

■ В Беларуси в первом полугодии пассажирооборот составил 12 892,4 млн пасс.-км, или 106,7% к соответствующему периоду 2024-го. Услугами пассажирского транспорта воспользовались 833,9 млн человек, или 101,8% к первому полугодю прошлого года. Грузооборот составил 35 125,1 млн т-км, или 96,4%.

■ В Минске будут бороться с подтоплением улиц. Для этого ГП «Гордорстрой» строит, в частности, ливневые очистные сооружения. В числе наиболее крупных объектов – возведение до конца года ливневого коллектора «Ярково» для обеспечения водоотведения с территории Фрунзенского района. При этом предусмотрены перехваты большого объема воды в узких местах – там, где ливневки не справляются.

■ Большинство водителей продолжают игнорировать обязательный техосмотр. По данным из открытых источников, сейчас автомобильный парк республики насчитывает более 4,3 млн транспортных средств различных категорий. Однако за весь прошлый год система «Белтехосмотр» выдала разрешения на участие в дорожном движении только 1 510 315 ТС (физических и юридических лиц), или 34,5% от общего количества зарегистрированного транспорта по стране. В ходе проверок было выявлено 369 961 нарушение технических требований. Основные неисправности касаются тормозных систем (41,3%), внешних световых приборов (23,6%) и двигателей (6,8%).

■ ГАИ Минской области с 16 по 22 июля проводит акцию «Встречная полоса». Ее основная цель – профилактика ДТП по причине нарушений правил обгона и выезда на полосу встречного движения. Сотрудники ГАИ осуществляют гласный, негласный и смешанный контроль за дорожным движением с использованием технических средств фото- и видеofиксации, беспилотных летательных аппаратов, а также с помощью РС МОБ. Наряды ДПС дежурят возле аварийно опасных участков автодорог и улиц населенных пунктов. В этом году на Минщине из-за нарушений правил обгона и выезда на встречную полосу в случаях, когда это запрещено ПДД, зарегистрировано 10 ДТП, в результате которых три человека погибли и 10 получили травмы различной степени тяжести.

■ Новые умные знаки появятся в Гомельской области. Очередное ноу-хау, направленное на повышение безопасности дорожного движения, – умный знак «Стоп». На территории региона были зафиксированы случаи ДТП со смертельным исходом на пересечении автодорог. В качестве профилактической меры предлагается устанавливать умные знаки, которые будут предупреждать водителей о движущихся по главной или второстепенной дороге автомобилях.



Увы, даже обозначенные корпоративной символикой каршеринговые авто нередко становятся участниками ДТП

ПРОКАЧУ НАПРОКАТ

Шеринговые сервисы отрегулируют

15 июля состоялось расширенное заседание Постоянной комиссии по промышленности, энергетике, транспорту, связи и цифровому развитию Палаты представителей Национального собрания Беларуси. Депутаты и эксперты единодушны: шеринг придется регулировать. Увы, это непросто: данная сфера деятельности находится на стыке ведомственных компетенций и полномочий, требуется комплексный подход.

Шеринговые сервисы во всем мире сталкиваются с правовой неопределенностью: вроде бы обычная аренда автомобилей (каршеринг), электросамокатов (кикшеринг), велосипедов (байкшеринг) и далее по списку, но краткосрочная и привязанная к мобильному ПО. А это меняет многое. Как отметил заместитель председателя Постоянной комиссии по промышленности, энергетике, транспорту, связи и цифровому развитию Владимир Боровенко, в Беларуси правовой акт, регламентирующий порядок взаимодействия каршеринговых организаций и пользователей, пока отсутствует, приходится довольствоваться Гражданским кодексом. Каждая шеринговая компания выстраивает собственную стратегию взаимодействия с потребителями, которым, как пишет БЕЛТА со ссылкой на депутата, «сложно разобраться во всех тонкостях и различиях систем работы таких ор-

ганизаций, вариативности предусматриваемых штрафов и прочих взысканий».

Каршеринг по понятным причинам, помимо законопослушных пользователей, массово привлекает лишенных прав и не озаботившихся их получением любителей порулить под парами алкоголя, несовершеннолетних и т.п. Владимир Боровенко прав и в оценке еще одного фактора риска, знакомого всем клиентам шеринговых сервисов: «За рулем машины, на которой никогда не ездил, вдвойне вырастает нагрузка на водителя. Поэтому обеспечение безопасности дорожного движения стоит во главе угла».

Окончание на стр. 2

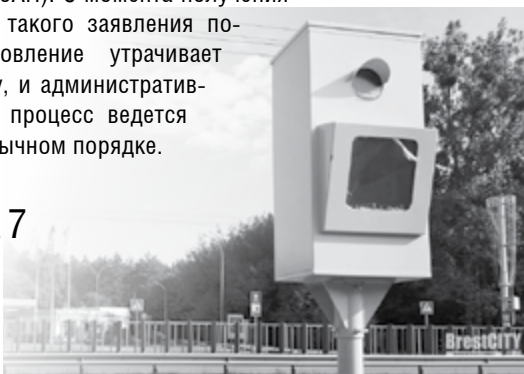


МИНТРАНС
В TELEGRAM

УЛЫБНИТЕСЬ, ВАС ШТРАФУЮТ

Для отмены постановления о наложении штрафа лицо, в отношении которого вынесено постановление, в течение месяца со дня его получения должно подать заявление в отделение Госавтоинспекции по месту жительства и указать причины несогласия (ч. 7 ст. 10.4 ПИКоАП). С момента получения ГАИ такого заявления постановление утрачивает силу, и административный процесс ведется в обычном порядке.

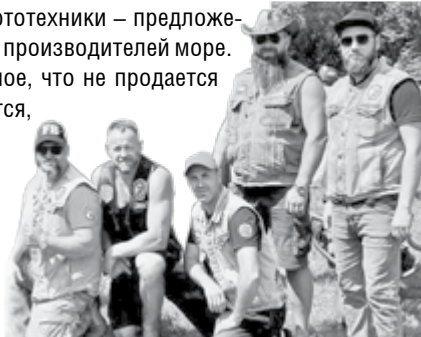
стр. 7



КОЛЕСО НА ВИЛКЕ

«...В пору нашей юности было меньше развлечений, поэтому парни тянулись к технике, по крайней мере процентов 80 точно. Сейчас – эра гаджетов, и только процентов 10–15 теперешних пацанов интересуются реальным, а не воображаемым драйвом. Но есть в современности и свои плюсы. Уровень жизни стал выше, поэтому и возможностей больше: выбор направления, экипировки, мототехники – предложений со стороны производителей море. Но самое главное, что не продается и не покупается, – непередаваемые эмоции, которые затаиваются».

стр. 11



РЕВИЗИЯ

82% техники надо списать

Прокуратура Могилевской области проверила Могилевский и Бобруйский филиалы троллейбусных парков № 1 и 2 ОАО «Могилевоблавтобус». Выявлено, что 82,5% подвижного состава эксплуатируется сверх нормативного срока службы.

С 2020 по 2025 год было списано 64 троллейбуса из-за физического износа. Реальное обновление транспорта не соответствует госпрограмме, утвержденной Указом от 29 июля 2021 года № 292 «Об утверждении Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы». В частности, за 10 лет закуплено только 22 новых троллейбуса, при этом в период действия госпрограммы – лишь девять машин.

Техническое состояние транспорта влияет на качество перевозок: только в 2024-м зарегистрировано более 1,5 тыс. случаев схода техники с линии. Затраты на ремонт в 2023–2024 годах превысили 1,8 млн рублей.

О выявленных недостатках проинформирован Могилевский облисполком, которому предложено принять дополнительные меры по решению проблемных вопросов в сфере транспортной безопасности, обеспечению качества и надежности пассажирских перевозок.

СЛЕДСТВИЕ

Это немыслимо:
в какой автошколе его учили?

Следственным управлением УСК по Минской области установлены обстоятельства ДТП в Воложине. 26 апреля около 07.00 18-летний водитель Peugeot 607 предпринял попытку обгона двух попутных автомобилей на улице Чапаева и, не убедившись в безопасности маневра, выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с мопедом VMC под управлением 32-летнего местного жителя. В результате аварии тот получил несовместимые с жизнью травмы.

Следователи установили, что водитель со стажем вождения не более четырех месяцев совершал обгон в запрещенном месте, пересекая сплошную линию разметки, со скоростью в момент столкновения 100,1 км/ч при допустимых 60 км/ч. Сотрудники УСК выяснили, что водитель иномарки, двигаясь с допустимой скоростью, имел техническую возможность избежать столкновения даже при ограниченной обзорности, вызванной закруглением дороги.

18-летний водитель признал свою вину в полном объеме. Его действия квалифицированы по ч. 2 ст. 317 (Нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее по неосторожности смерть человека). Материалы уголовного дела переданы в прокуратуру для направления в суд.



По материалам prokuratura.gov.by и УСК по Минской области

В ФОКУСЕ

По следам грозового фронта

Грозы, ливни, град, шквалистое усиление ветра порывами 15–18 м/с и более... Эти словосочетания из сводок Белгидромета почти всю неделю были на слуху. Да, погода опять продемонстрировала свой капризный нрав, но нам, как говорится, не привыкать. Рассказываем, как аномальные природные явления отразились на работе транспортной отрасли.



МЧС Беларуси

При грозах автомобилистам и пешеходам не рекомендуется укрываться от ливня под сенью деревьев

Как сообщило МЧС, 15 июля из-за прохождения грозового фронта с порывами ветра до 14 м/с пострадали кровли двух сельскохозяйственных зданий близ агрогородка Луговая Слобода Минского района. Из других неприятностей зафиксированы

три случая падения деревьев (один – в Витебской области, два – в Минске). Единственное поврежденное дерево Витебщины умудрилось упасть прицельно и повредило легковой автомобиль в Полоцке. К счастью, пострадавших нет.

ЦИФРА НЕДЕЛИ

55%

На столько за апрель – июнь вырос спрос на импортные перевозки в Беларусь по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом объем экспортных поставок увеличился на 23%, внутренних – на 39%, подсчитала международная Биржа грузоперевозок ATI.SU. Число заявок на автоперевозки в Россию выросло на 21% в полугодии и на 26% – во втором квартале. Самую большую динамику продемонстрировали перевозки из Китая – почти четырехкратный рост по числу заявок в годовом выражении по итогам как полугодия, так и второго квартала.

Окончание. Начало на стр. 1

ПРОКАЧУ НАПРОКАТ

Начальник управления ГАИ ГУВД Мингорисполкома Сергей Бабич подтвердил опасения парламентариев, в том числе по части алкоголя. По его оценке, примерно 10% выявленных за текущий год нарушителей, управлявших ТС в нетрезвом виде, пришлось на клиентов каршеринга. И насчет прав проблемы очевидны: фиксируются даже повторные нарушения. Что в этом контексте регулировать в первую очередь? Начальник управления настроен решительно: «Это должно касаться как порядка заключения договоров, так и контроля за их использованием и в целом обеспечения правил безопасности дорожного движения. Затронет и непосредственно обозначение этих транспортных средств».

Ясность имеется как минимум в последнем вопросе, подчеркнул Сергей Бабич: «В соответствии с Правилами дорожного движения нанесение каких-либо наклеек на транспортное средство запрещено. Однако мы видим, что те, которые обозначены именно определенной цветовой расцветкой, показывают их принадлежность к

определенной шеринговой компании. Это позволяет сотрудникам ДПС в ходе несения службы вычленивать их из потока, останавливать, проверять порядок их использования, состояние водителя и наличие водительского удостоверения».

Иными словами, применение корпоративной символики каршеринговых компаний позволяет и водителям, и гаишникам, и пешеходам квалифицировать таких участников движения определенным образом, что прямо влияет на безопасность. В связи с чем депутаты считают целесообразным узаконить такое обозначение, сделав его обязательным. Резонно: на сайтах каршеринговых сервисов вы встретите упоминание про аренду «городских автомобилей без оклейки» наряду с обозначенными корпоративной символикой.

Добавляет проблем еще один шеринговый сектор – аренда самокатов. Растет он еще более стремительно: электро-самокат или электровелосипед всегда дешевле авто. И рисков тут не меньше, поскольку больше несовершеннолетних пользователей. Впрочем, не только несовершеннолетних:

на заседании прозвучала цифра 7 млн – именно столько раз минчане и гости столицы в 2024 году воспользовались кикшерингом.

Владимир Боровенко пунктирно обозначил основные проблемы оборота средств персональной мобильности: «Указ № 145 в какой-то мере урегулировал использование самокатов, был установлен возрастной ценз. Между тем ими пользуются и дети в возрасте до 14 лет, и двое людей одновременно, что тоже запрещено ПДД. Возникают также вопросы обеспечения мест парковки самокатов. И другие, вплоть до обеспечения скорости на различных участках дорог».

В общем, комплексный подход и впрямь напрашивается, недаром к регулированию привлекли представителей всех заинтересованных ведомств. Что получится в результате, увидим в ближайшее время.

Кирилл НЕЖДАНСКИЙ

Дорожная инфраструктура тоже пострадала от ливней и гроз: в результате обильных осадков на проезжую часть автодороги Н-2115 Окменица – Буловишки – Юраны в Браславском районе обрушился земляной откос с растительностью, пришлось перекрывать движение для устранения последствий. Зафиксированы также подмыв грунта и разрушение участка (10,5х4 м) автодороги Н-2306 Новка – Замошечье – Савченки – Ляхи в Витебском районе. Посочувствуем дорожникам: ливни увеличили нагрузку на них и объемы ремонтных работ.

В Могилев грозовой фронт пожаловал раньше, чем на Минщину и Витебщину: 9–10 июля. Когда в центре и на севере Беларуси громыхало, здесь уже подводили итоги ликвидации последствий. Порывы ветра на юго-востоке оказались мощнее, чем в других регионах: до 26 м/с. Тысячи поваленных деревьев, нарушение электроснабжения, поврежденные кровли, проблемы с городским пассажирским транспортом – таков итог визита стихии. К наведению порядка после природного катаклизма пришлось привлечь 80 офицеров и курсантов университета МЧС и военнослужащих 188-й гвардейской бригады.

В столице последствия прохождения грозового фронта наблюдались в традиционном формате – прежде всего, подтопления и перебои в работе пассажирского транспорта. Стоит отметить, что ГП «Минсктранс» в таких случаях заранее предупреждает минчан о возможном влиянии непогоды на расписание и маршруты, за что ему отдельное спасибо.

Справка «ТБ». Только 15 июля с 13.20 до 18.00 в столице из-за мощного ливня (45 мм осадков при среднемесячной норме 98 мм) были подтоплены 17 участков дорог, четыре частных жилых дома, подвалы одного многоквартирного жилого дома и трех административных зданий. Зафиксированы 17 случаев остановки движения (до 3,05 часа) общественного транспорта. Ликвидация последствий прохождения грозового фронта потребовала усилий 158 единиц техники и 310 человек.

