минску Екатерина Крикуненко. – Судебные эксперты-автотехники работают на местах дорожно-транспортных происшествий, чтобы помочь выяснить их причины в тех случаях, когда пострадали не только автомобили, но и люди, а государственные медицинские судебные эксперты определяют степень тяжести телесных повреждений, полученных ими.

Опыт показывает: поведение детей на дороге непредсказуемо. Заигравшись, они могут потерять бдительность и неожиданно выбежать на проезжую часть. А ребенок-пассажир – самый беззащитный участник дорожного движения, у него нет возможности повлиять на развитие аварийной ситуации. В таких случаях именно взрослые, пусть и неосознанно, но подвергают риску тех, кто находится с ними в одном автомобиле.

В целях предупреждения ДТП с участием детей и снижения тяжести их последствий судебные эксперты столичного управления ГКСЭ напоминают о простых правилах, которые помогут уберечь ваше чадо от трагедии на дороге:

ежедневно говорите с детьми о тех опасностях, которые таит проезжая часть;

вместе с ребенком проработайте максимально безопасный маршрут от дома до школы, секций, убедитесь, что он знает, где и как правильно переходить дорогу;

купите детям одежду со светоотражающими элементами или фликеры, чтобы водители их заметили даже при плохой погоде или в сумерках;

до 12 лет перевозите детей в легковом автомобиле с использованием удерживающего устройства.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

По столичным маршрутам

В связи с увеличением пассажиропотока в осенне-зимний период

с 1 сентября по будним дням восстанавливается работа автобусных маршрутов № 63, 63д, 117с, 128, 185с, 186, 188с, 196, трамвайного № 9;

вносятся изменения в расписания движения следующих городских маршрутов:

– автобусных № 54, 71, 84, 96, 141, 144с, 149, 159, 169;

– троллейбусных № 10, 19;

с 4 сентября по выходным дням вносятся изменения в расписание движения автобусного маршрута № 84.

Учитывайте данную информацию при планировании поездок.

Работа автобусных маршрутов № 141А «ДС «Карбышева» – Боровлянская школа № 3», № 141Б «Областная больница – Боровлянская школа № 3» организуется по измененному расписанию с выполнением следующих рейсов:

с 1 сентября по будним дням:

– № 141 отправлением от ДС «Карбышева» в 6.26, 10.31, 15.06, 16.32 и прибытием на остановочный пункт «Боровлянская школа № 3» в 6.55, 11.00, 15.35, 17.01, отправлением от остановочного пункта «Боровлянская школа № 3» в 9.35, 14.21, 15.47, 20.00;

– № 141Б отправлением от остановочного пункта «Боровлянская школа № 3» в 6.55, 7.20, 8.10, 9.14, 11.14, 11.35, 12.00, 12.39, 13.00, 13.50, 17.01, 17.50, 18.45, 19.06, 19.35 и прибытием на остановочный пункт «Боровлянская школа № 3» в 7.20, 7.45, 8.35, 9.35, 11.35, 11.56, 12.21, 13.00, 13.21, 14.11, 17.22, 18.11, 19.06, 19.27, 19.56. Дополнительно организуется рейс от остановочного пункта «Областная больница» отправлением в 7.31 и прибытием на остановочный пункт «Боровлянская школа № 3» в 7.40;

с 4 сентября по субботам:

– № 141А отправлением от ДС «Карбышева» в 8.11, 11.31 и прибытием на остановочный пункт «Боровлянская школа № 3» в 8.40, 12.00, отправлением от остановочного пункта «Боровлянская школа № 3» в 10.30, 15.21;

– № 141Б отправлением от остановочного пункта «Боровлянская школа № 3» в 9.09, 9.39, 10.09, 12.00, 13.00, 14.30, 15.00 и прибытием на остановочный пункт «Боровлянская школа № 3» в 9.30, 10.00, 10.30, 12.21, 13.21, 14.51, 15.21.

С актуальным расписанием движения по остановочным пунктам можно ознакомиться в разделе «Расписание» в день совершения поездки.

Просим сообщить

По данным следствия, в субботу, 10 июля, около 14.20 водитель Land Rover Range Rover Sport двигался по автодороге Заславль – Кирши – Новое Поле со стороны Заславля. Вблизи поворота на д. Кирши автомобилист совершил наезд на 64-летнюю велосипедистку, которая находилась на работе, развозила почту и ехала в указанную деревню. От полученных травм женщина скончалась на месте.

Граждан, располагающих какими-либо сведениями о происшествии, в том числе обладающих записями видеорегистраторов, просят обратиться в Минский РОСК по адресу: г. Минск, ул. Скрыганова, 4 или позвонить по телефонам: 8 017 302-54-68, 8 029 140-55-18.

Подготовила Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

АКТУАЛЬНО

По букве закона

Изменения в КоАП РБ при нарушениях таможенного законодательства.

Могилевская таможня напоминает, что в соответствии с примечанием 2 к главе 15 КоАП (административные таможенные правонарушения) при наличии поводов и оснований для начала административного процесса в отношении юридического лица за совершение административного таможенного правонарушения либо начала административного процесса в отношении такого лица, ведение административного процесса в отношении физического лица исключается.

Данная норма введена в КоАП в целях исключения случаев, когда за совершение административного таможенного правонарушения привлекаются одновременно юридическое лицо и работник.

Также исключена административная ответственность за утрату подлежащих представлению таможенному органу таможенных документов, а также коммерческих и (или) транспортных (перевозочных) документов, в отношении которых таможенными органами применены средства идентификации (часть 3 статьи 14.2 КоАП 2003 г.). Согласно примечанию к статье 15.2 КоАП, утрата товаров, находящихся под таможенным контролем, вследствие их уничтожения не является административным правонарушением.

Обращаем внимание, что в новом КоАП декриминализирована административная ответственность за:

- непринятие мер в случае аварии или действия непреодолимой силы (статья 14.11 КоАП 2003 г.);

- нарушение требований законодательства к местам хранения товаров, находящихся под таможенным контролем (статья 14.15 КоАП 2003 г.);

- нарушение требований, предъявляемых к зонам таможенного контроля (статья 14.16 КоАП 2003 г.).

При квалификации деяний по признакам административных правонарушений, выраженных в недекларировании либо представлении недостоверных сведений о товарах (статья 15.5 КоАП), внесены следующие изменения и дополнения прежней редакции статьи 14.5 КоАП 2003 г.

1. Недекларирование товаров, подлежащих таможенному декларированию (часть 1 статьи 15.5 КоАП), является правонарушением, если такое деяние послужило или могло послужить одним из оснований для:

- освобождения от уплаты платежей, взимаемых таможенными органами;

- занижения размера платежей, взимаемых таможенными органами;

- неприменения запретов и (или) ограничений, установленных законодательством Республики Беларусь или международно-правовыми актами, составляющими право Евразийского экономического союза.

2. Представление недостоверных сведений о товарах (часть 3 статьи 15.5 КоАП) с учетом оснований, предусмотренных в диспозиции, является административным правонарушением как при таможенном декларировании, так и при подаче заявления о выпуске товаров до подачи декларации на товары.

В соответствии с ПИКоАП изменились сроки исполнения постановления о наложении административного взыскания в виде штрафа для юридических лиц.

Так, в соответствии с частью 1 статьи 17.2 ПИКоАП штраф должен быть уплачен не позднее одного месяца со дня вступления в законную силу постановления о наложении штрафа, а в случае обжалования (опротестования) такого постановления – не позднее одного месяца со дня уведомления об оставлении жалобы (протеста) без удовлетворения.