Железнодорожников грозовой фронт посетил еще на первом этапе путешествия по Беларуси: 9–11 июля. По данным пресс-центра БЖД, итогом стали падение порядка 900 деревьев на линии электропередачи и нарушение электроснабжения объектов инфраструктуры на некоторых участках Могилевского и Витебского отделений железной дороги. Чтобы обеспечить безопасную и бесперебойную перевозку пассажиров и грузов, были задействованы более 100 сотрудников стальной магистрали, 21 единица спецтехники, восемь дизель-генераторных агрегатов.

В эти грозовые дни о мерах безопасности на дорогах и около них напоминали практически все причастные ведомства, начиная с МЧС и ГАИ. Результаты такой настойчивости налицо: пострадавших нет, МЧС оказало помощь гражданам и организациям в 13 случаях.

Поскольку июль в разгаре и от новых грозовых фронтов никто не застрахован, напомним ключевые секреты безопасности при такой погоде. Во-первых, при сильном дожде за рулем стоит опасаться аквапланирования, заблаговременно снижать скорость и избегать резких маневров. Само собой, обязательны ремни безопасности и транспортировка детей до 12 лет в специальных удерживающих устройствах. Если резко потемнело, автомобилистам следует включить ближний свет. В случае если дальнейшее движение под вопросом, нужно остановиться за пределами проезжей части и включить аварийную сигнализацию. От поездок на средствах персональной мобильности и велосипедах лучше отказаться – при порывах ветра 26 м/с далеко не уедешь.

Как водителям, так и пешеходам стоит избегать парковки или нахождения близ деревьев, слабо закрепленных и конструкций с высокой парусностью. Отдельный совет пешеходам – не закрывать обзор капюшоном, зонтом и прочими аксессуарами: от дождя они, возможно, и защитят, а от ДТП вряд ли. И, кстати, хорошей погоды всем на оставшуюся половину лета.

Иван ДУБОВЕЙ

КОНЕЦ МИССИИ

Алкотест не сдал в магазине Прапорщик милиции вычислил пьяного водителя и передал его ГАИ

События развивались днем 14 июля в Бресте на магазинной парковке. Совершая необходимые покупки, сотрудник исправительного учреждения открытого типа № 1 Департамента исполнения наказаний МВД Анатолий Ярошук обратил внимание на нетрезвого покупателя в очереди к кассе.

Получилось, что мужчины вышли из торгового объекта почти одновременно. На парковке выпивший гражданин направился к Ford, сел за руль и начал движение задним ходом. В этот момент прапорщик подбежал к авто, потребовал у водителя остановиться, извлек ключ из замка зажигания, после чего вызвал представителей Госавтоинспекции. Чем, вероятно, уберечь бедолагу и горожан от серьезной беды.

По результатам медицинского освидетельствования у 63-летнего мужчины выявлено два промилле алкоголя. Ранее он уже привлекался к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, был лишен водительского удостоверения. Кстати, Анатолий Ярошук проявил бдительность, будучи в законном отпуске.

Сергей СЕРОВ



Будучи в отпуске, прапорщик Анатолий Ярошук умудрился уберечь бедолагу и горожан от серьезной беды

ДОСКА ПОДСЧЕТА

Потаксовали на 1000 базовых Только в одном районе Бреста

Налоговые органы держат на особом контроле услуги в сфере общественного транспорта и такси: в зоне риска – сокрытие выручки (непробитие и невыдача пассажирам кассового чека), осуществление перевозок без заключения трудовых и гражданско-правовых договоров, выплата зарплат «в конвертах», осуществление деятельности без включения в Реестр автоперевозок пассажиров в нерегулярном сообщении.

По результатам контрольных мероприятий в I полугодии в адрес 83 субъектов хозяйствования Московского района Бреста налоговая инспекция направила уведомления с предложением о добровольной корректировке налоговых обязательств. На основании уточненных деклараций, представленных плательщиками, дополнительно поступило в бюджет свыше 400 тыс. рублей.

Инспекцией составлен 21 протокол об административных правонарушениях за нарушения порядка приема наличных денежных средств и использования кас-

сового оборудования с предъявлением штрафов на сумму свыше 20 тыс. рублей.

Наряду с фискальными мерами налоговый контроль предусматривает и предварительный этап взаимодействия с плательщиками. Им дается возможность добровольно исполнить свои обязательства без привлечения к административной ответственности, уточняет инспекция МНС по Московскому району Бреста.

Аркадий РОМАНОВ



РЕБЕНКУ НАШЛИ МЕСТО

стр. 8

ЧИТАЙТЕ ТБ В TELEGRAM И ДЗЕНЕ!

Ежедневные новости о транспорте страны и мира



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ИЗДАНИЯ

ТРАНСПОРТНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий
и организаций –
индекс 632412

Для индивидуальных
подписчиков –
индекс 63241

ТРАНСПОРТНЫЙ

Для предприятий
и организаций –
индекс 641212

Для индивидуальных
подписчиков –
индекс 64121

КАК ЭТО БЫЛО

«Славянский базар»: помогали, доставляли и задерживали

В минувший вторник завершилась программа Международного фестиваля искусств «Славянский базар в Витебске». Более недели сотрудники Госавтоинспекции работали в усиленном режиме, не только обеспечивая безопасность участников и гостей форума, но и оперативно помогая им. На помощь к правоохранителям области прибыли коллеги из других регионов Беларуси.

ЛАЗАРЕВА ДОСТАВИЛИ С МИГАЛКОЙ

Как заявил при подведении итогов начальник УВД Витебского облисполкома Максим Суббота, в целом фестиваль прошел без происшествий: «Сотрудники проявили максимум ответственности в непростых условиях. Милиционерами был обеспечен порядок на улицах города и в местах проведения концертов и других творческих мероприятий. Особенно хочется отметить высокий уровень организации дорожного движения».

Отдельно подчеркнул роль сотрудников ГАИ и директор Международного фестиваля искусств «Славянский базар в Витебске» Глеб Лапицкий: «Российский певец Сергей Лазарев сразу после концерта должен был отправиться в Москву. Мы даже отменили для него выход к представителям прессы. Но концерт все равно задерживался, зрители не хотели отпускать своего любимца. Для подстраховки стали уточнять, можно ли задержать поезд. В результате ситуацию взялись решить сотрудники ГАИ. Из Витебска до Орши певца и его группу доставляли в сопровождении машины с мигалками, чтобы артист успел к отправлению. Там они передали сопровождение оршанским коллегам, которые помогли артистам без препятствий доехать до вокзала. А здесь уже сработали железнодорожники, которые сопроводили их в вагоны. Это была такая слаженная работа, словно люди целый день ждали одного Лазарева. В этой ситуации проявилась вся сила белорусской взаимовыручки и взаимопомощи».

НАШЛИ КРЕСТНИЦУ

В чаше Летнего амфитеатра лучшие сотрудники были удостоены наград. Среди них – замкомандира взвода отдела ГАИ Минского райисполкома Дмитрий Медведский и его напарник

инспектор ДПС ГАИ Минского района Ярослав Коваленок. В течение фестивальной недели они работали на улицах и перекрестках северной столицы. И не просто выполняли служебные задачи, а помогали участникам и гостям форума найти нужные объекты, заселиться в гостиницы, раздавали питьевую воду, вручали ребятишкам сувениры от Госавтоинспекции.

«Уже шестой год подряд я несу службу на «Славянском базаре». Каждый раз приезжаю сюда с большим желанием и удовольствием, ведь вырос в Орше и окончил факультет правоведения ВГУ им. П. Машерова, поэтому Витебск для меня стал родным. Это помогает сориентировать гостей фестиваля в городе, подсказать им нужную улицу или адрес. Очень приятно, что руководство отмечает нашу работу. В 2024-м я получил благодарность, а в этом году ею отметили моего напарника», – пояснил Дмитрий Медведский.

Ярослав Коваленок на фестивале уже в четвертый раз, они с Дмитрием всегда работают здесь в паре. Ровно три года назад, в 2022-м, во время проведения форума ребята волею судеб стали «крестными отцами» для новорожденной малышки. «Мы несли службу по улице Ленинградской, на въезде в Витебск со стороны Лужесно. Внезапно возле нас остановился микроавтобус, водитель которого был в панике. Оказалось, у его супруги внезапно начались роды, она потеряла много крови, поэтому женщину требовалось как можно быстрее доставить в стационар. Всего в течение пяти минут нам удалось сопроводить роженицу в областной клинический роддом по проспекту Черняховского, хотя фестивальные дороги на тот момент были перекрыты. Врачи признались, что, опоздай мы на 10 минут, все могло бы закончиться плохо. Но благодаря совместным слаженным действиям в многодетной семье Васильевых из Городка появилась четвертая здоровенькая дочурка,

которую назвали Яриной. Теперь мы постоянно общаемся», – освежил в памяти события трехлетней давности Дмитрий Медведский.

СЛАЛОМ В НОЧНОМ ГОРОДЕ



Чудесное постфестивальное спасение: нетрезвая дама неслась по ночному Витебску, филигранно объезжая опоры освещения, а из-под ее авто вылетали детали защиты днища

Что до дорожной обстановки, то самое серьезное ЧП произошло вскоре после фестиваля. Витебчанка, находясь за рулем собственного автомобиля, привлекла внимание сотрудников ГАИ тем, что неуверенно управляла им. Ей подали сигнал об остановке, но вместо того, чтобы подчиниться простым требованиям, женщина ударила по газам и понеслась по ночному городу. Причем, как было заметно на видео, правые колеса автомобиля ехали по тротуару. Маневрируя, дама объезжала опоры освещения, а из-под авто вылетали детали защиты днища.

От прохождения в установленном порядке медицинского освидетельствования она отказалась. Женщина привлечена к ответственности в виде штрафа в размере 200 базовых величин с лишением права управления транспортным средством сроком на пять лет. Кроме того, за невыполнение неоднократных требований об остановке, повлекшее преследование, она получила штраф в 30 базовых величин.

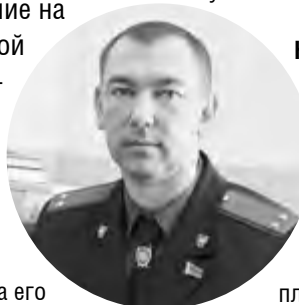
Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

МНЕНИЕ

Андрей ЯСЬКО:

«Вы не можете знать всех последствий неразумного поведения на дороге»

Брестский регион лидирует по количеству автомобилей на душу населения по сравнению с другими областями страны: выше соотношение только в столице. Благодаря близости к западной границе, погранпереходам с Польшей и транспортно-логистическим центрам движение на брестских трассах и дорогах более концентрированное, с большой составляющей грузового транспорта. Как это отражается на безопасности водителей, их пассажиров и пешеходов? Собеседник «ТБ» – Андрей Ясько (на фото), начальник отдела по расследованию преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта УСК по Брестской области.



ТОЧКА ПРИТЯЖЕНИЯ

– Есть ли различие между обстановкой на брестских дорогах и в целом по стране?

– Брест на фоне других областных центров выделяется качественным дорожным полотном, наличием многополосных улиц и дорог, кольцевых развязок. Есть перекресток, где имеются семь полос движения в различных направлениях. Это редкость даже для крупных городов Беларуси. Внедряются элементы концепции «умного города», касающиеся режима работы светофоров в зависимости от времени суток, сезона, объема потоков транспорта. Все это составляет условия для более высокого

темпа движения в городе и за его пределами.

– Соответствует ли такой инфраструктуре культура вождения?

– Брестчане в массе своей демонстрируют высокую водительскую культуру, о чем косвенно свидетельствует и характер дел, которые расследует наш отдел. Если и случаются смертельные аварии, то крайне редко в них бывает более одной жертвы. В 2025 году столкнулись с таким лишь однажды, в начале июня, когда бесправник из Ивановского района на окраине Бреста не справился с управлением мотоцикла и погубил себя и пассажирку. Увы, в рай-

онах региона, в сельской местности бывают случаи с тремя-четырьмя погибшими, тяжкими телесными повреждениями многих участников столкновения.

НЕ ИГРАЙТЕ В РУЛЕТКУ

– Какие ситуации чаще всего приводят к смертям и тяжким телесным повреждениям: «пьяный» руль, нерасчетливый обгон, езда на фоне усталости или другие?

– Все из перечисленного плюс еще много факторов. Из нашей практики: водитель отвлекся за рулем, а причину объяснил тем, что нагнулся прикурить сигарету. Другой отвел взгляд от дороги, чтобы проверить, нет ли помех сбоку вдалеке. И прозевал помеху «под носом».

Алкоголь приводит порой к полной потере контроля над действиями. Красноречивый случай: мужчина отдыхал в казино, немало выпил, закончились деньги, решил съездить домой. Вышел, сел в свою машину и тронулся в путь по главной улице Бреста. На перекрестке не остановился на красный, влетел в бок автомобиля-такси с пассажиром на правом сиденье, причинил ему тяжелую

травму. После этого наш азартный игрок подошел к поврежденному транспортному средству, увидел последствия и, бросив машину, пошел пешком в казино доигрывать, то есть вдобавок ко всему еще и покинул место происшествия. В заведении его задержали сотрудники правоохранительных органов. Букет нарушений у него огромный, ответственность понесет по закону.

– А усталость – это тот случай, когда по-человечески можно понять?

– Понять что? Водитель обязан контролировать свое состояние, не садиться за руль с признаками усталости, болезни, под действием определенных медикаментов. Он может поставить под угрозу жизнь не только свою, но и пассажиров, других участников движения.

Мы расследовали случай, когда водитель, перевозивший в микроавтобусе восемь человек, признался, что за трое суток спал всего три часа. Оправдать его за это? В салоне – все непристегнутые, за рулем – тот, кого в сон клонит. Что еще нужно для ДТП с тяжкими последствиями?

НЕ ИДЕТ ОНО ВСЁ В КАНАЛИЗАЦИЮ

«Общественный транспорт не должен ездить по улицам, которые внешне напоминают реку»

Серьезные ученые уже не спорят: на наших глазах происходит изменение климата. Оно сопровождается такими метаморфозами, как десятиградусное тепло в январе, холодный май или тропические ливни в июле. О том, какие существуют регламенты работы в ходе внезапного выпадения огромного количества осадков, «ТБ» рассказал заместитель генерального директора по перевозкам ОАО «Витебскоблавтотранс» Виктор Кожух (на фото).

АВТОБУС МОЖЕТ ОБЪЕХАТЬ

— О том, чтобы вся вода беспрепятственно уходила в ливневую канализацию, обязаны позаботиться коммунальщики. Общественный транспорт не должен ездить по улицам, внешне напоминающим реку. Но мы не на Луне живем и понимаем, что ливневая канализация в большинстве городов мира строилась много лет назад, когда месячная норма осадков за два часа нам на головы не выливалась. В последнее время подобные вещи стали происходить чаще. Отсюда и подтопление улиц.

В этом году в Витебске из-за повышенного уровня воды случаев полной остановки общественного транспорта не было. Но это не означает, что мы не испытывали в связи с этим определенные трудности. Нами разработаны мероприятия, и водители всех видов общественного транспорта, и диспетчеры, и руководство знают, что делать в той или иной ситуации.

Начнем с автобуса. Эта машина по своим техническим характеристикам отличается от легковушки только формой и размерами. Автобусы работают на двигателе внутреннего сгорания. Здесь тоже важно не допустить гидроудара. Много зависит от марки автобуса. Допустим, воздухозаборник у «Радзіміча» располагался низко, и в прежние годы были случаи выхода таких машин из строя после проезда по глубоким лужам. У современных МАЗов этот агрегат находится чуть выше. Мы ориентируем водителей, чтобы вода не появлялась на полу в салоне. Если этот уровень выше, водитель обязан остановиться и сообщить в диспетчерскую. Кстати, там видят ситуацию в целом и могут перенаправить маршрут по другим улицам — менее затопленным.

Иногда у водителя есть возможность ехать по трамвайным путям, если там не стоит электротранспорт. Как правило, трамвайные пути расположены немного выше уровня асфальта, и этого бывает достаточно. Пассажир может сойти в месте, где авто-

бус останавливается, и им не обязательно станет остановочный пункт. К примеру, когда заливало дорогу у автовокзала и Полоцкого путепровода, мы направляли автобусы через мост Металлистов.

ТРОЛЛЕЙБУС: НЕ ГЛУБЖЕ 15 CM

— При работе троллейбуса основной упор делается на электробезопасность. Вода — идеальный проводник электричества. Именно поэтому в кабине водителя находятся приборы контроля утечки тока. Если это устройство срабатывает, водитель обязан остановить машину, открыть дверь и при соблюдении определенных условий осуществить высадку пассажиров. Следует отключить троллейбус от контактной сети, а выход людей должен осуществляться прыжком.

Вообще, есть правило: останавливать машину, если глубина воды превышает 15 см. Об этом сообщает и производитель в инструкциях по эксплуатации. Естественно, мало кто возит с собой линейку, да ее и непросто использовать при движении через длинный участок залитой водой дороги. Поэтому у каждого водителя троллейбуса — свои индикаторы глубины. Люди, работающие годами на маршрутах, безо всяких измерительных приборов понимают, когда можно ехать, а когда нет. В случае остановки троллейбуса, если нет утечки тока, пассажиры могут находиться в салоне и ожидать, когда спадет вода.

ТРАМВАЮ ДОСТАТОЧНО 10 CM

— Еще более уязвим к высокому уровню воды трамвай. Согласно инструкциям по эксплуатации, он может двигаться, если глубина воды не превышает 10 см. Более того, скорость движения вагона не должна быть выше 5 км/ч. Многие уже заметили, что в случае подтоплений улиц трамваи останавливаются первыми. Часто после таких



Виктор Кожух: «Мы не на Луне живем и понимаем, что ливневая канализация в большинстве городов мира строилась много лет назад, когда месячная норма осадков за два часа нам на головы не выливалась»

влажных процедур электротранспорт нуждается в просушке. Для этого имеются мощные фены.

И ГРЯНУЛ ЛИВЕНЬ

Один из знакомых водителей автобуса рассказывал автору этих строк, какой ужас он пережил, когда на улицы Витебска обрушился сильный ливень:

— Это было днем. Ехал как обычно. Вдруг потемнело, видимость упала практически до нуля. Лило так, что дворники не справлялись отводить воду. Я от беды подальше сразу решил остановить машину. Что тут началось! Пассажиры в салоне заголосили: чего мы стоим? Мимо кто-то проехал, но он только за себя отвечает, а не за весь салон людей. Я связался с диспетчерской, и мне сообщили, что льет только в моем районе. Учитывая, что ехал я в сторону просвета, как только позволила видимость, потихоньку тронулся с места. Все обошлось. Но меня больше всего поразили пассажиры, ведь видят, что двигаться в такой ситуации опасно, а ведут себя как эгоисты. Вези — и все тут...

ДИСПЕТЧЕР НА РАЗРЫВ

В диспетчерской ОАО «Витебскоблавтотранс» во время ливней тоже творится невообразимое. Кажется, в такие моменты диспетчерам одновременно звонят все жители города сразу. В местах, где дождя нет, не понимают, почему автобус не пришел вовремя. Те, кто застрял в салонах, интересуются, когда откроют движение, скоро ли просветлеет. Несложно понять

негодование и тех, кто оказался на залитых водой остановочных пунктах. У каждого телефон в кармане имеется, почему бы не позвонить... Диспетчеры в свою очередь обо всех проблемных местах информируют городские власти. Кстати, по мнению Виктора Кожуха, там прислушиваются к этой информации и в экстренных случаях предпринимают меры, вплоть до проведения экстренной откачки воды.

СЫГРАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

Климат меняется независимо от нашего желания. И главная особенность этих изменений сейчас — его полная непредсказуемость. Приятно наблюдать, когда принимаются разумные системные решения, влияющие на безопасность. Ныне весь приобретаемый общественный транспорт должен быть оборудован кондиционерами в салоне и кабине водителя. Почему это важно? А разве у нас мало пассажиров, страдающих хроническими заболеваниями, для которых усиление жары может обернуться сердечным приступом. А как быть возрастным водителям, которые в жаркий день находятся в рейсе? Они ведь не имеют права сами остановиться, чтобы выйти и освежиться. График и расписание. К сожалению, ранее в финансовых отделах различных ведомств при приобретении общественного транспорта нередко вычеркивались эти дополнительные функции как непозволительные затраты или излишество.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ТЕХНОЛОГИИ

«Клеть» с грузом «23»

Инновация брестских газовиков обеспечивает потребности всей отрасли

25 июля в УП «Брестоблгаз» пройдет областной этап Республиканского смотра-конкурса профессионального мастерства на звание «Лучшая транспортная служба газоснабжающих организаций». Предыдущие два года подряд чемпионом страны среди газовиков становилась команда УП «Брестоблгаз»: слесари с правом управления автотранспортом Пружанского РГС ПУ «Кобрингаз» Юрий Бондарь и Евгений Кукса, а также оператор ПЭВМ службы транспорта и реализации газа ПУ «Кобрингаз» Алексей Соколюк. Перед этим они первенствовали и на областном уровне.

Чтобы понять масштаб выигранной конкуренции, уточним, что в 21 филиале УП «Брестоблгаз» на балансе — 679 единиц техники под управлением 610 водителей, 47 механизаторов. Из них в филиалах по основной деятельности — 488 единиц техники, включая прицепы, седельные тягачи, автомобили аварийных служб. Обеспечи-

вают безопасность дорожного движения, организуют работу по безаварийной эксплуатации и ремонту автотранспорта 29 работников службы транспорта — начальники, инженеры, механики.



Они сделали это: оператор ПЭВМ Алексей Соколюк и водители Юрий Бондарь и Евгений Кукса с наградами областного конкурса профессионального мастерства «Лучший в профессии»

Окончание. Начало на стр. 4

Андрей Ясько: «Вы не можете знать всех последствий неразумного поведения на дороге»

ТЕРПЕНИЕ К ПОТЕРПЕВШИМ

– В ходе следствия вы по долгу службы общаетесь с подозреваемыми, впоследствии – обвиняемыми. Какое впечатление производит на вас это общение?

– В основной массе люди, совершившие ДТП по неосторожности (ч. 1–3 ст. 317 УК), не содержатся под стражей, если нет иных обстоятельств, не позволяющих применить к ним подписку о невыезде и надлежащем поведении. Как правило, у таких граждан есть не только автомобиль, но и семья, работа, устоявшийся уклад жизни. Никто не застрахован от печальных обстоятельств. К угонщикам-рецидивистам, пьяным лихачам подход соответствующий: более строгий.

– Вернемся к среднестатистическим виновникам. Как они могут заглянуть вину перед потерпевшими, облегчить свою участь в ходе следствия, дожидаясь суда?

– Есть практика возмещения материального и морального вреда. Для этого необходимо вступить в диалог с потерпевшим, предложить свою помощь, размер которой должен быть разумным. Поддержку можно оказать не только материальную. Допустим, пострадавший в ДТП попадает в больницу. Если виновник его состояния навещает больного, приносит продукты, средства личной гигиены, осуществляет уход, это не остается незамеченным и отражается в материалах уголовного дела.

В Бресте суд недавно рассмотрел уголовное дело в отношении девушки-водителя, которая по неосторожности совершила ДТП и сбила электровелосипед. Его владелец был направлен в больницу с тяжкими телесными повреждениями. Лечение заняло около двух недель, на протяжении которых нарушительница ежедневно посещала потерпевшего, доставляла продукты, готовила пищу, кормила, ухаживала, тем самым обеспечивала мужчине полноценную жизнедеятельность, активно участвовала в его реабилитации.

– Это можно впоследствии подтвердить?

– Сведения о действиях, направленных на заглаживание вины, зафиксированы в показаниях потерпевшей стороны, актах и расписках, отражены в материалах уголовного дела и были переданы в суд. Судебная инстанция учла эти обстоятельства и применила к девушке акт амнистии: уголовное дело прекращено (по нереабилитирующим обстоятельствам), при этом водительское удостоверение возвращено владельцу, и она не считается имеющей судимость.

«ДЕТИ НЕ ЖДУТ БЕДЫ»

– Новый фактор риска – средства персональной мобильности (электросамокаты, сегвеи и др.), а если ими еще и управляет ребенок... Как это отражается на деятельности вашего отдела?

– Ощутимо растет количество пользователей такой техники. Возвращаясь к вопросу о культуре вождения, отмечу, что при этом в Бресте фиксируются единичные факты ДТП с электросамокатчиками, когда требуется вмешательство Следственного комитета. В моей практике отдел рассле-

довал четыре факта причинения им тяжких телесных повреждений. Во всех случаях пострадали владельцы самокатов, а не клиенты фирмы по прокату техники.

Часто возникает вопрос: к какой категории транспортных средств отнести то или иное СПМ? Это затрудняет расследование уголовных дел и принятие решений по ним. Налицо конфликт интересов и с водителями автомобилей, и с пешеходами: кто по какой части улицы имеет право передвигаться и с какой скоростью. Как предполагается, готовящиеся изменения в ПДД внесут ясность в этот вопрос и облегчат расследование связанных с ним уголовных дел.

■ ВОДИТЕЛЬ ПРЕВЫСИЛ СКОРОСТЬ, СБИЛ ВЕЛОСИПЕДИСТА. У ПОСТРАДАВШЕГО – ТЯЖКИЕ ТЕЛЕСНЫЕ, ЛЕЧЕНИЕ, ПРОДЛИВШЕЕСЯ ШЕСТЬ МЕСЯЦЕВ, ВКЛЮЧАЯ ДОЛГОЕ ПРЕБЫВАНИЕ В ПАЛАТЕ РЕАНИМАЦИИ, А ТАКЖЕ В МИНСКОМ РНПЦ, И ЛЕТАЛЬНЫЙ ИСХОД. СУД ПРИЗНАЛ ВОДИТЕЛЯ ВИНОВНЫМ, НАЗНАЧИЛ НАКАЗАНИЕ, ПРЕДУСМОТРЕННОЕ ЗАКОНОМ, А СИСТЕМА ЗДРАВООХРАНЕНИЯ МОЖЕТ ВЗЫСКАТЬ С НЕГО В ПОЛЬЗУ ГОСУДАРСТВА ЗАТРАТЫ, ПОНЕСЕННЫЕ НА ОКАЗАНИЕ МЕДИЦИНСКИХ УСЛУГ ПОТЕРПЕВШЕМУ. А ЭТО ОКОЛО 100 ТЫС. РУБЛЕЙ.

– Перейдем к опасностям летнего досуга несовершеннолетних в городе.

– Особенность детского возраста – в том, что ребенок не ждет беды, он беспечен и не подозревает об опасностях. Тут главная ответственность ложится на водителя, и особо выделяю езду в жилой зоне, во дворах. Возможно внезапное появление детей в зоне видимости, и время затормозить – минимальное, если оно вообще есть. Для малолетнего даже небольшой удар может привести к критичным последствиям.

В прошлом году женщина-водитель во дворе под знаком «Жилая зона» сбила ребенка, который внезапно изменил траекторию движения и шагнул с тротуара на проезжую часть. Экспертиза показала, что у водителя была техническая возможность остановиться и не допустить столкновения, которое привело к драматичным последствиям. Перелом обеих костей левой голени у 12-летнего мальчишки не заживал долго, пришлось делать три операции, проходить через длительную реабилитацию, восстановление психологического состояния, наверстывать пробелы в обучении.

– А из загородной жизни есть примеры?

– Запомнился случай прошлого года на трассе М-1 в деревне Илосск Кобринского



В июне бесправник из Ивановского района на окраине Бреста не справился с управлением мотоцикла и погубил себя и пассажира

района. Подросток приехал на каникулы к родственникам, имел обыкновение вечерами совершать пробежки вдоль трассы. А в тот вечер решил пересечь ее и попал на пешеходном переходе под мотоцикл, двигавшийся со скоростью 199 км/ч, как установила камера видеофиксации. ДТП оказалось летальным для обоих участников.

Причины однозначные: непредоставление преимущества пешеходу на нерегулируемом пешеходном переходе и сумасшедшее, не побоюсь этого слова, превышение скорости вкуче с беспечностью со стороны водителя мотоцикла.



Две смерти на пешеходном переходе на трассе М-1 в Кобринском районе

НАКАЗАНИЕ НАСТИГЛО И ЗА ГРАНИЦЕЙ

– Что, кроме сезонных факторов, влияет на загруженность следователей отдела?

– Отмечу вступившие в силу с 3 марта 2025 года изменения в Уголовный кодекс, по которым дела по ч. 1 ст. 317 УК становятся предметом частного-публичного обвинения. Таким образом, если ранее дела о причинении менее тяжких телесных повреждений по заявлению потерпевшего рассматривались судом, то теперь они стали подсудственны Следственному комитету.

– Брестчина – регион транзитный. Наверняка бывают случаи, когда виновники ДТП пытаются скрыться за границей и у кого-то это получается...

– Их чаще всего удается найти и за пределами Беларуси в рамках поручений об оказании правовой помощи. Недавно мы окончили предварительное расследование по уголовному делу в отношении иностранного гражданина, который сбил на пешеходном переходе нашу пожилую соотечественницу. Органы юстиции ФРГ через Генеральную прокуратуру уведомили нас, что рассмотрят дело на принципах взаимности у себя, попросили предоставить им материалы, что мы и сделали.

В начале года пришло уведомление, что гражданин привлечен к ответственности в виде штрафа на 1000 евро. Белоруска отказалась от написания заявлений и выставления исковых требований к иностранцу. К счастью, она поправилась и вернулась к обычной жизни.

ТИШЕ ЕДЕШЬ – НЕ ОШИБЕШЬСЯ

– Насколько рутинный процесс – расследование ДТП? Есть ли место для неожиданных идей, помогающих установить истину?