ТЕХНОЛОГИИ

Быстрее и еще быстрее

Автоматический выпуск товаров способствует ускорению совершения таможенных операций.

В условиях всесторонней автоматизации таможенных процессов участниками внешнеэкономической деятельности Могилевского региона по достоинству оценены преимущества бесконтактной технологии: субъект хозяйствования направляет декларацию на товары с помощью специализированного программного продукта, а контроль поданных деклараций на товары проводит автоматизированная система. При соблюдении определенного перечня условий и критериев товар выпускается автоматически.

Так, например, на Бобруйском таможенном посту Могилевской таможни за 7 месяцев этого года в автоматическом режиме было выпущено более 11 тысяч партий экспортируемых товаров, за аналогичный период прошлого – почти 8 тысяч.

В результате принимаемых таможней мер по совершенствованию автоматического выпуска товаров отмечается сокращение сроков их выпуска, что благоприятно сказывается на внешнеэкономической деятельности добросовестных представителей бизнеса.

По материалам Могилевской таможни подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

НАРКОТИКАМ – НЕТ

Одежда с секретом

Ранее судимый за незаконный оборот наркотиков гродненец пытался ввезти из Польши в Беларусь наркотическое средство. Преступление пресечено гродненскими таможенниками в пункте пропуска «Брузги».

Как рассказали в Гродненской региональной таможне, нарушителем оказался работающий в Польше 36-летний житель Гродно, который следовал через белорусско-польскую границу на велосипеде. При проведении таможенного контроля в карманах куртки и шорт велосипедиста обнаружены предположительно запрещенные к перемещению товары: растительное вещество желто-зеленого и серо-зеленого цвета, расфасованное в два прозрачных полимерных пакета.

Эксперт УГКСЭ по Гродненской области подтвердил, что вещество растительного происхождения различной степени измельчения является опасным наркотическим средством – марихуаной. У гродненца также обнаружена прозрачная колба, в которой находились семена конопли и устройство для измельчения наркотиков.

По факту незаконного перемещения через таможенную границу ЕАЭС наркотических средств в отношении белоруса Гродненской региональной таможней возбуждено уголовное дело по части 1 статьи 328-1 УК Республики Беларусь, санкция которой предусматривает в том числе лишение свободы сроком до семи лет. Материалы дела будут направлены в территориальное подразделение Следственного комитета Республики Беларусь.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

ГОМЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

И больше века длится жизнь...

Самое старое сооружение в Светлогорске – железнодорожный мост через Березину. История его драматична и символична: построенный в 1914 году, он был разрушен во время Великой Отечественной войны и в 1949-м восстановлен. В нынешнем году этот мост перешагнул свое 107-летие и, несмотря на почтенный возраст, продолжает служить людям. Более того, благодаря стараниям железнодорожников он стал еще более надежным и безопасным и выглядит весьма современно.

Большая заслуга в этом коллективов филиала «Строительно-монтажный поезд № 169» ОАО «Дорстроймонтажтрест» и Жлобинской дистанции пути, с филигранной точностью выполнивших сложнейшие операции по капитальному ремонту сооружения, которое обрело вторую жизнь. Этот металлический трехпролетный мост на перегоне Светлогорск-на-Березине – Ящицы (36 км) по международным стандартам относится к категории больших: общая длина пролетных конструкций – 332,5 метра и береговых пролетных строений – 47 метров. Проезжая по нему на поезде, успеваешь обозреть два берега красавицы Березины, полюбоваться прекрасными речными пейзажами. Так что любая поездка в сторону Жлобина и далее для любителей родной природы весьма романтична.

И мост этот – настоящий трудяга, по которому ежесуточно проходят до 50 грузовых составов, перевозящих продукцию, необходимую народно-хозяйственному комплексу страны. Достаточно упомянуть одно из важнейших предприятий региона и Беларуси – ОАО «Мозырский нефтеперерабатывающий завод», которое отправляет свою продукцию по железной дороге. Кроме грузовых составов, Березину в районе Светлогорска по мосту также пересекают пассажирские поезда региональных и межрегиональных линий в направлении Жлобина и Калинковичей.

Как известно, последний масштабный ремонт этого сооружения проводился почти четыре десятилетия назад. Срок, согласитесь, довольно солидный, а между тем нагрузки на мост за это время росли, элементы его изнашивались, и он перестал соответствовать техническим требованиям. Поэтому и было принято решение о капитальном обновлении конструкции. Специалисты подготовили необходимую техническую документацию, и работа пошла полным ходом. Поскольку объект расположен на однопутном участке, во время проведения «окон» подвижной состав направлялся в объезд через Гомель. В результате получался крюк почти в 200 километров, да и время в пути значительно увеличивалось. Естественно, это вызывало определенные трудности и неудобства, и завершения ремонтных работ с нетерпением ждали и железнодорожники, и пассажиры.

В связи с большим объемом было решено провести капитальное восстановление мостового сооружения в четыре очереди. Как уже отмечалось, основную работу по ремонту металлоконструкций выполнили специалисты генподрядной организации – СМП № 169 ОАО «Дорстроймонтажтрест», имеющей большой технический и кадровый потенциал. Труженики строительно-монтажного поезда всегда решали поставленные задачи по реконструкции объектов любой сложности в кратчайшие сроки и с надлежащим качеством. Здесь они проявили себя как настоящие мастера своего дела. Много добрых слов в СМП № 169 было сказано о прорабах Константине Соколове и Павле Степанове, которые трудились на реконструкции моста. Это молодые перспективные руководители, имеющие высшее строительное образование. Грамотные и ответственные, они полны сил и энергии, отличаются умением работать с людьми и находить с ними общий язык, а также вдумчивым подходом к решению поставленных задач и добросовестным их выполнением.

Демонтажем и восстановлением путевого полотна занимались мостовые бригады Жлобинской дистанции пути. Мастера Игорь Леонцев и Георгий Морозов умело руководили работами, сумели организовать людей на своевременное и качественное выполнение заданий. Особое рвение в труде проявляли бригадир Андрей Козлов, ремонтники искусственных сооружений Дмитрий Поболовец, Сергей Шашков, Виктор Леу, Андрей Рыбаков и другие. Свой вклад внесли также труженики 11-го околотка совместно с начальником участка Алексеем Новиковым и дорожным мастером Александром Бондаровичем. Следует отметить, что на разных этапах работ были задействованы мостовики Калинковичской дистанции пути и восстановительного поезда станции Гомель.

Работа была выполнена масштабная. Строительные бригады генподрядчика поэтапно заменили все дефектные металлические элементы пролетных строений, усилили поперечные балки проезжей части, выполнили пескоструйную очистку и окраску металлических элементов, смонтировали смотровые тележки.

Были реконструированы опорные узлы и монолитными обоймами укреплены промежуточные опоры, восстановлены конусы, прогоны, настилы, системы водоотводов. Мост обновлялся и хорошел на глазах. У него появились новые лестничные марши служебных спусков, проходы. Были отремонтированы устройства смотровых приспособлений и путей катания. Специалисты также обновили и элементы путевой инфраструктуры. По всей длине инженерного сооружения мостовое полотно с деревянными поперечинами заменили безбалластным на железобетонных плитах и укрепили земляное полотно на подъездах к мосту. Кроме этого, были предусмотрены и все необходимые конструктивные элементы для безопасного судоходства на пролетах и установлена новая судовая сигнализация.

– Капитальное обновление моста через Березину – важное событие не только для нас, но и для Гомельского отделения железной дороги, – считает главный инженер Жлобинской дистанции пути Андрей Невмержицкий. – По сути дела, мы теперь располагаем новой переправой с современными техническими характеристиками. Ведь замена всех металлических элементов пролетных строений, укладка железобетонных плит безбалластного мостового полотна, ремонт и укрепление опор – все это не только продлит срок эксплуатации мостового сооружения еще на несколько десятков лет, но также повысит безопасность и качество перевозок, даст возможность поездам следовать с установленной скоростью. Также хочется отметить и ряд особенностей отремонтированного моста. Так, на подходах к нему со стороны Светлогорска и Жлобина оборудованы участки переменной жесткости и уложены плиты мягкого въезда.

Андрей Владимирович также отметил новшества, касающиеся производственно-бытовых условий железнодорожников, охраняющих мост, и коллектива мостовой бригады, которые занимаются обслуживанием и текущим содержанием этого сооружения. Здесь смонтирован комплекс бытовых зданий, состоящий из трех металлических конструкций модульного типа. Их изготовителем является Барановичский завод строительных деталей и конструкций ОАО «Дорстроймонтажтрест», который учел все потребности путейцев. И действительно, внутри зданий модульного типа все продумано и практично. Здесь есть санузел с душевой, сушилка для одежды и обуви, просторное гардеробное помещение и комната приема пищи. Везде установлена новая мебель и бытовая техника. Для водо- и электроснабжения работники СМП № 169 выполнили врезки в городские инженерные сети. Также имеются конвекторные обогреватели с программным электронным управлением для отопления. Сотрудники стрелковой команды на станции Жлобин, круглосуточно охраняющие мост, обосновались в одном модуле, а в двух других хозяйничает коллектив мостовой бригады. У нее – производственное бытовое помещение и кладовая.

Мостовой мастер Игорь Леонцев, в подчинении которого находится мостовая бригада, рассказывает:

– Бригада в круглосуточном режиме выполняет комплекс мероприятий по обслуживанию и текущему содержанию железнодорожного моста. Мы обеспечиваем исправное состояние водопропускных сооружений, осуществляем плановые и профилактические ремонты: устраняем трещины, сколы, деформации, наносим гидроизоляцию, производим бетонные и штукатурные работы и т. д. В зимний период очищаем сооружение от снега и льда. Работы много, но все трудятся с душой и содержат объект в отличном состоянии.

Игорь Ильич окончил БИиЖТ (нынче БелГУТ), в Жлобинской дистанции пути трудится с 1990 года. Грамотный специалист с большим опытом работы, он многое делает на своем трудовом месте. В мае его бригада после капитального ремонта сдала железнодорожный мост через реку Неначь на 94-м км участка Жлобин – Калинковичи. Всего за пять последних лет капитально отремонтировано три железнодорожных моста.

…Путейцы – народ ответственный. Это только на первый взгляд кажется, что их труд – сплошная романтика. На самом же деле он требует крепкого здоровья, настойчивости и твердого характера. Словом, работа для настоящих мужчин. Жлобинские путейцы всему этому соответствуют. Поэтому и большое хозяйство этой организации всегда в порядке. Всего же на балансе дистанции – 67 мостов, из них четыре больших и два пешеходных, а также 79 водопропускных труб. Инженерные сооружения располагаются в Гомельском, Рогачевском, Жлобинском, Светлогорском и Калинковичском районах области. Общая их протяженность – 3729 метров. И каждый объект обслуживается согласно всем требованиям. Это, в свою очередь, обеспечивает его отличное состояние и в целом служит выполнению одной общей задачи: повышению безопасности и качества перевозок.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «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.

ПОПОЛНЕНИЕ

В Минском государственном профессионально-техническом колледже железнодорожного транспорта им. Е.П. Юшкевича состоялась торжественная церемония вручения свидетельств на право управления электропоездом метрополитена 17 молодым машинистам. Им также были вручены погоны к форменной одежде с соответствующими знаками различия.

В добрый путь по подземным магистралям!

В актовом зале собрались недавние учащиеся колледжа, которые прошли обучение и успешно сдали выпускные экзамены. Со словами напутствия перед молодыми людьми выступили директор учреждения образования Дмитрий Стурлис, заместитель начальника службы подвижного состава метрополитена Станислав Кублицкий, заместитель начальника электродепо «Московское» по эксплуатации Андрей Какошин, заместитель начальника электродепо «Могилевское» по эксплуатации Денис Иванец, а также мастер производственного обучения колледжа Александр Мельников.

От лица группы выпускников слово было предоставлено Дмитрию Босикову. Он выразил благодарность преподавателям за высокое качество обучения, заверил, что все они будут трудиться добросовестно.

Руководство службы подвижного состава и двух электродепо метрополитена отмечает, что учащиеся этого выпуска показали хорошие результаты в учебе и на выпускном экзамене. Так, нескольким молодым машинистам за усердие и высокие результаты при освоении специальности были вручены благодарности от руководства железнодорожного колледжа. Среди отмеченных – Иван Бубликов, Дмитрий Леоник, Алексей Журавлев, Вадим Цуба, Евгений Климкович, Андрей Жданович и Дмитрий Босиков.

Сани уже готовы

С 25 августа Минский метрополитен перешел на зимний режим работы.

На первой и второй линиях интервал движения поездов в утренние часы пик (с 7.00 до 9.00) теперь составляет 2 минуты, в вечерние (с 17.00 до 19.00, в пятницу – с 16.00 до 18.30) – 2,5 минуты.

На третьей линии интервал движения поездов в утренние и вечерние часы пик – 7 минут.

Расписание движения поездов до 6.00 и после 23.00 размещено на информационных досках в кассовых залах и в торцах пассажирских платформ каждой станции.

Вестибюль № 1 станции «Купаловская» (вход со стороны улицы Карла Маркса) открыт для приема пассажиров с 7.00 до 21.00.

Станции открыты для приема пассажиров с 5.30 до 0.40.

Первые поезда с конечных станций отправляются:

– по рабочим дням – в 5.32 со станций «Малиновка», «Уручье», «Ковальская Слобода», «Юбилейная площадь», в 5.33 – со станций «Могилевская», «Каменная Горка»;

– по субботам – в 5.32 со станций «Уручье», «Малиновка», «Каменная Горка», «Ковальская Слобода», «Юбилейная площадь», в 5.33 – со станции «Могилевская»;

– по воскресеньям – в 5.32 со станций «Уручье», «Малиновка», «Ковальская Слобода», «Юбилейная площадь», в 5.33 – со станций «Могилевская», «Каменная Горка».

Последние поезда с конечных станций отправляются:

в 0.42 – со станций «Малиновка», «Уручье», «Ковальская Слобода», «Юбилейная площадь», «Каменная Горка»;

в 0.43 – со станции «Могилевская».

Для осуществления поездки с пересадкой на станциях «Октябрьская» – «Купаловская», «Площадь Ленина» – «Вокзальная», «Фрунзенская» – «Юбилейная площадь» перед окончанием работы метрополитена рекомендуем прибывать на пересадочный узел не на последнем, а на предпоследнем поезде.

Также напоминаем пассажирам, что оплатить проезд в метро можно с помощью бесконтактных банковских карт и электронных устройств (смартфонов, айфонов, планшетов, смарт-часов, смарт-колец и других), поддерживающих банковские платежные системы.

Выпуск машинистов электропоезда метрополитена 19.08.2021, Минск

Сначала будущие машинисты изучали общие предметы в колледже железнодорожного транспорта, а затем приступили к профильным занятиям в электродепо метрополитена. На этих курсах они осваивали правила технической эксплуатации, устройства электропоездов, учились управлять ими.

Обязательным условием при отборе курсантов было отличное здоровье. Они прошли несколько собеседований и тестирование у психолога метрополитена. Ведь машинист должен быть стрессоустойчивым, иметь хорошую реакцию, быстро ориентироваться и принимать правильные решения в самых различных нестандартных ситуациях.