– Существуют необходимые следственные действия: осмотр места происшествия, допросы подозреваемых, потерпевших, свидетелей. Устанавливая виновность или невиновность того или иного лица, мы также выявляем изначальную причину ДТП. Не всегда существует один виновник. Бывает, что сталкиваются четыре-пять автомобилей и водитель каждого допустил нарушение. Но чьи действия изначальными привели к причинению телесных повреждений?

В поисках ответа назначаются исследования, для экспертов ГКСЭ формулируются вопросы, исходя из конкретных обстоятельств. Анализируются следы на месте происшествия, царапины, осыпи, наслоения

краски, подтеки жидкости, одежда потерпевших и др. И потому экспертизы всегда нешаблонные.

С правильно посчитанной технической составляющей спорить невозможно, именно она помогает выявить объективную причинно-следственную связь между действиями участников происшествия, установить первопричину случившегося. Характерный пример – расчет остановочного пути ТС в зависимости от скорости движения. Этим определяется наличие или отсутствие технической возможности предотвратить столкновение.

– Соображение навскидку: разрешено ехать до 60 км/ч, а кто-то ехал 70 и совершил столкновение. Экспертиза показала отсутствие у него возможности затормозить. Получается, быстрее едешь – меньше вина?

– А вот здесь говорим о первопричине. Мы проведем экспертизу и для разрешенной скорости. И если выявим, что исходной причиной ДТП стало именно ее превышение, то вся полнота ответственности ложится на водителя, который разогнался быстрее, чем разрешено.

– У следователей тоже техническое перевооружение: квадрокоптеры на службе УСК. Для чего они применяются и оправдывают ли свое предназначение?

– Квадрокоптеры находятся в арсенале нашего криминалистического отдела, оснащенного по последнему слову техники. Наряду с другими устройствами они позволяют наглядно визуализировать картину происшествия, особенно когда имеет место закругление дороги либо произошел разлет осколков и частей на большие расстояния.

Квадрокоптер охватывает съемкой местность с разной высоты под различными углами, что облегчает восприятие «геометрии» происшествия. Несколько точек по пути движения автомобиля или мотоцикла избираются для фотосъемки, когда с помощью камеры и штатива формируется 3D-тур с обзором 360 градусов.

ДОЛГ – ПОПУТЧИК НА ВСЮ ЖИЗНЬ?

– Мотивируйте водителей: как им действовать, чтобы избежать знакомства со следователем по уголовным делам о ДТП?

– Берегите себя. Вы не можете знать всех последствий неразумного поведения на дороге. Что-то известно из информационных сообщений, газет или фильмов (срок, душевные терзания, потеря водительского удостоверения, работы), а какие-то вещи заставляют прозреть через длительное время. Для иллюстрации приведу напоследок пример.

Водитель превысил скорость, сбил велосипедиста. У пострадавшего – тяжкие телесные, лечение, продолжившееся шесть месяцев, включая долгое пребывание в палате реанимации, а также в минском РНПЦ, и летальный исход. Суд признал водителя виновным, назначил наказание, предусмотренное законом, а система здравоохранения может взыскать с него в пользу государства затраты, понесенные на оказание медицинских услуг потерпевшему. А это около 100 тыс. рублей. Мужчина в шоке: это ж до конца жизни выплачивать, и не выплатишь. Да, до конца жизни. Так выражается в данном случае правосудие. Поэтому нужно ехать с разрешенной скоростью, быть внимательным и думать тогда, когда еще не поздно.

Беседовал Аркадий РОМАНОВ

Справка «ТБ». Отдел по расследованию преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта УСК по Брестской области расследует уголовные дела о ДТП, совершенные в Бресте и Брестском районе, а также резонансные дела, которые касаются Брестской области. К резонансным относятся дела с количеством пострадавших два и более человек, те, в которых подозреваемыми являются сотрудники правоохранительного блока, ДТП с рейсовыми автобусами и микроавтобусами.

АДВОКАТСКИЙ ДОЗОР

УЛЫБНИТЕСЬ, ВАС ШТРАФУЮТ

Фотофиксация нарушений ПДД: что грозит и как оспорить

Все знают о «письмах счастья», которые приходят домой или по месту работы водителей, неосмотрительно проехавших под камерами ГАИ с превышением скорости. А с недавних пор и с отсутствием техосмотра, нарушением правил остановки и стоянки, проездом на красный свет, движением по полосе общественного транспорта и использованием мобильного телефона за рулем. Кроме того, в некоторых регионах страны камеры также фиксируют нарушение правил разметки, включая проезд через сплошные и стоп-линии, и даже могут определять среднюю скорость движения на участке дороги. Большинство автолюбителей предпочитают уплатить штраф, так как с электроникой не поспоришь, а в «зачет» административных правонарушений такой штраф не идет. Или это не так и оспаривать фотофиксацию имеет смысл?

Отвечает Ирина Шаргаева, адвокат юридической консультации «Линия права» (Брест):

– За нарушения, зафиксированные на автоматическую камеру, обычно накладывают штрафы. Однако за отдельные нарушения ПДД виновника могут временно лишить права управления транспортным средством.

ПЛАТИТ ВЛАДЕЛЕЦ АВТОМОБИЛЯ

Кроме факта нарушения скоростного режима, в настоящее время с использованием технических средств в автоматическом режиме могут быть зафиксированы любые нарушения ПДД. В таких случаях к административной ответственности привлекается владелец ТС, на имя которого оно зарегистрировано в МРЭО ГАИ.

Выяснить, кто конкретно управлял автомобилем во время фотофиксации, сотрудники ГАИ обязаны только в случае, когда он принадлежит организации. Чаще всего частные владельцы такой целью не задаются.

ПЕРЕХОД НА ЛИЧНОСТЬ

Как адвокат я советую автомобилистам серьезно относиться к подобным событиям и обязательно принимать меры для установления истины, если не совершали административное правонарушение. Ведь, как правило, граждане уплачивают штраф и не разбираются с этой проблемой по существу даже тогда, когда не являются виновными, полагаясь на то, что фотофиксация не учитывается в качестве административного правонарушения, говоря юридическим языком, не образует повторность.

Действительно, случаи привлечения к административной ответственности за нарушения того же скоростного режима, установленные с использованием фотофиксации, не учитываются при привлечении граждан к административной ответственности по ч. 5 ст.18.13 КоАП (действия, предусмотренные частями 2–4 той же статьи, совершенные повторно в течение одного года).

Однако факты привлечения к административной ответственности и их количество, в том числе если их повлекла фотофиксация, принимаются во внимание в судах при рассмотрении некоторых категорий дел как сведения, характеризующие личность. Например, в таких неожиданных вопросах, как определение права одного из бывших супругов видаться с общим ребенком. Последствия могут оказаться самые неблагоприятные, а ведь лично бывший супруг, может стать, ничего и не нарушал, просто дал кому-то ключи от своей машины. Суд учтет в его характеристике наличие неоспоренных «писем счастья» от ГАИ.



Не узнали себя на фото? Это может быть важно в самом неожиданном ракурсе

МЕСЯЦ НА ПОДАЧУ ЗАЯВЛЕНИЯ

Между тем сама процедура обжалования достаточно проста, и если у вас есть доказательные основания оспорить наложенное на вас взыскание, не стоит пренебрегать этим правом.

Для отмены постановления о наложении штрафа лицо, в отношении которого вынесено постановление, в течение месяца со дня его получения должно подать заявление в отделение Госавтоинспекции по месту жительства и указать причины несогласия (ч. 7 ст. 10.4 ПИКоАП). С момента получения ГАИ такого заявления постановление утрачивает силу, и административный процесс ведется в обычном порядке.

ДОКАЗЫВАЮТ НЕ ВИНУ, А НЕВИНОВНОСТЬ

Обращаем ваше внимание, что если административное правонарушение против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта зафиксировано в автоматическом режиме специальными техническими средствами, то должностное лицо органа, ведущего процесс, не обязано доказывать вашу виновность в совершении правонарушения (п. 6 ст. 10.4.ПИКоАП). Это значит, что бремя доказывания своей невинности лежит на вас и только от вас зависит результат административного процесса после отмены постановления.

Подготовил Аркадий РОМАНОВ



Справка «ТБ». Ирина Шаргаева окончила Брестский госуниверситет им. Пушкина по специальности «правоведение» в 2002 году. С 2019-го работает в адвокатуре. Ведет дела о хозяйственных и корпоративных спорах, уголовные дела, в том числе о ДТП, дела об административных правонарушениях, связанных с нарушением ПДД.

РЕБЕНКУ НАШЛИ МЕСТО

В РФ резко поднимут штрафы за перевозку детей без автокресла. Как в Беларуси?

Согласно российским ПДД, перевозка детей до 7 лет в автомобиле допускается только с использованием детского удерживающего устройства (автокресла). Детей в возрасте от 7 до 11 лет включительно на переднем сиденье также разрешено перевозить только в детском удерживающем устройстве, а на заднем можно применять еще и штатные ремни автомобиля.

До сих пор в случае выявления нарушения Административный кодекс РФ предписывает штраф до 3 тыс. рублей для водителя, 25 тыс. — для должностных лиц и 100 тыс. — для юрлиц. В марте, как сообщает портал avtospravochpaua.ru, в Госдуму был внесен законопроект, резко увеличивающий штрафы за нарушения при перевозке детей: до 5 тыс. — для водителя, до 50 тыс. — для должностных лиц и до 200 тыс. — для юрлиц (примерно 210, 1880 и 7520 белорусских рублей по текущему курсу). По мнению авторов поправок, нынешние штрафные санкции абсолютно безболезненны для водителей, о чем свидетельствует динамика выписанных в стране административных постановлений за подобные нарушения.

Справка «ТБ». В РФ в 2020 году было выписано 504 886 постановлений, в 2021-м — 580 501 (+14,9%), 2022-м — 652 443 (+12,4%), 2023-м — 656 026 (+0,5%).

Между тем ужесточения, связанные с правилами перевозки детей, заложенные в поправках к ПДД, кроме увеличения штрафов, предусматривают введение термина «детская удерживающая система (устройство)», под которым будет пониматься конструкция, предназначенная для перевозки детей. Отсутствием в ПДД такого понятия пользуются некоторые родители, покупающие дешевые заменители автокресел и бустеров, например, корректоры ремней безопасности (представляют собой, как правило, тканевую треугольную накладку с застёжкой), так называемые бескаркасные автокресла, адаптеры, треугольники и прочие изделия, не обеспечивающие безопасность. При дорожных авариях дети из них либо выпадают, либо получают серьезные травмы из-за расположения ремня, который проходит по шее и животу. Подобные изделия часто продаются с сертификатами, подтверждающими, что де-юре они являются детским удерживающими устройствами (ДУУ). Документы предъявляют инспектору, чтобы избежать штрафа.



Использование дешевых заменителей автокресел и бустеров в подавляющем числе случаев приводит к тяжелому дорожно-транспортному травматизму

Как пишет газета «Коммерсантъ», требования к ДУУ, установленные правилами ООН № 44, запретят использование лямок, гибких элементов с пряжками, адаптеров, фиксаторов, накладок на ремни безопасности и других «аналогичных предметов», что будет прямо записано в ПДД.

Первый зампред комитета Госдумы по защите семьи Татьяна Буцкая в интервью «Ъ» подчеркнула, что с заправок и офлайн-магазинов «заменители» автокресел и бустеров почти исчезли, но на маркетплейсах они еще доступны. Однако «изменения создадут условия, при которых спрос на эти изделия исчезнет — их покупка станет бессмысленной». По словам руководителя центра испытаний ФГУП НАМИ Дениса Загарина, водители, покупающие корректоры и треугольники, никуда не денутся и будут продолжать предъявлять сертификаты инспекторам, чтобы уйти от ответственности. Теперь нужно исключить в принципе возможность выдачи такого сертификата. «В РФ вопрос



«Я благодарю Бога, а также автомобильную компанию Honda и производителей детских кресел Graco и Chicco за то, что мы живы. Главное, что не пострадали», — написала в соцсетях американская мама двух детей, решившая перед поездкой проверить ремни безопасности на детских креслах

с выпуском в обращение суррогатов на основании документов, выданных российскими аккредитованными лицами, практически решен. Таких сертификатов почти не выдают. Остается совместная работа с другими странами ЕАЭС, на основании документов которых данная продукция попадает на наш рынок», — заявил Денис Загарин в интервью «Ъ».

Первое чтение законопроекта об увеличении штрафных санкций за отсутствие ДУУ было запланировано еще в июне, но пока не состоялось.

БЕЛАРУСЬ: ЕСЛИ РЕБЕНОК — АКСЕЛЕРАТ И ТАКСИСТЫ — ОТКАЗНИКИ

Наши ПДД в части использования детских удерживающих устройств почти аналогичны российским: допускается перевозка детей в возрасте до 12 лет без использования специальных устройств, если рост ребенка превышает 150 см, а также в автомобилях-такси. При перевозке детей до 5 лет автомобили должны быть оснащены удерживающими устройствами, соответствующими весу и росту ребенка. А в возрасте от 5 до 12 лет (если ребенок не акселерат) — ДУУ, соответствующими весу и росту ребенка, иными средствами (бустеры, специальные подушки для сидения, дополнительные сиденья), позволяющими



Исключение, которое сделано для автомобилей-такси, не означает, что поездки в них настолько безопасны, что детское кресло (или хотя бы бустер) не требуется. Тут скорее вопрос — в условиях работы такси

безопасно пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией автомобиля.

На переднем сиденье детей перевозить запрещается, если оно имеет подушку безопасности и спинка ДУУ развернута к лобовому стеклу транспортного средства. Как вариант, механизм фронтальной подушки безопасности нужно отключать. Во всех иных случаях спинка удерживающего устройства должна быть развернута к сиденью автомобиля.

Как грубейшее нарушение ПДД будет расценена безрассудная перевозка водителем ребенка на коленях. Впрочем, как и перевозка детей до 12 лет на мотоцикле или мопеде.

Справка «ТБ». В соответствии со 18.13 КоАП нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил перевозки пассажиров или грузов влечет наложение штрафа в размере до четырех базовых величин.

Отдельная тема, до недавнего времени вызывавшая жаркие дискуссии: можно ли ездить с ребенком без специального кресла в автомобилях-такси? Почему-то бытовало массовое мнение, что таксисты, отказывающиеся в поездке родителю с ребенком из-за отсутствия в машине ДУУ, поступают строго в соответствии с ПДД. Мол, нужно выбирать тариф «Детский», тогда на заказ приезжают машины со специальными креслами. Знатки ссылались на пункт ПДД, предписывающий, что водитель не имеет права перевозить пассажиров с непристегнутыми ремнями, если ими оборудовано транспортное средство. При этом предусмотрительно забывали про другие предписания в ПДД, разрешающие не использовать ДУУ при перевозке ребенка до 12 лет, если его рост превышает 150 см или же когда используется такси. Кроме того, в Постановлении Совмина № 972 «О некоторых вопросах автомобильных перевозок» указано, что таксист обязан выполнять автоперевозки, заказы на выполнение которых переданы диспетчером или с использованием электронной информационной системы, но среди запретов нет перевозки пассажиров, не пристегнутых ремнями безопасности, или детей без специальных кресел или устройств. И неважно, какой тариф выберет клиент. Кроме того, отказ везти пассажира с ребенком по причине отсутствия в такси ДУУ неправомерен с точки зрения Закона «О защите прав потребителей».