Молодые люди значительное время посвятили отработке навыков действий машинистов на специальном компьютеризированном тренажере. За время поездной практики, управляя поездом, они под контролем машиниста-наставника проехали не одну тысячу километров.

Нужно отметить, что при обучении в колледже молодые люди получают сразу две специальности. Наряду с профессией машиниста электропоезда метрополитена они осваивают специальность слесаря по ремонту подвижного состава. И это очень важный момент социальной защищенности работника метро.

Перед каждым рейсом машинисты проходят специализированный медосмотр. Причем биологические параметры считывает специальная автоматическая система, которую не обманешь. Давление, пульс, тест на алкоголь и другое должны быть, как у космонавта. Бывает, что по прошествии многих лет напряженной работы на подземных магистралях у машиниста развивается какое-то хроническое заболевание. Это в итоге может привести к тому, что он не будет допущен к управлению поездом сугубо по медицинским причинам. В этом случае как раз и пригодится вторая специальность – работник остается в родном электродепо и может успешно трудиться слесарем по ремонту подвижного состава.

Профессия машиниста – одна из самых престижных, ключевых и ответственных в метрополитене. В часы пик за его спиной в поезде находится от полутора до двух тысяч пассажиров. И за всех он несет ответственность. Причем не только за доставку из точки А в точку Б, но также за безопасность людей в электропоезде. От его профессиональных и уверенных действий в нештатных ситуациях может зависеть очень многое, возможно, даже жизни людей.

Именно поэтому к машинистам подход особый. Наряду с профессионализмом, высокой дисциплиной, организованностью их с младых ногтей учат мыслить рационально и аналитически, принимать самостоятельные решения. Соответственно и заработная плата у машинистов достойная, имеется расширенный социальный пакет и организована возможность полноценного отдыха между сменами.

Наверное, поэтому среди нынешних действующих машинистов очень много бывших работников подземки, которые до этого начинали свою трудовую биографию в различных службах и электродепо метрополитена, а затем поступили на обучение в железнодорожный колледж. Как ни крути, а подземный мир в метро вращается вокруг машиниста.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

ПРОВЕРКА

К столкновению привели нарушения

В соответствии с планом выборочных проверок по Гродненской области на первое полугодие 2021-го специалистами регионального отдела контроля железнодорожного транспорта в г. Барановичи филиала Транспортной инспекции по Брестской области проведена выборочная проверка вопросов соблюдения безопасности транспортной деятельности подъездного пути и подвижного состава, находящихся в собственности ОАО «Гродно Азот».

На подъездном пути предприятия 17 февраля было допущено транспортное происшествие – столкновение на технологическом проезде возле производственного корпуса № 131 железнодорожной цистерны для перевозки жидких минеральных удобрений № 51913424, принадлежащей ОАО «Гродно Азот», с переезжавшим проезд тракторным прицепом МВЖУ. В результате в цистерне поврежден нижний сливной прибор, оборваны трубопровод тормозной магистрали, крепления тормозного цилиндра, излом тормозной рычажной передачи; надрессорная балка № 7782 и боковые рамы № 6694 и № 6545 тележки имеют следы удара; колесные пары № 0029-631532-96 г. и № 0039-112636-86 г. – следы схода. Оформление данного дорожно-транспортного происшествия выполнено с нарушением абзаца 4 п. 9.4 ТКП 543-2014 (02190) «Железнодорожные переезды. Правила устройства и эксплуатации», утвержденного и введенного в действие приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 02.07.2014 № 254-Ц в части составления протокола по форме ПУ-70.

В ходе выборочной проверки специалистами отдела выявлен ряд отступлений от норм содержания локомотивов. Установлено, что в организации продление назначенного срока службы тепловозов серий ТЭМ2 № 5985, ТЭМ2У № 8417 и № 9183, ТЭМ2УМ № 921 и ТГМ4Б № 581 не произведено, что является нарушением п. 3.2 СТБ 2534-2018 «Железнодорожный подвижной состав. Порядок продления срока службы. Общие положения», утвержденного и введенного в действие постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 07.08.2018 № 42. На тепловозах серии ТЭМ2У № 8417 и ТГМ6Д № 256 эксплуатируются 13 контрольно-измерительных приборов (тахометр, амперметр, вольтметр, термометры (воды, масла дизеля и гидропередачи), манометр масла дизеля; двухстрелочный манометр давления в главных резервуарах и тормозной магистрали; манометр тормозного цилиндра; манометр уравнительного резервуара), которые не поверялись. На участке технического обслуживания (ТО-3) и текущего ремонта (ТР-1) тепловозов локомотивного депо используются шаблон для измерения величины проката, ползуна, выбоин и толщины гребня бандажа колесной пары локомотива (И 433.01.000); шаблон для контроля профиля бандажа колесной пары локомотива (И 447.00.01); толщиномер для определения толщины и местного уширения бандажа колесной пары локомотива (И 372.01.000), которые также не поверялись, что является нарушением требований п. 4 ТКП 8.003-2011 «Система обеспечения единства измерений Республики Беларусь. Поверка средств измерений. Правила проведения работ», введенного постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 31.08.2011 № 64.

В соответствии с п. 18 главы 2 Правил технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии. Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие, и руководители организаций, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства. На эксплуатируемых железнодорожных путях и стрелочных переводах в ходе проверки выявлен ряд характерных нарушений: на всем протяжении путей № 1–5; 7; 13; 25; 34; 35; 301; 305; 401–412 отсутствуют пружинные противоугоны П-50 или П-65 ГОСТ 32409-2013 «Противоугоны пружинные к железнодорожным рельсам. Технические условия», которые должны быть установлены в соответствии с таблицей 2.3.3 паспорта пути необщего пользования.

Железнодорожные пути № 2, 5, 8, 11, 13, 20, 21, 22, 33, 415 и 517 эксплуатируются с отдельными отступлениями от норм содержания: используются нетиповые переходные накладки Р50/Р65; имеются кустовая гнилость шпал, негодные клеммные болты, недобиты костыли, ломаные подкладки, вертикальные ступеньки в стыках рельсов.

Стрелочные переводы № 1, 2, 3, 4, 6, 13, 101, 102, 103, 104,105р, 106р, 112, 113, 114, 116, 511 содержатся с отступлением от установленных норм в части сверхнормативных стыковых зазоров, отсутствия противоугонов, прикрепленных металлических частей к деревянным брусьям костылями вместо путевых шурупов, используются нетиповые болты в стыках рельсов, нетиповые переходные накладки.

Указанные отступления являются нарушением п. 4 Правил эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных постановлением Минтранса РБ 31.03.2008 № 40 (в редакции постановления Минтранса от 13.07.2015 № 33); п. 19 главы 2; п. 14 приложения 1 к Правилам технической эксплуатации железной дороги в Республике Беларусь, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25.11.2015 № 52.

В ходе проверки были выявлены и другие нарушения нормативных технических актов в части содержания технологических проездов, окрашивания негабаритных мест и содержания тормозных башмаков, устранение которых улучшит безопасность передвижения по железнодорожным путям производственного объединения «Азот».

По результатам проверки руководителю организации выдано предписание с указанием сроков устранения вскрытых нарушений. Специалистами отдела разъяснены действующие нормативы эксплуатации пути, подвижного состава и других обустройств, связанных с безопасностью выполнения маневровых работ, а также ответственность предприятия за несвоевременное выполнение предписания. Полагаем, что эта информация будет полезной для владельцев путей необщего пользования и приведет к улучшению качества содержания путей и подвижного состава, находящегося на их балансе.

Петр ВОЛЧИК, начальник регионального отдела контроля железнодорожного транспорта в г. Барановичи филиала Транспортной инспекции по Брестской области

ТАКСИ

Кофе и алкотестер

будут вынуждены брать с собой пассажиры автомобилей-такси, чтобы обеспечить себе безопасность в пути

Каждый пассажир, вызывая такси, ждет, что его доставят на место быстро и, конечно, безопасно. Однако произошедшие на Гродненщине в конце августа дорожно-транспортные происшествия говорят о том, что водители такси не всегда следят за своим состоянием – выезжают уставшие либо под воздействием алкогольных паров.

24 августа произошло ДТП с участием автомобиля-такси. 31-летний водитель «Рено» ехал по автодороге М6 Минск – Гродно – Республика Польша (Брузги). В Лидском районе, на 169-м километре, он уснул за рулем и врезался в попутный МАЗ. В результате столкновения иномарка вылетела в кювет. Пострадали водитель и его пассажирка, они доставлены в больницу, сообщает УГАИ УВД Гродненского облисполкома.

Похожее ДТП на той же автодороге произошло 22 августа около 6 часов утра. Только на этот раз за рулем такси была 21-летняя девушка, которая направлялась в сторону Гродно. Вблизи Скиделя, когда до областного центра оставалось проехать всего 30 км, она уснула. Автомобиль «Фольксваген» выехал на обочину, затем съехал в кювет, где опрокинулся. Девушку с травмой шеи и ушибами доставили в больницу. Ей предстоит серьезное лечение.

23 августа около полудня 19-летний водитель такси повредил два припаркованных у края проезжей части автомобиля. Прибывшие на место инспекторы обнаружили у него признаки алкогольного опьянения, что подтвердило медицинское освидетельствование: 0,6 промилле. Свое состояния водитель объяснил тем, что накануне употреблял алкогольные напитки, а сел за руль авто, поскольку ему необходимо было отвезти девушку.

Как рассказали в Госавтоинспекции, для предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием такси, а также совершения других административных правонарушений водителями таких транспортных средств сотрудники будут нести службу в усиленном режиме, уделяя особое внимание транспорту, перевозящему пассажиров.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

АТЛАС ПРОИСШЕСТВИЙ

В аэропорту Шереметьево задержали прилетевшего из Германии виновника смертельной аварии, в которой погибли четыре человека. Молодой человек 9 месяцев скрывался от следствия за границей, сообщили в МВД РФ.

Совесть не замучила

Страшное ДТП произошло ранним утром 11 октября 2020 года в Сокольском районе Вологодской области: на трассе Москва – Архангельск столкнулись ВАЗ-2114 и Subaru Impreza. К моменту прибытия врачей водитель и трое пассажиров «Лады» были мертвы. Находившийся за рулем иномарки 26-летний мужчина выжил, но получил множество травм. Как установили следователи, в момент аварии он был пьян.

Было возбуждено уголовное дело по факту нарушения ПДД, повлекшего по неосторожности смерть двух или более лиц, однако в декабре подозреваемый улетел за границу и перестал выходить на связь.

О времени его возвращения российских правоохранителей предупредили сотрудники Интерпола. После приземления самолета в Шереметьево мужчина был задержан.

Случайность или зверство?

Четырехлетнюю девочку выбросили из машины во время движения.

Ребенок получил тяжелые травмы, сейчас врачи борются за его жизнь. Полиция разыскивает свидетелей инцидента.

Это случилось 22 августа в Великобритании в графстве Хамберсайд. Автомобиль Kia Sedona двигался по трассе A-180 около Гримсби, сообщает The Mirror. Неожиданно из него выпала маленькая девочка. Предположительно, ей помогли это сделать сидевшие в нем люди.

По словам одного из очевидцев, машина после инцидента поехала дальше с открытыми дверями.

Полиция намерена изучить маршрут, по которому автомобиль ехал до произошедшего случая.

Мой дом – КАМАЗ

Невский районный суд Петербурга не стал арестовывать виновника смертельного ДТП с двумя мотоциклистами. Молодой человек живет в промзоне и спит в кабине рабочей машины.

Как стало известно «Фонтанке» 24 августа, меру пресечения 26-летнему водителю «миксера» из Дагестана Исламу Джамалудинову избирали накануне. Следователь ходатайствовал о заключении его под стражу, указав в материалах, что преступление Джамалудинова тяжкое, а на свободе он может сбежать или надавить на потерпевших. Прокурор следствие полностью поддержал, признав более мягкую меру невозможной. Обвиняемый и защитник предсказуемо возразили, обосновав это тем, что Ислам впервые и неумышленно преступил закон, скрываться не намерен, трудится, имеет постоянное место жительства и семью.

Постоянным местом жительства для обвиняемого является дом в селе Урма Республики Дагестан. Зарегистрирован молодой человек на Софийской, 99 – в промзоне на территории своего работодателя. Полиции Ислам признался: живет в КАМАЗе.

Суд, выслушав обе стороны, пришел к выводу, что Джамалудинов не заслуживает такой строгой меры, как заключение под стражу. Было учтено, что водитель не покинул место ДТП, вызвал экстренные службы, имеет престарелых родителей, жену и ребенка, трудится по устному договору.

Джамалудинова обязали не садиться за руль, являться к следователю, прокурору и в суд по первому зову, не выходить с 23.00 до 6.00 из квартиры в доме на проспекте Просвещения. По данным «Фонтанки», там проживает семья приезжих из Дагестана.

Мусор сбил… спутник

Космический мусор от российской ракеты сбил китайский спутник. Инцидент привел к появлению не менее 37 дополнительных космических обломков.

Китайский спутник «Юньхай 1-02» был поврежден и распался на части в марте после того, как в него попал космический мусор от части российской ракеты «Зенит-2». О столкновении рассказал астроном из Гарварда Джонатан Макдауэлл, заметивший обновление в журнале данных космических сил США.

По его словам, российский космический мусор был частью ракеты, которая запустила спутник-шпион в 1996 году. Российский объект 48078 и «Юньхай 1-02» прошли на расстоянии чуть более километра друг от друга во время распада китайского спутника. Это расстояние находится в пределах погрешности для двух объектов, летящих по планете быстрее, чем пуля.

При этом отмечается, что китайский спутник все еще работает, поскольку радиолюбители якобы принимают сигналы.

И обломки, и космический корабль движутся с чрезвычайно высокой скоростью, столкновение даже небольшого кусочка может его повредить.

Пострадали вагоны и уголь

Восемь вагонов с углем сошли с рельсов на путях угольной шахты «Южная» в Кемеровской области. По данному факту проводится доследственная проверка, сообщается на сайте Восточного межрегионального следственного управления на транспорте СУ СК РФ по Кемеровской области.

«Предварительно установлено, что 24 августа около 13.00 по местному времени на подъездных путях шахты «Южная» сошло 8 вагонов, часть из которых была загружена углем. По данному факту организована доследственная проверка по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта)», – говорится в сообщении.

На место происшествия выезжала следственная группа. По предварительным данным, пострадавших нет.

Гонки хороши на треке

Известные гонщики, участники многих мотофестивалей супруги Александр и Галина Давыдовы погибли в аварии в Подмосковье. 23 августа мотоцикл совершил лобовое столкновение с фурой и загорелся.

Как сообщается в открытых источниках, трагедия произошла на встречной полосе движения. Байк на огромной скорости обогнал фуру по встречной полосе, зашел в поворот и влетел под встречный КамАЗ. Очевидцы попытались оказать помощь пострадавшим, но те не подавали признаков жизни. Супруги возвращались домой с Селигера. У них остались сыновья.