Пожалуй, мода на отказ таксистов от таких заказов, особенно в регионах, процветала в дореестровые времена, то есть до 1 ноября 2024 года — времени вступления в силу Реестра автоперевозок пассажиров в нерегулярном сообщении. С этого момента рынок стал массово очищаться от нелегалов, не соответствующих необходимым критериям, когда на заказ перестали приезжать на обычных автомобилях обычные водители, называющие себя таксистами лишь потому, что подключены к какому-нибудь сервису-агрегатору.

Справка «ТБ». В январе — мае в Беларуси 79% (128 из 162) несовершеннолетних получили травмы в ДТП по вине взрослых участников дорожного движения, 68 (+12), или 41,9%, детей были в качестве пассажиров транспортных средств. Погибли 7 (+5), ранен 61 (+7) ребенок. Каждый второй (32) несовершеннолетний пассажир перевозился с нарушением установленных правил (16 — без использования детского удерживающего устройства, 9 — без ремня безопасности, 4 — без мотошлема, один — в прицепе, один — пассажир квадроцикла, один выпал из незакрытой двери автобуса). По регионам: в Минской области — 9, Гродненской — 6, Могилевской — 5, Гомельской — 4, Витебской и Минске — по 3, Брестской — 2.

Окончание. Начало на стр. 5

«Клеть» с грузом «23»

«Предназначение спецтехники диктуется задачами предприятия – обеспечивать нужды структурных подразделений, доставлять сжиженный газ в баллонах населению и коммунально-бытовым потребителям, обслуживать газовые сети и ликвидировать нештатные ситуации», – рассказывает инженер-механик отдела транспорта и механизации технологических процессов УП «Брестоблгаз» Вадим Шенюк.

НАДЕЖНАЯ «КЛЕТЬ» ДЛЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Для транспортировки баллонов с газом (в основном 50-литровых) применяют специальные автомобили АКТГ-С41R13 «Клеть» (их в области – 23). Технику изготавливают силами предприятия в ремонтно-механических мастерских Ивановского участка производственного управления «Прочих видов деятельности». За основу берется шасси автомобиля ГАЗ С41R13 («Газон»). Для безопасности машина по периметру с наружной стороны оснащена четырьмя камерами с обзором 360 градусов и одной – в салоне для контроля состояния водителя, видеорегистратором, GPS-трекером для отслеживания местонахождения бригады на линии.

Каждый такой автомобиль проходит обязательную регистрацию в органах Госпромнадзора. Поскольку перевозится легковоспламеняющийся груз, транспортные средства снабжены проблесковыми сигналами оранжевого цвета и оранжевыми табличками «23 1965», что в международной кодировке обозначает пропан-бутановую смесь. Погрузочно-разгрузочные работы с газовыми баллонами выполняются с особыми мерами предосторожности, водители снабжены средствами индивидуальной защиты, включая противогазы, специальную обувь с усиленным носком и др.

На случай нештатной ситуации такие автомобили оборудованы дополнительными огнетушителями, рулонами асбестового полотна для тушения пламени, выносными знаками опасности и проблесковыми фонарями.

«Клети» пользуются спросом и в других газоснабжающих организациях страны. По их заказам произведено уже более 40 автомобилей. За эту разработку УП «Брестоблгаз» награждено дипломами III степени по итогам 3-го профессионального республиканского конкурса «Лидеры промышленности Республики Беларусь – 2025» в номинациях «Продукт года. Востребованность у потребителей» (категория «Машиностроение») и «Продукт года. Техника года» (категория «Транспортировочная техника»). В этом году запланировано произвести 27 единиц этой модификации.

НА ВЫЗОВЫ СРОЧНЫЕ И ПЛАНОВЫЕ

На срочные вызовы направляются 37 автомобилей аварийно-диспетчерских служб: «ГАЗели», УАЗы, Citroën, Peugeot. Они оснащены специальной аппаратурой, инструментами и инвентарем, оборудованы спецсигналами и зумерами, видеорегистраторами и видеокамерами в салоне для контроля действий и состояния водителя (отвлечение внимания от дороги, сон, разговор по телефону во время движения). Данные регистраторов предназначены в том числе для выяснения спорных ситуаций. Обновление парка аварийно-диспетчерских служб происходит в среднем раз в пять лет.

Из инноваций УП «Брестоблгаз» – внедрение в автопарки филиалов (Брест, Барановичи, Кобрин) электромобилей китайского производителя. Это компактные грузопассажирские средства передвижения для выезда специалистов по заявкам населения и в связи с плановыми работами на объектах. «Китайцы» уже зарекомендовали себя надежными, экономичными и экологичными помощниками. Мини-станции зарядки, приобретенные в комплекте, установлены в удобных локациях на территориях филиалов. Возможности расширения электроавтопарка изучаются.

СОРЕВНОВАНИЕ КАК СТИМУЛ К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ

Профессиональный конкурс водителей на областном этапе состоит из теоретических и практических заданий. Теория включает в себя тесты на знание ПДД, норм охраны труда, инструкций по эксплуатации автомобиля, а для водителей категории С, работающих с «Клетью», еще и на знание Правил перевозки опасных грузов. Практика на площадке УП подразумевает мастерство выполнения дю-



Монтаж оборудования в ремонтно-механических мастерских Ивановского участка

жины фигур: «бокс» (задним ходом), «стоянка» (боковая парковка), «змейка» (передним и задним ходом), «тоннельные ворота», «эстафета», «колея» и др.

Бывалые автомобилисты признают, что теория обогащается с каждым годом, а практика требует полной концентрации. «Это подстегивает и опытных водителей, и честолюбивую молодежь», – подтверждает Вадим Шенюк.

Переподготовка и повышение квалификации брестских газовиков носят непрерывный характер. Водители и слесари с правом управления автотранспортом сдают в год не менее трех внутренних экзаменов: на знание ПДД, технического минимума и экзамен по охране труда. Регулярно формируются команды для тренинга «Контраварийная подготовка» в сотрудничестве с брестскими автошколами. Трудно, но интересно пробовать себя в ситуации экстренного маневрирования на тренировочной площадке, не дожидаясь, пока этот навык вдруг потребуется в реальных условиях. Тренируется ряд других умений и качеств, которые пригодятся на дороге.

НАРУШЕНИЯ СЧЕТ ЛЮБЯТ

Для профилактики и реагирования ежеквартально проводятся единые дни безопасности движения с водителем в составе с приглашением представителей ГАИ. Организация аккумулирует и обобщает сведения обо всех нарушениях, которые допускают работники за рулем служебного транспорта. Их немного, как правило, это записи фотокамер ГАИ о фактах превышения разрешенной скорости. На аварийном вызове при включенных спецсигналах (синий маячок, звуковой сигнал) скорость разрешается превышать, но проявлять максимальную осторожность при движении.

Нарушителям приходится подтверждать свою квалификацию прохождением компьютерного теста на знание ПДД, о чем составляется протокол проверки. Принятые меры дают ощутимое снижение количества зафиксированных нарушений. Ныне их стало меньше на порядок.

В прошлом году, например, трое водителей «Брестоблгаза» удостоились нагрудного знака Министерства транспорта и коммуникаций «За работу без аварий». Для такого поощрения полагается не допускать происшествий, нарушений ПДД пять и более лет.



Ремонтный бокс ПУ «Брестгаз»

ИНФОРМАЦИЯ – ПО ПЕРВОМУ КЛИКУ

Осуществлять оперативный контроль работы автотранспорта на линии позволяют системы мониторинга автотранспорта. В производственном управлении «Брестгаз», филиале УП «Брестоблгаз», их возможности продемонстрировал автору этих строк начальник службы транспорта и реализации сжиженного газа Иван Михалюк.

В компьютере руководителя, а также у диспетчеров открывается программа «Автопарк», разработанная коллегами из УП «Витебскоблгаз». На каждое транспортное средство и водителя собрана вся необходимая информация. Для водителя это стаж, даты прохождения профучебы, медкомиссий, срок действия водительского удостоверения, открытые категории.

Если какой-либо из документов утратил силу, невозможно выписать электронный путевой лист, где отражаются все данные о рабочей смене: портрет водителя, предрейсовый контроль медиков, регистрационный номер и фото транспортного средства, действительный техосмотр, страховое свидетельство, маршрут...

Программа «Дельта» в режиме реального времени отображает на цифровой карте местоположение, направление движения и скорость каждого служебного автомобиля, оснащенного GPS-трекером, показатели датчиков топлива, формирует наглядную статистическую базу.

Внедрение в путевые документы QR-кодов – первый шаг к потенциальной возможности задействовать смартфоны работников и их руководителей для цифрового документооборота. Пока эта задача находится в разработке.

СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ АВТОПАРКА

В ПУ «Брестгаз» – 158 единиц автотракторной техники, из которых 120 выполняют задачи в Бресте и Брестском районе, 20 – в Каменецком, 18 – Жабинковском. Начальник службы и его заместитель управляют работой двух диспетчеров, двух механиков и 70 водителей. Транспорт автопарка ПУ используют также слесари с правом управления автомобилем, самостоятельно обслуживающие вызовы.

Четыре экипажа посменно дежурят на аварийных вызовах, также выезжают вместе с МЧС на возгорания к домам, куда подведен природный газ. Для планового обслуживания абонентов предназначены грузопассажирские Lada Largus, УАЗы, «ГАЗели» и новичок-электромобиль. Средний возраст автопарка – семь лет.

Три «Клети» и две «мини-клетки» занимаются развозом баллонов с пропан-бутаном, поступающих с газонаполнительной станции в Пинске с помощью грузовиков МАЗ-4370. Растущий охват населенных пунктов подачей природного газа отразился и в количестве привлекаемого спецтранспорта: 30 лет назад в том же географическом треугольнике (плюс Малорита) курсировало полтора десятка развозных грузовиков на базе ЗИЛов. Сейчас газ в баллонах востребован значительно меньше.

С другой стороны, появляются новые задачи. В филиале организована многоцелевая ремонтная база с использованием современного ремонтного оборудования для обслуживания транспортных средств предприятия и сторонних заказчиков из газоснабжающей отрасли. Механики службы освоили все виды ремонта. Только гарантийное обслуживание новой техники, а это 10–12 единиц ежегодно, положено проводить в сервисных центрах.

Двигатели, коробки передач, передние мосты – все отремонтируют на территории ПУ «Брестгаз», заверяет Иван Михалюк. Есть и шиномонтажная мастерская, станок для балансировки, стенд регулировки развала-схождения колес.

ПОИСК ТОНКИХ НАСТРОЕК

Не простаивают технические классы учебного центра ПУ. Обучение водителей – лишь один из элементов их загрузки. Сейчас, в преддверии областного конкурса профессионалов, здесь можно освежить теоретический материал, научиться справляться с волнением, а на площадке – потренироваться объезжать тренировочные фишки.

Аркадий РОМАНОВ

ЗНАЙ СВОИ ТРЕЩИНКИ

Чего не должно быть со стеклами автомобиля и фарами

Требования к техническому состоянию автомобиля установлены как Законом «О дорожном движении», так и техническими регламентами Таможенного союза. На основе этих документов происходит оценка состояния машины и принимается решение об ее участии в дорожном движении.



Не допускается к участию в дорожном движении транспортное средство, ветровое стекло которого имеет трещину (трещины) со стороны водителя в зоне, очищаемой стеклоочистителем. Это тот самый случай, когда размер (щеток омывателя) имеет значение

АВТОСТЕКЛА

Правила дорожного движения говорят о том, что эксплуатация автомобиля запрещена, если на стеклах и (или) в оконных проемах транспортного средства установлены не предусмотренные его конструкцией дополнительные предметы или нанесены покрытия, в том числе пленочные. Различного рода держатели (крепления) для телефонов и планшетов, как и сами эти устройства, не должны размещаться таким образом на стеклах и оконных проемах. Исключение – лишь для видеорегистратора, но с одним но: он не ограничивает обзорность с места водителя.

Применительно к трещинам на ветровом стекле в ПДД сказано весьма расплывчато: не допускается к участию в дорожном движении транспортное средство, ветровое стекло которого имеет трещину (трещины) со стороны водителя в зоне, очищаемой стеклоочистителем. Это тот самый случай, когда размер (щеток омывателя) имеет значение.

Наклейки вроде «Ищу мужа» или «Два часа позора, и я на даче» также под запретом, за исключением тех, что предусмотрены ПДД («Инвалид», «Учебное транспортное средство» и т.п.).

Один из разделов технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011) содержит требования к обеспечению обзорности (основные):

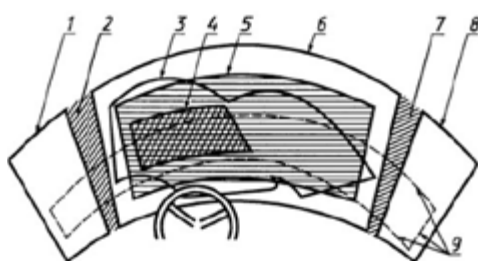
- автомобиль должен быть укомплектован стеклами, предусмотренными изготовителем;
- не допускается наличие предметов или покрытий, ограничивающих обзорность с места водителя (аналогично ПДД);
- светопропускание ветрового стекла и стекол, через которые обеспечивается передняя обзорность для водителя, должно составлять не менее 70% (это требование не применяется к задним стеклам автомобилей категории М1 при условии, что автомобиль оборудован наружными зеркалами заднего вида);
- запрещены автостекла с зеркальным эффектом;
- не допускается наличие трещин на ветровых стеклах транспортных средств в зоне очистки стеклоочистителем половины стекла, расположенной со стороны водителя.

Последний пункт дает дополнительное представление о том, что трещины любого размера на ветровом стекле со стороны

водителя не допускаются, если они расположены в зоне очистки стеклоочистителя. ТО с этим можно не пройти.

Сама же зона обзора определяется следующими параметрами:

- размерами и расположением нормативных зон А и Б на наружной поверхности переднего окна;
- степенью очистки нормативных зон А и Б;
- непросматриваемыми зонами, создаваемыми стойками переднего окна;
- непросматриваемыми зонами в нормативном поле обзора П.



Обозначения: 1 – граница прозрачной части левого бокового окна, 2 – левая боковая стойка переднего окна, 3 – контур очистки переднего окна, 4 – граница нормативной зоны А, 5 – граница нормативной зоны В, 6 – граница прозрачной части переднего окна, 7 – правая боковая стойка переднего окна, 8 – граница прозрачной части правого бокового окна, 9 – следы от плоскостей, являющихся границами нормативного поля П.

Следует помнить, что даже маленькая трещина на стекле может доставить проблемы, особенно при управлении автомобилем, когда кузов подвергается нагрузкам.