Их будущее оборвалось

Трое канадских хоккеистов погибли в аварии в городе Суррей провинции Британская Колумбия в Канаде, сообщается на сайте клуба Edmonton Oil Kings.

Их автомобиль съехал с дороги на большой скорости и врезался в дерево. В результате ДТП погибли 16-летние Ронин Шарма и Калеб Раймер, а также 17-летний Паркер Магнуссон.

«Хочу выразить глубочайшие соболезнования от имени всей организации семьям погибших. Калеб был молодым человеком с блестящим будущим как на льду, так и за его пределами. Он был отличным товарищем по команде и прекрасным другом», – следует из заявления гендиректора клуба Кирта Хилла.

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.

МЕКСИКА

Мост Puente-de-Ojuela обладает удивительной, таинственной аурой. Возможно, потому, что ведет в мексиканский город-призрак, где расположена шахта с одноименным названием и мистической репутацией. Это сооружение, пересекающее огромный устрашающий карьер, примечательно тем, что висит на кабелях, удерживаемых так называемыми анкерами (поддержками). И хотя оно выглядит достаточно надежно, стонет и шатается при каждом шаге. А идти приходится долго – его длина составляет более 300 метров. Но это не останавливает туристов, любящих острые ощущения.

ЭТО ИНТЕРЕСНО

ШРИ-ЛАНКА

Свой необычный мост есть и в этом островном государстве. Котмэйл Оя по праву входит в десятку самых экстремальных и опасных в мире. Проходит через бурную и мутную реку с одноименным названием. Сооружение было построено очень давно, поэтому деревянные доски сильно обветшали и между ними образовались внушительных размеров дыры. Относительную прочность ему обеспечивают перила, выполненные из стальных прутьев, отпускать которые во время перехода не рискуют даже местные жители.

Котмэйл Оя располагается в невероятно красивой природной местности, его окружают густые тропические заросли, поэтому он не обделен вниманием туристов. Им старинный мост интересен в первую очередь как экстремальный аттракцион. Правда, чтобы решиться пройти по нему, понадобится огромная отвага и непреодолимая тяга к приключениям.

НЕПАЛ

Подвесной мост вблизи деревни Гхаса – единственный путь в большой мир для жителей нескольких селений. Поэтому им приходится не только постоянно переходить по нему самим, но и перегонять животных. Для местных жителей скотоводство уже много лет остается главным средством к существованию. Именно огромное количество домашних животных и побудило их к строительству этой подвесной переправы.

Мост относится к числу тех сооружений, от одного лишь внешнего вида которых перехватывает дыхание. Однако, несмотря на устрашающий вид, эта конструкция, проверенная сотнями голов местного рогатого скота, достаточно надежна.

Раньше стада животных постоянно скапливались в деревне и ее окрестностях, практически полностью занимая и без того узкие горные дороги. Сегодня пастухи и сотни домашних животных свободно переходят через переправу и получают доступ к пастбищам.

Мост проложен на огромной высоте, кроме того, он является довольно узким и крайне неустойчивым к порывам ветра. Проход по раскачивающемуся сооружению давно стал привычным делом для коренных жителей, на которое отважатся далеко не все путешественники. Что немаловажно, мост оснащен высокими перилами.

КАМБОДЖА

Удивительный бамбуковый мост находится в восточной части Камбоджи. Он переброшен через мутные воды Меконга и соединяет речной остров Ко-Пен и западный берег, на котором расположен Кампонг-Чам – шестой по величине город страны.

Для связи с островом используются проверенные веками технологии – деревянные лодки и паромы, а во время сухого сезона строится 300-метровый бамбуковый мост. В это время Меконг становится слишком мелким для регулярной паромной переправы и мост обеспечивает достаточно комфортное перемещение людей и товаров. При наступлении сезона дождей он полностью разбирается: бамбук хранится до следующего года или используется для строительства других сооружений.

Ежегодный бамбуковый мост получается достаточно прочным и широким, поскольку части строительной конструкции глубоко и под разными углами устанавливаются в русле реки. Бамбук изгибается и пружинит, но не ломается, и при соблюдении вполне разумных мер предосторожности реку можно пересечь не только на мотоцикле, но и на легковом автомобиле.

Очевидно, что все бамбуковые прутья, из которых построен мост, хоть немного, но различаются по размерам, и движение по не совсем гладкому и ровному сооружению представляет собой достаточно опасное приключение. А если учесть тот факт, что бамбук пружинит, то становится понятно, что именно привлекает в Кампонг-Чам тысячи туристов.

Для местных жителей переправа через мост стоит несколько центов, а с туристов традиционно взимают намного большую плату – не менее одного доллара, что приносит около 500 долларов в день. Естественно, что значительная часть доходов уходит на поддержание моста в исправном состоянии. По оценкам, стоимость технического обслуживания уникального бамбукового сооружения составляет около 50 тыс. долларов в год.

ВЬЕТНАМ

Обезьяний мост – один из представителей популярных во Вьетнаме мостов, распространенных в южных областях страны, в районах реки Меконг. Представляет собой хрупкое сооружение из нескольких досок, достаточно тонких и ненадежных. Именно отсюда оно получило свое название, поскольку пригодно лишь для переправы обезьян. Однако местные жители, которые и построили его, активно используют мост для переправы через реку.

Чтобы построить его, жители использовали толстые стебли бамбука. Поскольку они довольно скользкие, передвигаться по мосту непросто. Перила созданы больше для украшения, так как не сильно помогают тем, кто решил его перейти .

Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

Романтики пятого океана

Уже зовет меня в полет мой параплан…

Владимир Дробышевский – водитель со стажем. Любит скорость, дальние поездки, занимается международными перевозками грузов. Он – индивидуальный предприниматель, осуществляет перевозки в Россию, Молдову и Украину, откуда недавно вернулся и привез с собой массу ярких впечатлений.

И связаны они с его увлечением. Дело в том, что этот неординарный человек – парапланерист. И куда бы он ни ехал – в Закарпатье ли, на российские просторы или другие места, – всегда берет с собой параплан, с которым сросся всей душой, всем своим организмом. Это его крылья, зовущие в полет, в небесные дали, где простор и мысли, и полету.

...В последней поездке в Украину Владимир Александрович в свободное время бывал на Днепре, летал с местными пилотами. Поднимался со 100-метровых склонов живописной реки и свободно парил в воздухе, получая от этого неописуемое удовольствие. Кто из нас не мечтает летать? Наверняка многим снились сны, в которых они, как птицы, парили в небесной высоте, откуда земля – как на ладони. А ведь желание летать вполне осуществимо. Но для начала нужно заглянуть в гости к гомельским парапланеристам. Вот для кого пятый океан – уже обузданная стихия. Но, несмотря на это, он по-прежнему манит к себе и будоражит воображение. Правы те, кто говорит: «Кто хоть однажды поднялся в небо, будет стремиться делать это снова и снова!»

Знающие люди считают, что освоить парапланеризм несложно. Многое в этом деле зависит от технических навыков и сноровки, а также желания обучаемого.

ПАРАШЮТ – ДЛЯ СПАСЕНИЯ, ПАРАПЛАН – ДЛЯ УДОВОЛЬСТВИЯ

В городе над Сожем парапланеризму обучают в центре авиационно-технических видов спорта и творчества (аэроклуб). В группу набирают желающих от 16 лет, а вот верхнего возрастного предела не существует.