Справка «ТБ». Ст. 18.11 ч. 2 КоАП: управление транспортным средством, имеющим неисправности, за исключением неисправностей, указанных в ч. 1 настоящей статьи, либо с несоблюдением условий, при наличии которых Правилами дорожного движения запрещено его участие в дорожном движении, влечет наложение штрафа в размере до одной базовой величины.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФАРЫ

Как требует техрегламент, количество, расположение, назначение, режим работы и цвет внешних световых приборов должны соответствовать заводу-изготовителю, как и класс самого источника света (галоген, LED и т.п.).

Не допускаются отсутствие, разрушение и загрязнение рассеивателей фар или установка в них элементов, которые конструкцией не предусмотрены, как и повреждения и отслоения светоотражающей маркировки. Не разрешается наличие бес-



Не допускаются отсутствие, разрушение и загрязнение рассеивателей фар или установка в них элементов, которые конструкцией не предусмотрены, как и повреждения и отслоения светоотражающей маркировки

цветных или окрашенных оптических деталей и пленок.

О трещинах на фарах регламент сведений не содержит, ограничиваясь лишь требованием о работоспособности фар. Но если говорить о техосмотре машины, то если трещина нарушает яркость свечения фары или искажает световой поток, что легко проверяется на специальном стенде, то в целом оптический прибор (фару) могут признать не соответствующим техническим требованиям.

Выделим несколько моментов, и первый из них – освещение дороги. Трещина искажает световой пучок, о чем уже упоминалось, в зависимости от ее размера. Это может усложнить управление автомобилем в темное время суток.

Второе: повреждение корпуса фары грозит попаданием внутрь него воды и грязи, что гарантированно влияет на безопасность вождения ввиду искажения потока света.

Можно ли ездить с неисправными фарами или вообще с их отсутствием? Ответ – в п. 194.10 ПДД: запрещается участие в дорожном движении транспортного средства с негорящими (отсутствующими) фарами и (или) задними габаритными огнями в темное время суток и (или) при недостаточной видимости дороги.

При этом негорящими считаются фары, у которых не горит (не работает) ни ближний, ни дальний свет одновременно. Так что в светлое время суток управлять автомобилем с неисправными фарами не запрещено.

Тонировка (покрытие) фары так называемой бронированной пленкой не допускается не только потому, что пленки в принципе запрещены, но и потому, что она может вызвать перегрев светового прибора и его выход из строя (оплавление). При обнаружении пленок на фарах с техосмотра автовладельца гарантированно развернут.

Справка «ТБ». Ст. 18.11 ч. 1 КоАП: управление транспортным средством, имеющим неисправности тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе поезда), стеклоочистителей (во время выпадения осадков), с негорящими фарами и (или) задними габаритными огнями (в темное время суток и (или) в условиях недостаточной видимости) влечет наложение штрафа в размере от одной до трех базовых величин.

Евгений ГРАЧЕВ, «ТБ»

КСТАТИ

ПОСЛАЛ ПРИВЕТ ТЕЩЕ

В начале июля 30-летний житель Речицкого района решил блеснуть нестандартным креативом, разместив на заднем стекле своей машины наклейку с нецензурной надписью. Местные правоохранители креатив оценили.

Поездка в город на автомобиле с нецензурной надписью завершилась для водителя штрафом за мелкое хулиганство, а госавтоинспекторы, по данным тг «Обратная сторона», добавили в его коллекцию нарушений ПДД еще несколько протоколов.

В конце марта Общественный совет по нравственности, созданный Белорусской православной церковью и Союзом писателей, выступил за возврат в Административный кодекс

ранее исключенной статьи о нецензурной брани. Ныне штрафы за мат квалифицируются у нас как «мелкое хулиганство».



time/reverse_side2022

Колесо на вилке — пикантная закуска на трезвую голову



Василий: «Хочешь выжить — в любой непонятной ситуации тормози, вплоть до полной остановки. Данным пунктиком руководствуются и мои дети в том числе»

ТРОЕ НА ОДНОГО

— Все случилось летом 2021 года, когда мы собрались с пацанами на стадионе, чтобы обговорить нюансы организации мотоклуба, — рассказывает Василий. — Съехалось человек 30, с которыми мы катались последние восемь лет. Поскольку знали друг друга с детства и находились в дружеских отношениях, решили закрепить этот союз еще и общими интересами родом из мальчишеского прошлого. У пацанов девяностых не имелось гаджетов, все развлечения — на улице. Вечером нас будоражила одна забота — стырить где-нибудь бензин и незаметно угнать отцовский мотоцикл, чтобы раскаты с друзьями по улицам родного города. На данный момент у нас свободная группа. Пока нет каких-то жестких правил и обязательств. Хотя минимальные все же прописали, их — около 40 пунктов. Начиная с 2021 года уже много километров успели накатать, в том числе на Кавказ. Хорошие впечатления от горских братьев. Были в Дагестане. Они тоже в гости на наши тусовки приезжают. Агарзе уже 65 лет, но он по-прежнему крут в седле.

К разговору подключается Александр:

— Самому старшему из «Летающих братьев Воложина» — 48 лет, самый молодой едва достиг 18-летия. С безопасностью у нас строго: если нарушаешь ПДД и лишаешься прав, автоматом вылетаешь из обоймы — на время не имеешь права голоса в клубе. У нас чисто мужская тусовка, хотя жены и дети всегда поддерживают на любых мероприятиях.

ИЗУМРУДНАЯ МОЛНИЯ НА УЛИЦАХ ВОЛОЖИНА

— Ваша эмблема — летящий зимородок на фоне колеса. Откуда такая идея с нетипичной для байкеров атрибутикой?

— Птица зимородок — уникальный объект фауны, который гнездится в нашем районе на обрывистых берегах рек Исloch, Волма и Западная Березина. Весной 2016-го путем открытого голосования жители Воложинщины выбрали зимородка своей птицей-символом. Так что на эмблему байкерского клуба он лег как-то сам собой, с общего одобрения.

— На заре зарождения вашей субкультуры многое заимствовалось из Америки, в том числе и кожаный прикид, но есть мнение, что он неактуален в реалиях Беларуси.

— Да, под дождем кожа сильно намокает и становится тяжелой, что неприемлемо в том числе для безопасности. Да и поначалу текстиль сильно отставал по своим качественным характеристикам касательно износостойкости и защитных свойств. То ли дело теперь: в настоящее время кожа в полете, разве что консерваторы ее еще носят. Хотя это дело вкуса каждого.

Возможно, из-за киношного образа в обществе бытует стереотип, что все проблемы мужчина топчет в вине, пытается отыскать истину на донышке.

Пацаны девяностых из Воложина преодолевают жизненные барьеры иначе. Под рокот мотоциклов они рассеивают по ветру мишуру бытовых запар, обновляя силы в полете, и обретают уверенность в будущем, подсаживаясь на драйв. О том, как все начиналось и как оно работает ныне, «ТБ» рассказали байкеры из местного мотоклуба

«Летающие братья Воложина» Василий и Александр.

— Зимородка называют изумрудной молнией за его изумительную реакцию во время подводной рыбалки и потрясающую скорость во время нырка. Значит ли это, что байкеры в отличие водителей прочих ТС могут нарушать скоростные ограничения?

— Вопрос провокационный. Мотоцикл отличается от автомобиля тем, что здесь ты ощущаешь скорость несколько иначе. Он быстро разгоняется и набирает ход, поэтому необходимо отслеживать показания спидометра, чтобы невольно не нарушить правила. Когда мы ездили в Дагестан, то были приятно удивлены культурой вождения тамошних людей, особенно в контексте кавказской темпераментности. В пробках водители сдвигались, чтобы уступить нам дорогу, а стояла невыносимая жара. Мотоциклы буквально кипели под палящими солнечными лучами. Поэтому кавказское гостеприимство ощущается не только в домах, но и на трассах.

— А как заряжаетесь адреналином, оставаясь при этом в рамках правил?

— Есть крутой способ, который доступен даже при 60 км/ч, — гонки по пересеченной местности на эндуро. В Беларуси достаточно спецтрасс для байкеров, где доступно с лихвой отвести душу. Можно поехать на карьеры и проверить сцепление в песке.

— Зимородок славится острым зрением: в воздухе у него монокулярный режим, в воде — бинокулярный. Могут ли очки стать помехой для байкера?

— Байкер, как и любой мотоциклист, обязан во время движения быть в шлеме, а у шлема есть визор, который защищает глаза даже тех, кто имеет 100-процентное зрение. А очки под визором неплохо сидят. Правда, есть кое-какие неудобства, но это мелочи жизни. Кто-то носит линзы. Качество безопасности во время движения обеспечивают в первую очередь умение анализа окружающей обстановки и навык правильной реакции на нее.

— Как вы помогаете адаптироваться юным мотоциклистам к реалиям дороги,

чтобы их вождение было максимально безопасным?

— Безоговорочное соблюдение ПДД. Должен обязательно иметь угол обзора 360 градусов (зеркала в помощь!). Быть сконцентрированным и внимательным к происходящему на дороге и вблизи нее. Ну и экипировка для защиты никогда не будет лишней. Если не знаешь дорогу, то нельзя разгоняться. Впереди могут быть дикие животные или разбросанные щебень, гравий и т. п. Даже если на kota наедешь на скорости, то может выкинуть из седла».

— В любой непонятной ситуации тормозить, вплоть до полной остановки. Об этом в правилах сказано более подробно. Данным пунктиком руководствуются и мои дети в том числе, — дополнил Василий.

ОТДЫХАЕМ КУЛЬТУРНО, УЧИМ БЕЗОПАСНО, УЛУЧШАЕМ КАЧЕСТВЕННО

— Какие мероприятия ваш клуб устраивает в Воложине?

— Ежегодно, если есть возможность, фестиваль где-то в середине июня. Он, кстати, приурочен ко дню образования нашего мотоклуба. Финансируем его из личных средств — делаем сбор среди воложинских байкеров. Раз в две недели собираемся для обсуждения работы клуба. Закрытие и открытие сезона — это обычно мероприятия для узкого круга, человек на 100. А вот фестиваль — для всех желающих. Мы хотим, чтобы общество знало, что байкер — это не дебошир, пьяница и нарушитель ПДД, а законопослушный гражданин, для которого мотоцикл стал частью его жизни. На наших праздниках диапазон жанров для певцов и артистов не имеет каких-либо ограничений. Мы умеем веселиться культурно.

— Устраиваете ли трюковые шоу на своих мероприятиях?

— Да. В республике есть спортсмены, которые капитально контролируют мотоциклы. Стант — экстремальная езда на мотоцикле. Это своеобразное акробатическое искусство от руля. Но для их выступления одно из условий — твердое покрытие, поэтому на нашем фестивале могут принять участие



Александр: «Самое главное, что не продается и не покупается, — непередаваемые эмоции, которые затягивают»

только те спортсмены, что катаются на эндуро и владеют набором трюков.

— Имеет ли смысл в Воложине открыть мотошколу, чтобы молодые ребята учились ездить под надзором опытных байкеров в целях безопасности, а не постигали азбуку вождения мотоцикла путем травм и нарушений ПДД?

— Да, такая мысль посещала. Есть идея вытянуть подростков из-за компьютеров и оторвать их взгляд от мониторов. Нужно проживать свою жизнь, а не тратить юность на приключения виртуального персонажа. Реальные эмоции гораздо круче, чем при нажатии на джойстик. Сам поломал — сам починил: полный восторг и вагон впечатлений.

— Сейчас, в отличие от девяностых, с приобретением мотомонстров нет проблем. В связи с чем вопрос: есть ли место для кастомайзинга в настоящее время?

— В ближайшем будущем планирую приступить к модернизации «Днепра» К-750, — заявляет Александр. — Это один из первых тяжелых мотоциклов в СССР. Улучшу поршневую систему и поработаю над качеством зажигания, и все ради того, чтобы двигатель работал как часы.

— По вашим наблюдениям: есть ли у молодежи интерес к езде на мотоцикле?

— В пору нашей юности было меньше развлечений, поэтому парни тянулись к технике, по крайней мере процентов 80 точно. Сейчас — эра гаджетов, и только процентов 10–15 теперешних пацанов интересуются реальным, а не воображаемым драйвом. Но есть в современности и свои плюсы. Уровень жизни стал выше, поэтому и возможностей больше: выбор направления, экипировки, мототехники — предложений со стороны производителей море. Но самое главное, что не продается и не покупается, — непередаваемые эмоции, которые затягивают. Лично для меня мотоцикл — это еще и средство, чтобы улучшить настроение.

— В России Национальный автомобильный союз лоббирует инициативу отправить мотоциклистов на полосу, выделенную для движения общественного транспорта...

— Все участники дорожного движения перед лицом закона равны. Решение проблем не в бегстве от них путем устранения, а в поисках компромиссов. Если мы будем уважать друг друга, то конфликтные ситуации самоликвидируются. Нужно повышать культуру вождения, а не удалять с дороги транспортные средства.

Беседовала Светлана ЯРОШЕВИЧ, «ТБ»



«Мы хотим, чтобы общество знало, что байкер — это не дебошир, пьяница и нарушитель ПДД, а законопослушный гражданин, для которого мотоцикл стал частью его жизни»

По обоим колесам

В Европе стартовала кампания по безопасности двухколесного транспорта

Европейская сеть дорожной полиции ROADPOL, объединяющая полицейские службы разных государств Европы, настолько озаботилась безопасностью двухколесного транспорта, что решила посвятить ему главную профилактическую кампанию 2025 года. Разбираемся, как евростражи евродорог намерены решать эту задачу.

Еврокомиссия так и не удосужилась определить, какие именно двухколесные средства передвижения являются транспортом, а какие нет: единых стандартов пока не существует. Кругом – путаница и свистопляска аббревиатур, синонимичных нашим СПМ. Похоже, еврогаишники просто махнули рукой на потуги евробюрократов и решили профилировать движение всего, что на двух колесах, назвав это «двухколесным транспортом» и записав сюда велосипеды, мотоциклы, мопеды и скутеры как на углеродном топливе и электричестве, так и на мускульной тяге.

Руководитель рабочей группы ROADPOL Яна Пелешкова описывает задачи этой затеи так: «Повышение безопасности для водителей двухколесного транспорта означает популяризацию защитного снаряжения, соблюдение скоростного режима, повышение видимости и, прежде всего, взаимное уважение на дороге».

ДВУХКОЛЕСНЫЕ «ЕВРОДОЖИНКИ»

Евросеть дорожной полиции ежегодно устраивает ключевое публичное мероприятие длиной примерно в неделю – Дни безопасности ROADPOL, так сказать, «дожинки» еврогаишников. В этом году они пройдут 16–22 сентября и будут посвящены двухколесным средствам передвижения и их безопасности. Чтобы, как говорится, два раза не вставать к двухколесной тематике, в ROADPOL подверстали Vision Zero – кампанию по достижению нулевого уровня смертности на дорогах Европы к 2050 году. С одной стороны, явная натяжка, с другой – логика просматривается: двухколесных средств передвижения все больше, соответственно растет и их удельный вес в статистике ДТП. Значительная часть таких аварий не регистрируется: самокатчик поднялся, отряхнулся, осмотрел себя, самокат и скрылся с места происшествия.