– В душе человек всегда остается молодым. Поэтому мы принимаем всех, кто таким себя и чувствует. Одному из наших учеников – 74 года, – рассказывает инструктор по парапланеризму Владимир Дробышевский. – Ежегодно к нам приходит до 10 человек. С января начинаются занятия по теории, на которых будущие парапланеристы изучают основы аэродинамики и метеорологии, с апреля переходим к практике. Хочу отметить, что тонкостям такого увлекательного дела можно учиться всю жизнь, постоянно оттачивая свое мастерство. Не зря ведь говорят, что совершенству нет предела.

Увлеченный человек всегда находит время для любимого занятия. Дробышевский успешно сочетает путешествия по дальним земным маршрутам с небесными вояжами. И к тому же он является инструктором по парапланеризму в центре авиационно-технических видов спорта и творчества, то есть обучает тех, кого параплан однажды позвал в полет.

Для самого Владимира Александровича все началось с мечты. В далекие годы его детства многие мальчишки грезили небом, некоторые мечтали полететь в космос. В действительности желания и стремления сбылись у самых упорных. Владимир Дробышевский – из таких, но реализовал свою мечту он уже в зрелом возрасте.

– Сначала был парашют, затем – параплан. Разница между ними существенная: любой парашют – это средство спасения, а параплан – летательный аппарат, – рассуждает инструктор. *– Первый изобретен как необходимость, а второй создан, можно сказать, для удовольствия.*

Параплан предназначен именно для полетов. Воздушные приключения на нем могут длиться часами. Это удивительно, но во время рекордных полетов протяженностью до 500 километров пилоты находятся в небе, без посадки, весь световой день, достигая высоты в несколько километров! Для таких полетов необходимо стечение многих факторов, а также серьезная подготовка. Но и обычная двухчасовая прогулка по небу дарит человеку удивительные ощущения и неописуемый восторг. О занятиях парапланеризмом, о том, как проходит обучение, Владимир Дробышевский может рассказывать долго и интересно:

– Параплан считается самым легким летательным аппаратом из всех существующих. К тому же он доступен и по цене, и по своим эксплуатационным возможностям. Но есть маленькая деталь: если параплан стоит относительно недорого, то за полный комплект к нему придется выложить немалую сумму. Освоить азы парапланеризма нетрудно. Мы не только учим этому, но и предоставляем клубное оборудование. В гористой местности, как правило, используется полный световой день и подготовка длится всего 10 дней. У нас же – равнина, и мы применяем другую методику – стартуем с лебедки. Она бывает разных типов. Самая простая и дешевая – «малинка», которую мы и используем. Ее стоимость – примерно 100 евро. Эта лебедка проста и неприхотлива, она обеспечивает все необходимые параметры. Процесс выглядит примерно так: машина с лебедкой отъезжает на расстояние в пределах километра, затем начинает движение. Когда трос натягивается, бежать начинает и парапланерист. Очень многое зависит от ветра. К примеру, один пилот может разгоняться довольно долго, другой же сделает буквально пару шагов и окажется в воздухе.

Второй вариант, используемый в Беларуси, – пассивная лебедка (пассивка). За нее придется отдать в разы больше. Рабочая высота подъема (затяжки) при ее использовании может быть от 200 до 800 метров. Затем парапланерист отцепляется и сбрасывает трос, а дальше все зависит от опыта и целей полета. Если стоит задача выполнить маршрут, то пилот во время затяжки набирает по возможности максимальную высоту и уже в свободном полете ищет потоки прогретого воздуха, так называемые термики. У тер-

мика цилиндрическая форма. Поэтому для сохранения положения в нем необходимо делать спирали. Воздушная арифметика проста: восходящий поток поднимает пилота, нисходящий, с холодным воздухом, опускает. Человеку нужно лишь ловить эти термики и наслаждаться процессом.

Высота, на которую сегодня взлетает парапланерист, может колебаться от нескольких сотен метров до нескольких километров. И ограничивается она обычно кучевыми облаками. Это своего рода база, выше которой теплый воздух не поднимается. Момент, когда опускаешься или поднимаешься, чувствуется только в первые секунды, как в лифте. Поэтому определять потоки пилотам помогает специальный прибор – вариометр. Он показывает, куда летишь, с какой скоростью и многие другие параметры. Причем прибор этот подает и звуковые сигналы. Можно летать и без него, но в таком случае, чтобы чувствовать потоки воздуха, нужна «чуйка»…

Взлетать и приземляться надо строго против ветра. С учетом веса параплана, подвески и запасного парашюта к весу самого пилота добавляется килограммов 15–20. Но на себе их чувствуешь только до того момента, пока крыло не поднимется в воздух. Собственная скорость параплана в свободном полете и спокойном воздухе – примерно 7–8 метров в секунду. Если ветер больше 10 метров в секунду, параплан не сможет пробиться и будет стоять на месте. Поэтому сильный ветер, как полный штиль – сложные для парапланеристов погодные условия.

– Существуют ли опасные моменты и как обеспечиваются безопасные условия для полетов, что для этого необходимо?

– Самые опасные моменты в парапланеризме – это взлет и приземление. Для обеспечения безопасных условий требуется наличие более-менее обустроенной площадки протяженностью как минимум два километра. И чтобы она была без линий электропередачи, деревьев и других препятствий. Аэродром «Зябровка» в этом плане – лучшее место в нашем регионе. К тому же здесь есть старты практически под все направления ветра. На случай нештатных ситуаций в комплекте оборудования есть запасной парашют, который вводится в действие пилотом.

– Расскажите, пожалуйста, о ваших подопечных.

– В клубе собрались люди самых разных профессий и возрастов, но все они увлеченные и особенные. Есть у нас и те, кто трудится на предприятиях транспортной отрасли. Да и наш инструктор Владимир Межейников свою трудовую биографию начинал на железной дороге. Влюбляются в парапланеризм и целыми семьями. Занимаются и родители, которые приобщают к нему своих детей, чтобы полетать в тандеме, вырастить своих чад крепкими, здоровыми, целеустремленными.

– В заключение хотелось бы узнать о планах гомельских парапланеристов.

– Планеризм в городе над Сожем активно развивается с 2013 года. У нас образовался коллектив единомышленников – людей, влюбленных в небо и не представляющих своей жизни без полетов. Нас, активно летающих, нынче – человек десять. Наш авангард – это молодежь. Но, к сожалению, в силу различных причин кто-то из них приходит, кто-то уходит. Вместе с молодыми парапланеристами наш отряд составляет 18 человек. Мы регулярно собираемся, чтобы насладиться открытым небом, свежим воздухом, чувством полета.

На аэродроме «Зябровка» проводятся соревнования различного уровня по парапланерному спорту, в которых мы принимаем участие. Каждый из нас владеет навыками самостоятельного полета, имеет опыт старта на пассивной и активной лебедке в разных погодных условиях и делает все возможное для обеспечения собственной безопасности и безопасности окружающих. Для меня удачным был 2020 год, когда я занял второе место в личном зачете на республиканских соревнованиях. У нас есть на кого равняться. Я имею в виду нашего титулованного парапланериста из Мозыря Евгения Вихора (мозыряне относятся к гомельскому клубу), других спортсменов.

От редакции. За всю спортивную карьеру в парапланеризме Евгений Вихор принял участие в 50 официальных чемпионатах. Из них в 28 соревнованиях он стал призером, в 14 – победителем. Дважды выигрывал Кубок Северо-Восточной Европы. Он состоял из пяти этапов, каждый проводился в новой стране: в Беларуси, России (Калининград), Литве, Латвии, Эстонии. Еще был предчемпионат Европы в 2015 году – там он завоевал третье место. Дважды занимал второе место на чемпионате России. Список достижений можно продолжить. В нынешнем году Евгений Вихор примет участие в чемпионате мира.

Любовь к парапланеризму спорсмен привил своему сыну Алексею:

– Мой сын Леша начал летать три года назад. В этом году в Литве на соревнованиях занял второе место. Для меня это было самое приятное событие в моей спортивной карьере. Я тогда был на первой ступени пьедестала, он – на второй. Надо понимать, что были очень сильные пилоты из России. Приезжала команда из Великобритании, были эстонцы, латыши, литовцы… А на пьедестале стояли два белоруса – два Вихора. И это были непередаваемые ощущения!

В заключение нашей беседы Владимир Дробышевский отметил, что его друзья-парапланеристы, а также подопечные совершенствуют свое мастерство и стремятся к новым высотам в этом увлекательном деле. Для романтиков воздушного океана парапланеризм – это не просто занятия, спорт, а стиль жизни.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

СПРАШИВАЛИ – ОТВЕЧАЕМ

Есть нюансы

для того, кто собирается выехать за границу на срок более двух месяцев и в семье которого воспитывается ребенок-инвалид.

«С какого числа прекращается выплата пособий на детей старше трех лет из отдельных категорий семей, если ребенок выехал за границу на срок более двух месяцев? Семья воспитывает двоих детей старше трех лет, один из них – инвалид. Дети преимущественно проживают в Республике Беларусь».

Светлана Иванова, г. Минск

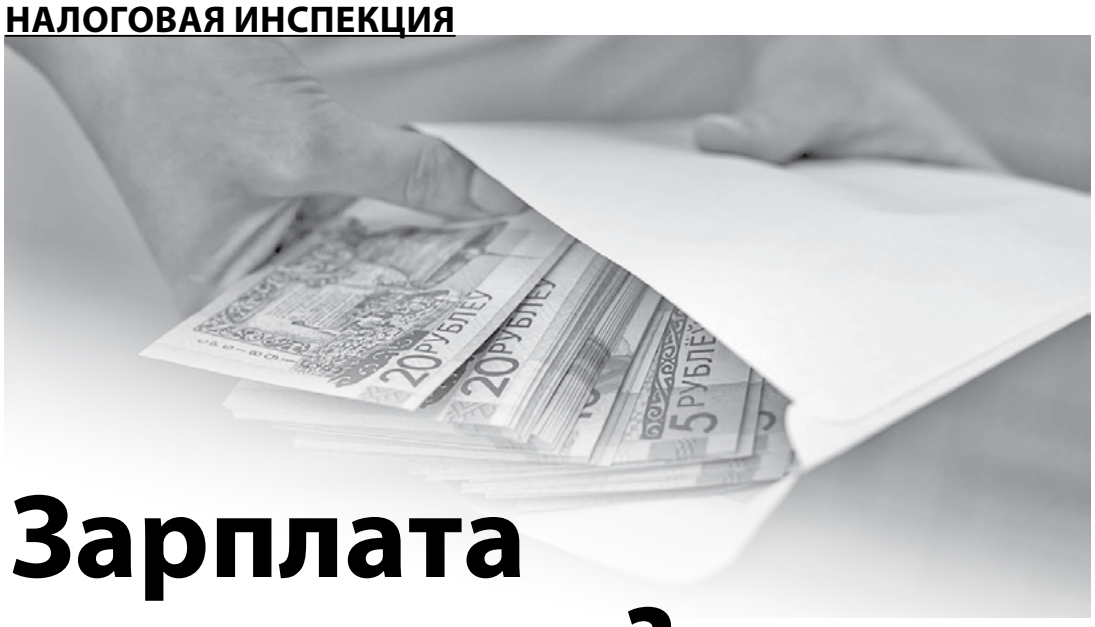
Если за границу на срок более двух месяцев выезжает ребенок-инвалид, то выплата пособия на детей старше трех лет из отдельных категорий семей прекращается на обоих детей.

В случае, когда за границу выезжает другой ребенок (неинвалид), выплата указанного пособия на этого ребенка прекращается, а на ребенка-инвалида – нет.

Дата прекращения выплаты зависит от своевременности сообщения о выезде. Если получатель пособия сообщил о выезде за границу не позднее пяти календарных дней после дня выезда, выплата прекращается с 1-го числа месяца, следующего за месяцем выезда. Если срок сообщения нарушен, выплата прекращается со дня выезда (п. 3 и 4 ст. 24 Закона Республики Беларусь от 29.12.2012 № 7-З «О государственных пособиях семьям, воспитывающим детей»).

Людмила МАТВЕЕВА, заместитель начальника Партизанского районного отдела Минского городского управления ФСЗН

НАЛОГОВАЯ ИНСПЕКЦИЯ



Зарплата в конверте? Не лишайте себя будущего

Соглашаясь на зарплату «в конверте», в обход уплаты положенных социальных отчислений и подоходного налога, человек обрекает себя на жизнь вне правил.

Мотивируя работника согласиться на выплату зарплаты «в конверте», наниматель в качестве аргумента высказывает о нем заботу: без уплаты налогов сумма заработной платы, выплачиваемая работнику на руки, будет больше, чем официальная. При этом наниматель умалчивает, что тот лишается многих прав и социальных гарантий, предусмотренных трудовым и иным законодательством.

У работника, получающего от нанимателя зарплату «в конверте»:

• отсутствуют официальные сведения о фактически полученной заработной плате, что ставит под вопрос, например, получение кредита для строительства или приобретения крупной покупки, так как сумма запрашиваемого и выдаваемого кредита напрямую зависит от размера зарплаты;

• в случае болезни будет произведена выплата по больничному листу только из расчета «официальной» заработной платы;

• отпускные по трудовому отпуску будут начислены исходя из зафиксированной в договоре заработной платы;

• при уходе в декретный отпуск пособие по беременности и родам будет исчислено из «официального» среднемесячного заработка;

• могут возникнуть проблемы с получением визы, поскольку некоторые посольства и консульства требуют предоставить справку о зарплате за последние 3, 6 и 12 месяцев, чтобы подтвердить платежеспособность;

• размер пенсионных выплат будет исчислен из «официальной» заработной платы, а периоды, когда взносы в ФСЗН вообще не были уплачены, не будут засчитывать в стаж для назначения пенсии.

Инспекция МНС по г. Минску напоминает, что при выплате заработной платы «в конверте» без удержания подоходного налога предусмотрена не только административная, но и уголовная ответственность нанимателя.

В случае установления налоговым органом факта неправомерного неудержания сумм подоходного налога такой налог взыскивается исключительно за счет средств налогового агента (без последующего удержания у физического лица, фактически получившего доход).

О фактах выплаты заработной платы «в конвертах» можно информировать по номеру стационарного телефона 189 или единому номеру 229-79-79, а также путем письменного сообщения в налоговый орган.

Не соглашайтесь на заработную плату «в конверте», подумайте о своем настоящем и будущем.

ИМНС по Партизанскому району г. Минска

1 СЕНТЯБРЯ – ДЕНЬ ЗНАНИЙ. ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Вас высший балл с надеждой ждет

Сентябрь ладошкою кленовой
В багряной росписи стучит.
Мы снова встретимся со школой,
Звонок впервые прозвенит.
За парты сядут первоклашки,
Войдут в мир знаний в новый класс.
Прически, белые рубашки…
Нарядней нет, ребята, вас!
За лето стали все взрослее,
С волненьем смотрят
в новый год.
Что ж, в добрый путь,
друзья, смелее!
Вас высший балл
с надеждой ждет!

Елена КРАВЧЕНКО

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 **27.08.2021** в 19.00. Объем 4 п. л. Тираж месяца 5260. Заказ 2148. 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.