Как ROADPOL планирует вовлечь европейцев в профилактическую кампанию? Полицейская ассоциация предлагает организовывать мероприятия по безопасности дорожного движения, семинары, дискуссии. Что тоже логично: есть образовательные учреждения, есть бюджеты разных уровней, а в них – статьи расходов, в названии которых содержится слово «безопасность».

Характерный пример – общеевропейский фотоконкурс, приуроченный к дням безопасности. Предлагаемые участникам темы: правила безопасной езды, взаимное уважение участников дорожного движения, проблемы двухколесного транспорта, положительные или отрицательные примеры («последние только в том случае, если они четко обозначены и осуждены»). Шлемы на велосипедистах и байкерах, попавших в объектив, обязательны. Никто не ждет от таких конкурсов высокохудожественного креатива. Ждут иного: кто-нибудь задумается, нахлобучит шлем, затормозит – и спасет еще одну жизнь.

ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

21–23 мая по всей Европе усиленно проверяли всех участников дорожного движения, у которых два колеса, а не четыре. Операцию нацелили на устранение самых распространенных рисков этого способа передвижения: превышения скорости, не-



Похоже, без магических слов Halt и Polizei профилактика самокатных ДТП в Европе буксует

осторожной езды, технических неисправностей, отсутствия защитного снаряжения, использования телефонов при езде.

Весьма показательна статистика по Бельгии – эталонному государству с хорошими дорогами, законопослушными водителями и жизнеутверждающими показателями. Полиция организовала 199 контрольных пунктов по всей стране. После их трехдневной работы панорама бельгийских дорог сразу сделалась менее идиллической.

Справка «ТБ». В Бельгии проверены 420 электросамокатов, 611 мопедов, 5216 велосипедов, 568 мотоциклов. Выявлены 1118 средств передвижения, нарушающих ПДД. 70 зафиксированных случаев превышения скорости на совести электросамокатчиков, 159 – на счету водителей мопедов, 101 связан с отсутствием защитного снаряжения у мотоциклистов. Среди велосипедистов выявлено 601 нарушение.

1118 «косяков» на 6815 проверенных средств передвижения – это 16–17%, 601 нарушение на 5216 велосипедов – почти 12%. Зафиксированы факты езды без прав и шлема, а также управления двухколесным агрегатом под воздействием алкоголя и наркотиков.

Оставим померкшую бельгийскую идиллию и обратимся к более близкой Беларуси.



Финский полицейский широкой улыбкой приветствует ужесточение ответственности самокатчиков

руси восточноевропейской реальности. В Сербии в ходе операции проверили 3300 водителей двухколесных средств передвижения. Итог – почти 900 нарушений, без малого треть. Две самые тревожные цифры: 146 случаев езды без шлема и 110 – в нетрезвом виде. Думаете, это лишние братушки-байкеры, залив зенки чем покрепче, лихо вырывают на трассу? Нет, большинство нарушений на счету обычных велосипедистов. При таких раскладах волей-неволей посвятишь дни безопасности двухколесным средствам передвижения, а не обычному автотранспорту.

ПОЛИСМЕНИ ВРАЩАЮТ ПЕДАЛИ

Как с этой тенденцией борются национальные службы дорожной полиции Европы? Магистральных пути два: первый – нормативное регулирование, второй – пересадка части личного состава на двухколесные средства передвижения. Например, в нынешнем году чешская дорожная полиция ударила 100 велопробегами по привычке велосипедистов ездить без шлема. Аналогичная словенская служба усадила пять человек на электровелосипеды, а в Эстонии Транспортное управление родило проект Национальной стратегии развития велоспорта аж до 2040 года.

Гораздо основательнее поступили финны, с 17 июня внесшие в законы о дорожном движении и транспортных средствах поправки, затрагивающие электросамокаты, электровелосипеды и даже легкие электромобили. Кататься на них теперь можно лишь с 15 лет, передавать несовершеннолетним запрещено. Исключение – электровелосипеды со скоростью до 25 км/ч и самокаты со скоростью 15 км/ч. В трубочку дышать и сдавать анализы на наркотики тоже теперь придется с 15 лет. Кикшеринг, байкшеринг – строго по лицензии. Ну и штрафы увеличили, конечно.

Так что нормативно-регуляторные гайки для двухколесных средств передвижения закручивают даже в Европе, славящейся разговорами про «микромобильность».

Игорь ВЕРШИНИН
Источник фото: roadpol.eu



Словенская полиция осваивает электровелосипеды, чтобы бороться с велолихачами на равных



Поездной диспетчер во время работы контролирует график движения подвижного состава на линии метро с использованием современных технологий



В машинном зале эскалаторов используются системы контроля, обеспечивающие высокую надежность работы оборудования

ИКТ СПУСТИЛИСЬ ПОД ЗЕМЛЮ

В Минском метрополитене постоянно совершенствуется работа по повышению безопасности движения поездов и безопасности пассажиров. В этот процесс активно внедряются информационно-коммуникационные технологии (ИКТ).

Справка «ТБ». ИКТ – совокупность информационных технологий и технологий электросвязи, обеспечивающих сбор, обработку, хранение, распространение, отображение и использование информации в интересах ее пользователей с применением вычислительной техники и средств телекоммуникации.

24 ИНФОТЕХНОЛОГИИ ПОД ЗЕМЛЕЙ

Метрополитен использует не много, а мало 24 информационно-коммуникационные технологии. Среди них выделяются автоматизированные системы диспетчерского управления: за движением поездов; электроснабжением; электромеханическими устройствами, эскалаторами и пассажирскими конвейерами. Они обеспечивают качество контроля оплаты проезда, предсменных медосмотров, контроля и учета электроэнергии.

Большое значение также имеют системы: контроля параметров воздуха; автоматизации насосов водоотливной установки; контроля направления и скорости эскалатора; диспетчерского контроля лифтов; информационных табло и многие другие.

Система спутникового регулирования Wialon Hosting позволяет осуществлять мониторинг передвижения различной автотехники, которой в метрополитене достаточно много. Применение преобразователей частоты в системах управления тоннельными вентиляторами также не обходится без автоматизации. В общем, на предприятии есть многое, в том числе система учета ежедневных операций по охране труда и ряд различных программных комплексов.

ДИСПЕТЧЕРУ ПОМОГАЕТ АВТОМАТИКА

Безусловно, одной из ключевых является автоматизированная система диспетчерского управления движением поездов (АСДУ-Ш). Она предназначена для обеспечения безопасности движения составов и автоматизированного управления движением пассажирских и хозяйственных поездов на участках линий метрополитена, входящих в зону ответственности станций.

Среди основных функций системы – интервальное регулирование движением поездов и контроль целостности рельсовых нитей; централизованное управление стрелками и сигналами; задание и отмена маршрутов; диагностика технических средств управления движением поездов.

АСДУ-Ш выдает диспетчерам оперативную и нормативно-справочную информацию, автоматически формирует протоколы работы устройств и действий персонала. Одним словом, делает более оперативной и эффективной работу сотрудников.

Автоматическая система управления движением поездов состоит из оборудования, выполненного на высококачественных компонентах и обеспечивающего высокую надежность в эксплуатации. Строится на основе распределенных вычислительных сетей с использованием оптоволоконных и физических линий связи. Это позволяет обеспечивать все требования безопасности движения подвижного состава и обмен данными с системами поездов для реализации функции автоведения.

СТРАХУЕТ ОТ НЕШТАТНЫХ СИТУАЦИЙ

Одна из наиважнейших ИКТ – автоматизированная система диспетчерского управления электроснабжением (АСДУ-Э), предназначенная для телемеханизации электроснабжения тяговых подстанций с функциями телеуправления и телеконтроля. Комплекс оборудования объединяет подстанции в единый телемеханический комплекс.

Благодаря АСДУ-Э организуется централизованное управление системами электроснабжения из диспетчерского пункта. Происходит вывод диспетчеру сообщений о возникновении аварийных ситуаций и анализируется состояние контролируемых объектов управления в режиме реального времени. Система отражает графическое изображение текущего состояния оборудования и устройств, выдает диспетчеру оперативную информацию и даже формирует отчетную документацию.

Эффективность применения АСДУ-Э проверена годами устойчивой работы. Она обеспечивает высокую бесперебой-

ность работы системы за счет продуманной архитектуры использования принципа «горячего» резервирования компонентов и каналов. Только он предполагает наличие запасных элементов (компонентов или каналов), которые постоянно включены в систему и готовы к немедленной замене вышедшего из строя основного элемента без прерывания работы.

В отличие от «холодного» или «теплого» резервирования (где запасные элементы неактивны или частично активны), «горячее» обеспечивает минимальное время простоя. Переключение на резерв происходит автоматически или с минимальным вмешательством оператора. То есть если вдруг на какой-то городской подстанции произойдет посадка напряжения, то в метро сработает автоматика и движение не остановится. Пассажиры даже ничего не почувствуют.

Кстати, внедрение АСДУ-Э позволяет оптимизировать численность персонала за счет внедрения технологий автоматического управления, снизить риск травматизма сотрудников и повреждения оборудования. Также происходят унификация программного и технического обеспечения, создание унифицированного пользовательского интерфейса по управлению оборудованием системы энергоснабжения.

Примерно по аналогичному принципу работают в метро автоматизированные системы диспетчерского управления электромеханическими устройствами, эскалаторами и пассажирскими конвейерами (траволаторами).

УМНЫЙ ЭСКАЛАТОР – ЭКОНОМИЯ

Система автоматического пуска эскалатора с использованием преобразователя частоты предназначена для улучшения условий эксплуатации при уменьшенном пассажиропотоке. Она позволяет останавливать эскалатор с переходом в режим ожидания при отсутствии на нем людей. При приближении пассажиров происходит плавный запуск эскалатора и разгон его до установленной скорости.

Система позволяет получить существенное увеличение срока службы эскалаторного оборудования за счет увеличения интервала обслуживания и оптимальных условий эксплуатации. Здесь нужно подчеркнуть роль системы, предназначенной для контроля скорости и направления движения лестничного полотна, измерения тормозного пути, длины свободного выбега и величины пробега эскалатора.

Она обеспечивает запись и хранение информации в журнале событий (срабатывания блокировочных устройств, величин тормозного пути и свободного выбега лестничного полотна, скорости поручней, пробега эскалатора и другой сервисной информации). Это позволяет контролировать технические параметры эскалатора, выявлять неисправности, сокращать сроки ремонтов и повышать уровень безопасной эксплуатации.

Система также предоставляет возможность копирования журнала (или его части) по стандартному интерфейсу на съемный носитель данных с возможностью фильтрации по интервалу времени и параметру.

ИТОГИ НЕ МОГУТ НЕ РАДОВАТЬ

Внедрение ИКТ в Минском метрополитене позволило: оптимизировать штат персонала; сократить время реагирования при возникновении аварийных ситуаций; автоматизировать процессы управления движением поездов, системами электроснабжения, оплаты проезда, электромеханическими устройствами. Повысился уровень обеспечения безопасности движения, мониторинга и контроля обстановки на объектах метрополитена в режиме реального времени. Обеспечены высокий уровень бесперебойности и отказоустойчивости работы оборудования и систем управления метрополитеном, постоянный контроль параметров воздушной среды подземных сооружений.

Все это результат труда высококвалифицированных специалистов, которые не намерены останавливаться на достигнутом. Уже определены перспективные направления развития ИКТ в метрополитене. Среди них – модернизация системы видеонаблюдения с внедрением элементов видеоаналитики; программный комплекс диагностирования инженерно-технических устройств; система автоматизации местной вентиляции; система интервального регулирования поездов на базе радиоканала; применение современных автономных измерительных систем; внедрение билетных терминалов проездных билетов; создание электронной библиотеки и многое другое.



Современные мониторы, внедренные в автоматизированную систему диспетчерского управления движением поездов

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь
Минского метрополитена

Догнал грузовик



Около полуночи 14 июля на автодороге Житковичи – Давид-Городок – граница Украины 29-летний мужчина за рулем BMW врезался в попутный грузовик. Водитель легковушки и его 18-летний пассажир скончались на месте происшествия. На следующий день утром в больнице умер еще один пассажир – 30-летний мужчина. Возбуждено уголовное дело по факту ДТП с тремя погибшими.

ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА: 13 ТРАВМИРОВАННЫХ

В Березовском районе около 18.30 15 июля на 124-м км автодороги М-1/Е 30 Брест – Минск – граница РФ 56-летний водитель автобуса ПАЗ при развороте с полосы разгона не убедился в безопасности маневра и совершил столкновение с попутным микроавтобусом Ford под управлением 40-летнего водителя, сообщает тг ГАИ МВД.

В результате ДТП пострадали 15 человек. По данным на утро 16 июля, в больницах находились 13 пострадавших, двоих выписали из стационара домой. По указанию министра внутренних дел Ивана Кубракова для разбирательства на место ДТП выбыло руководство ГУ ГАИ МВД и УВД Брестского облисполкома. В отношении водителя автобуса возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 317 (Нарушение Правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого телесного повреждения) УК.



Опять левый поворот: семь пострадавших

Около 14.20 15 июля в районе деревни Секеровщины Полоцкого района на автодороге Р-20 Витебск – Полоцк – граница Латвии 74-летний водитель Lada при повороте налево не уступил дорогу и совершил столкновение с движущимся во встречном направлении Volkswagen. 25-летний таксист и четверо его пассажиров получили травмы. Водитель Lada и его 71-летняя супруга также доставлены в медицинское учреждение, передал тг СК.



ЛОСЬ НЕ ОСТАВИЛ ШАНСА



Ночью 14 июля на трассе М-2 Минск – Национальный аэропорт Минск 31-летний байкер на Honda двигался в сторону столицы, где столкнулся с выбежавшим на проезжую часть лосем, сообщил тг ГАИ Минщины. Мотоциклист скончался на месте, 33-летний пассажир доставлен в больницу.

По встрече: трое погибших

Около 17.00 15 июля в Суздальском районе Владимирской области (РФ) в результате столкновения легкового автомобиля и грузовика погибли двое взрослых и ребенок, пишут «Известия». Водитель ВАЗ-2114 выехал на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, где столкнулся с большегрузом DAF.



В аварии погибла 6-летняя девочка, ее дедушка умер от сердечного приступа

Днем 16 июля в Павловском районе Краснодарского края (РФ) водитель грузового Volvo, перевозившего пустой полуприцеп, при обгоне на полном ходу врезался в легковую Nissan, стоявший на встречной полосе, сообщает ugoropolis.ru.

По предварительной информации, иномарка оказалась на встречке за считанные секунды до столкновения – она попала в другое ДТП и не успела покинуть опасную зону. От удара погибла 6-летняя девочка, еще двое пассажиров, в том числе 9-летняя девочка, получили травмы. 60-летний водитель Nissan, дедушка погибшей, в момент аварии не пострадал. Однако вскоре после происшествия у него случился сердечный приступ, и спасти его не удалось.



Мостопад в стиле Болливуд

Как строятся и рушатся мосты в Индии

Последние годы индийские мосты все чаще фигурируют в сводках происшествий – государство тоже не обошел стороной инфраструктурный кризис (мостопад). Чем больше страна, тем крупнее и многочисленнее ее ключевые инфраструктурные объекты. Добавьте сюда не самый легкий климат и специфическую управленческую культуру и поймете, что происходит с мостами. Пожелаем партнерам по БРИКС ударного строительства и безопасной эксплуатации мостовых сооружений, а сами попытаемся извлечь уроки из мостоппада в стиле Болливуд.

УГОЛКОМ ИЛИ БУКВОЙ ЗЮ?

В первых числах июля в соцсетях завирусилась фото нового моста, воздвигнутого в индийском штате Мадхья-Прадеш. Фотографии были настолько хороши, что их популярность не ограничилась индийским сегментом соцсетей – изображения шагнули сперва за его пределы, а затем и в мейнстримные СМИ.

Справка «ТБ». Стоимость моста составляет 180 млн рупий (около 2,3 млн долларов), длина – 648 метров. По назначению это автомобильный путепровод над железнодорожными путями. Объект расположен в районе Айшбаг города Бхопала и призван улучшить сообщение между районами Махамай Ка Баг, Пушпа Нагар, Новый Бхопал и местным вокзалом, оптимизировав трафик примерно 300 тыс. жителей.

Почему чудо-мост сделался популярным? У него имеется крутой поворот, с некоторых ракурсов выглядящий практически на 90 градусов. Как вы думаете, может ли автомобиль совершить безопасный маневр при таком изгибе трассы, еще и учитывая индийскую плотность транспортного потока?

Индусы откровенно вышучивали это инженерное решение – громко, едко и на весь мир. И дошутились до официальной реакции. Главный министр штата Мохан Ядав выступил с заявлением: «Я принял к сведению серьезную халатность при строительстве Айшбагского путепровода и распорядился провести расследование. На основании отчета были приняты меры в отношении восьми инженеров департамента общественных работ».

Инженеров Мохан Ядав наказал примерно. Семерых проектировщиков (включая двух главных инженеров) сразу отстранили от работы. Прораб проекта (инженер-суперинтендант), уже вышедший на пенсию, попал под ведомственное расследование. Строительное агентство и консультант по проектированию оказались внесены в черный список недобросовестных организаций.

Все бы хорошо, если бы не одна деталь: любой проект перед реализацией утверждается заказчиком, в нашем случае – местными властями. Ну не могли целых восемь инженеров воздвигнуть нечто невообразимое без разрешительной визы властей штата! Вдобавок любознательные индусы с помощью систем геопозиционирования обнаружили неподалеку от злосчастного путепровода с прямым углом еще один, формой напоминающий знак молнии, только со сглаженными углами. Совпадение?

С публичными объяснениями выступил главный инженер проекта В.Д. Верма. Он

объяснил, что путепровод проектировали и строили, исходя из рельефа местности и границ выделенного земельного участка. Поблизости расположено несколько станций метро, то есть копать можно не везде. Спрямить? Тогда нужно докупить земельный участок. «Если бы проектировщикам было доступно немного больше земли, получившийся крутой поворот можно было бы преобразовать в более плавный», – убежден Верма. Таким образом, из его слов вытекает, что до скандала заказчика все устраивало.

Сейчас власти штата грозятся закупить побольше земли и хоть немного сгладить поворот. Ядав заявил, что путепровод будет открыт только после внесения улучшений. В текущем режиме он не будет работать даже при ограничении трафика. Пожалуй, губернатор совершенно прав. Кто виноват – установит расследование. Для отечественной проектной культуры история с мостом в Мадхья-Прадеш – вещь немыслимая. Вместе с тем это хорошее напоминание о том, насколько сложным объектом является мост, как важны тут экспертиза проекта и надзор за его исполнением.

ЗАМУТИЛИСЬ ВОДЫ МАХИСАГАРА

Не прошло и недели после скандала с прямоугольным путепроводом, как 9 июля обрушился пролет моста Гамбхира над рекой Махисагар в штате Гуджарат, состоявший из 23 пролетов суммарной протяженностью 900 метров.

В зоне катастрофы оказались не только смартфоны местных жителей, но и ТВ. Видео, запечатлевшее трагедию до мельчайших деталей (включая женский крик: «Мой сын утонул!»), обошло ведущие мировые СМИ. Даже в новостную ленту МЧС Беларуси мост Гамбхира попал – спасателям сюжет тоже показался важным.

Сооружение было построено в 1985-м. Последние годы местные жители жаловались на него, фиксировали звуки, сигналами



Прямоугольный путепровод в городе Бхопале быстро стал местной достопримечательностью



Роковой поворот крупным планом. Думаете, есть шанс вырुлить?

лизирующие об износе конструкций. Если верить индийским СМИ, у моста наблюдались видимые трещины на покрытии, коррозия балок, местами прогибы. Последняя челобитная местного населения о ремонте датирована 2021 годом. Характерно, что власти штата начали процесс проектирования нового моста и выбора подрядчика для его строительства всего лишь за три месяца до обрушения.

Но цена промедления оказалась трагической – минимум девять человеческих жизней, включая ребенка. При падении опоры в реку рухнули два грузовика, два микроавтобуса и моторикша. Еще пара машин, включая большегруз, чудом удержалась на мосту неподалеку от зоны обрушения. Экипаж моторикши выплыл, чего, увы, не

скажешь о пассажирах микроавтобусов. Импровизированные спасательные работы, начатые еще до прибытия специалистов, позволили поднять из реки несколько десятков пострадавших.

Обрушение произошло прямо в час пик. За пару секунд до катастрофы раздался характерный треск надломленного металла. «Это было похоже на взрыв. Мы увидели, как конструкции начали крошиться, а машины – падать в реку. Люди кричали», – делились впечатлениями очевидцы. Гуджаратские власти уже отпартовали, какие версии будут в первую очередь рассматриваться при расследовании: перегрузка, усталость металла, длительное отсутствие обслуживания. С металлом все понятно, да и про отсутствие обслуживания (осмотров, профилактики, ремонта), похоже, попали в точку.

Это не единичная проблема. Предыдущее обрушение в штате случилось в 2022 году и унесло свыше 130 жизней – мост был пешеходным. Тогда ставился вопрос об аудите всех сооружений Гуджарата. Однако чего-то не хватило: то ли времени, то ли денег. Всего же, если верить отчету госкомиссии по планированию, свыше 30% индийских мостов нуждаются в капремонте или реконструкции.

Транспортная инфраструктура – это серьезно. Она не терпит ни откладывания на завтра, ни потуг решить большие проблемы малыми средствами, например, загнув поворот покруче. Инфраструктурный кризис шагает по планете, и цена его преодоления зависит от ответственности и профессионализма каждого из нас.



Мост Гамбхира сразу после обрушения пролета

Алексей КАРАМАЗОВ

Без вести (не) пропавший

Как 55 лет назад над Атлантикой исчез один из самых больших самолетов

Среди различных типов авиационных происшествий есть один, который встречается не так уж часто по сравнению с другими, но при этом вызывает широкий общественный резонанс на долгие годы. Это внезапное исчезновение самолетов. За всю историю авиации таких инцидентов набралось несколько десятков, и многие из них до сих пор вызывают интерес у любителей всего загадочного и непонятного.

Прежде всего на ум, пожалуй, приходит самое крупное исчезновение воздушного судна: 8 марта 2014 года малайзийский Boeing 777, следовавший по маршруту Куала-Лумпур – Пекин, пропал в небе над Южно-Китайским морем через 40 минут после взлета. Обстоятельства случившегося так и остались невыясненными. На борту находились 239 человек, все они признаны погибшими, хотя реальная их судьба неизвестна до сих пор.

Можно вспомнить также одно из самых «дорогих» исчезновений, когда 30 января 1979 года над Тихим океаном перестал выходить на связь грузовой Boeing 707, летевший из Токио в Лос-Анджелес. На его борту находились 153 картины известного японско-бразильского художника Манабу Мабе, стоимость которых уже тогда превышала 1,2 млн долларов. После исчезновения бытовала версия, что к инциденту причастны коллекционеры, охотившиеся за картинами Мабе. Однако против нее говорит тот факт, что за все время с момента пропажи лайнера ни одна из картин так и не всплыла в чьей-либо коллекции.

Ну и, конечно, как не упомянуть о пресловутом Бермудском треугольнике, в котором, по версии конспирологов, регулярно происходят таинственные исчезновения не только воздушных, но и морских судов. Наиболее известный случай – пропажа звена из пяти бомбардировщиков, взлетевших 5 декабря 1945 года с базы ВМС США в Форт-Лодердейле, но обратно так и не вернувшихся – даже следов их потом не нашли.

Впрочем, не все пропавшие самолеты уходят в небытие бесследно. Иногда по прошествии какого-то времени находят их обломки, и причина исчезновения, если не выясняется со стопроцентной точностью, то, по крайней мере, вырисовывается в теории. Как это случилось 55 лет назад, после исчезновения над Атлантическим океаном советского военно-транспортного самолета Ан-22 – самого большого в мире турбовинтового лайнера.

НА СВЯЗЬ НЕ ВЫШЕЛ

31 мая 1970 года в Перу произошло страшное землетрясение, в результате которого погибли около 100 тыс. человек, а многие города оказались разрушены. В связи с этим руководство СССР решило оказать помощь пострадавшему населению. С 16 по 18 июля в Перу отправились пять советских самолетов. В числе прочих

эту задачу выполнял и 81-й военно-транспортный авиационный полк (ВТАП) из Ивановской области, в распоряжении которого имелись тяжелые транспортные Ан-22 «Антей».

Самолеты летали под флагом «Аэрофлота» с дозаправкой в нескольких точках земного шара. Общая протяженность маршрута составляла свыше 17 тыс. км, и в связи с долгой продолжительностью полета самолеты управлялись двойными экипажами. Один из таких полетов выполнял Ан-22, пилотируемый экипажем командира 2-й авиационной эскадрильи майора Евгения Агеева. 18 июля с грузом продовольствия и медикаментов самолет после дозаправки вылетел из исландского аэропорта Кеблавик, что в 30 км западнее Рейкьявика. Следующей остановкой на его маршруте должен был стать канадский аэропорт Галифакс. На борту лайнера находились 22 человека.



Ан-22 советских ВВС. Источник фото JetPix

Полет продолжался без помех, но внезапно в 14.30, через 47 минут после вылета, «Антей» исчез с радаров. На очередной сеанс связи экипаж не вышел, на вызовы не отвечал и ни в один из аэропортов на своем маршруте не прибыл. При этом никаких сообщений о возможных неисправностях на борту от пилотов не поступало.

ТРЕУГОЛЬНИК НИ ПРИ ЧЕМ

Для поисков пропавшего «Антея» в Исландии был создан координационно-спасательный центр. Из СССР в район предполагаемого крушения прибыл военный транспортник Ан-12. В поисковой операции были задействованы даже самолеты НАТО. Поиски продолжались в течение июля-августа, но найти удалось немного. Хотя и эти немногочисленные находки смогли рассказать экспертам о многом.

Так, из воды были выловлены непотопляемый спасательный плот из пенопласта, который размещался под обтекателем, рядом с верхним люком кабины экипажа, а также куски пенопласта, которым в Ан-22 выстилается полость центральной части



Экипаж пропавшего Ан-22

крыла для размещения там резиновых топливных баков. Это означало, что при взрыве крыло разрушилось. Специалисты пришли к выводу, что «Антей» потерпел крушение и все 22 человека на его борту погибли.

Это была первая катастрофа в истории «Антея». Ее точная причина так и не была установлена. В научно-популярной литературе иногда пишут, что Ан-22 исчез в районе Бермудского треугольника, а это, мол, говорит о многом. Но домыслы не соответствуют действительности: на самом деле катастрофа произошла над Северной Атлантикой, между Исландией и Гренландией, а Бермудский треугольник расположен гораздо южнее.

В ходе расследования выяснилось, что на радаре в Рейкьявике, после того как с экрана пропала метка Ан-22, была видна вспышка. В связи с этим высказывалась версия о столкновении самолета с аэростатом, после чего на борту мог возникнуть пожар. Но когда нашлись обломки судна, не имевшие следов горения, эксперты отказались от этой версии.

Позже комиссия Министерства авиационной промышленности СССР, занимавшаяся расследованием, предположила, что на эшелоне мог произойти взрыв грузовой кабины, наддутой избыточным давлением, как это произошло в апреле 1975 года с американским самолетом Lockheed C-5A Galaxy при взлете с южновьетнамской авиабазы Таншоннят. Хотя это тоже была лишь версия, полеты Ан-22 с наддутой грузовой кабиной после этого были прекращены.

Через пять месяцев в Индии произошла катастрофа еще одного Ан-22, сопровождавшаяся мощным пожаром после падения борта на землю. Однако, несмотря на сильно обгоревшие детали, причину той катастрофы выяснить удалось. Ею стало разрушение из-за усталостной трещины

металла одной из лопастей винта, которая разлетелась на куски.

Разрушение лопастей чревато тем, что они на огромной скорости могут вспороть фюзеляж и, как бритвой, срезать все коммуникации и системы управления. Изучив индийскую катастрофу, эксперты предположили, что и в предыдущем инциденте с Ан-22 мог произойти отрыв лопасти, которая, пробив фюзеляж, вызвала взрывную декомпрессию.

Ни одного из 22 человек, погибших при крушении «Антея», найти не удалось. Но забыты они не были. В память о них на Новодевичьем кладбище в Москве, а также в ряде перуанских городов были установлены мемориалы. Возле московского памятника в июле ежегодно проходит церемония возложения венков. Живые цветы до сих пор приносят и к памятникам в Перу. «Вы спешили на помощь пострадавшим от землетрясения. Мы работали здесь, помня о вас», – написано на монументе, установленном близ госпиталя перуанского города Уараса, который в мае 1970-го был почти полностью разрушен тем страшным землетрясением.

Леонард КАПЛЕНКО



ivgazeta.ru

В честь экипажа Ан-22 в Москве был установлен мемориал

ТРАНСПОРТНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ

РЕДАКЦИОННАЯ
КОЛЛЕГИЯ

Учредитель – Учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник» • Главный редактор Луцевич Татьяна Викторовна
Редактор газеты Высоцкий Игорь Валерьевич

Г.Б. ДАШКЕВИЧ (директор Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМАП-ВЕДЫ») • 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. 316, 317, 318, 323, 328, 403
Телефоны: главный редактор – 399-94-05 • исполнительный редактор – 392-82-80
бухгалтерия – 323-20-56 • E-mail: tv@transport-gazeta.by • Сайт: tbgazeta.by

Номер подписан 18.07.2025 в 19.00.
Объем 4 п. л. Тираж месяца 5544 Заказ 1499. Цена свободная.

Газета отпечатана в государственном предприятии
«Издательство «Белорусский Дом печати» ЛП № 38200000007667 от 30.04.2004 г.
Пр-т Независимости, 79/1, 220013, Минск.

Подписной индекс 63241

