РАДАР

Выпуск № 4 (32)

Спецпраект газеты «Звязда» і Дзяржаўнай аўтамабільнай інспекцыі МУС Рэспублікі Беларусь

КАНТРОЛЬ ДАІ ЗНІЖАЙ ХУТКАСЦЬ

ЗВЯЗДА
28 красавіка 2012 г.

РАЗМАЎЛЯЦЬ ПА ТЭЛЕФОНЕ ПАДЧАС КІРАВАННЯ АЎТАМАБІЛЕМ НЕБЯСПЕЧНА, БО ГЭТА АДЦЯГВАЕ ЎВАГУ АД ДАРОГІ. КАЛІ МНЕ ТЭЛЕФАНУЮЦЬ, ТО Я СПЫНЯЮ АЎТАМАБІЛЬ І СПАКОЙНА РАЗМАЎЛЯЮ, А ПОТЫМ ЕДУ...

СУПРАЦОЎНІКІ ДАІ КРАІНЫ ПРЫКЛАДАЮЦЬ МАКСІМУМ НАМАГАННЯЎ, КАБ ПАСПРЫЯЦЬ ЗНІЖЭННЮ АВАРЫЙНАСЦІ СЯРОД МОЛАДЗІ І ПАДЛЕТКАЎ, ЯКІЯ ЧАСАМ БЯЗДУМНА ЛІХАЧАЦЬ НА СВАІХ МАТАЦЫКЛАХ І МАПЕДАХ

АКТУАЛЬНА

РАЗМОВЫ ЗА РУЛЁМ КАШТУЮЦЬ НАДТА ДОРАГА

Супрацоўнікі Магілёўскай ДАІ актывізавалі змаганне з размовамі кіроўцаў па мабільных тэлефонах падчас аўтамабільнага руху.

— Размаўляць па тэлефоне падчас кіравання аўтамабілем небяспечна, бо гэта адцягвае ўвагу ад дарогі, — цвёрда сказаў **Ігар ІСАКАЎ, выканаўца абавязкаў начальніка ДАІ УУС Магілёўскага аблвыканкама**. — У Адміністрацыйным кодэксе ёсць адпаведны артыкул, і мы абавязаны праводзіць такую працу.

Ігар Ісакаў пераконвае вадзіцеляў асабістым прыкладам: «Калі мне тэлефануюць, то я спыняю аўтамабіль і спакойна размаўляю, а потым еду далей».

Пагадзіцеся: невядома, якія навіны паведамяць вадзіцелю. Гэта можа быць вельмі дрэнная альбо, наадварот, вельмі добрая вестка. І яна можа зрабіць на чалавека такое ўражанне, што ён адпусціць руль, рэзка затармозіць альбо выедзе на сустрэчную паласу і гэтак далей. Гэта цалкам рэальныя жыццёвыя і дарожныя сітуацыі.

— Хачу заўважыць, што ніхто катэгарычна не забараняе размаўляць па тэлефоне вадзіцелям, — кажа кіраўнік Магілёўскай ДАІ. — Для гэтага ёсць сучасныя прыстасаванні пад назвай «свабодныя рукі». У некаторых новых аўтамабілях яны з'яўляюцца часткай абсталявання. Сэнс у тым, каб дзвюма рукамі надзейна трымаць руль і кантраляваць сітуацыю на дарозе.

Паводле інфармацыі аддзялення агітацыі і прапаганды Магілёўскай ДАІ, за першыя тры сёлетнія месяцы аштрафавана за размовы за рулём 900 вадзіцеляў. За ўвесь мінулы год такіх выпадкаў было крыху болей за 3 тысячы.

Трэба адзначыць, што кіроўцы вучацца на сваіх памылках. Калі летась паўторна прыцягнулі да адказнасці 73 чалавекі, то сёлета — толькі 12. Гэта і зразумела. Штрафы за выкарыстанне мабільнай сувязі ў часе аўтамабільнага руху такія значныя, што рызыкаваць могуць толькі самыя адчайныя і, прабачце, заможныя аматары пагутарыць за рулём.

Начальнік аддзялення агітацыі і прапаганды Вікторыя ЖЭЎНЕР паведаміла, што першы раз за тэлефонныя размовы ў час руху вадзіцель заплаціць да 200 тысяч рублёў, а калі яго заўважаць за гэтай жа справай на працягу года — ад 200 да 800 тысяч рублёў.

Як практычна інспектары ДАІ будуць адсочваць сітуацыю з мабільнымі і вадзіцелямі? Найбольш на гарадскіх вуліцах, чым на хуткасных трасах. Ігар Ісакаў паведаміў, што гэтым займаюцца экіпажы службовых аўтамабіляў, якія, тым не менш, маюць грамадзянскае, звычайнае выкананне. Таму, калі паблізу няма інспектара з жэзлам альбо машыны з мігалкамі, гэта не значыць, што можна парушаць правілы дарожнага руху.

І яшчэ адно карыснае папярэджанне: нават калі вы паспелі прыняць мабільны тэлефон ад вуха ў кішэню да таго, як да вас афіцыйна звярнуліся з пытаннямі, гэта нічога не значыць: як правіла, на паваротах і паблізу святлафора вашы размовы могуць зафіксаваць на камеру.

Хоць штрафы — гэта не самамэта. «Вадзіцелі самі павінны разумець, што гэта іх бяспека», — так гавораць інспектары, якія працуюць на дарогах. У Дзяржаўтаінспекцыі лічаць, што размовы па тэлефоне за рулём становяцца прычынай соцень ДТЗ.

Паводле назіранняў, самы распаўсюджаны варыянт — гэта калі вадзіцель загаварыўся і, не паспеўшы затармазіць, ударыў аўтамабіль наперадзе. Але здараюцца і больш трагічныя сітуацыі. Узгадваюць, што ў адной страшнай аварыі, дзе загінула некалькі чалавек, у пакарабачаным аўто знайшлі ўключаны сотавы тэлефон. Проста расказаць, што там здарылася насамрэч, ужо няма каму.

Ілона ІВАНОВА.

Васіль БУЛЬБЯНКОЎ, намеснік начальніка УДАІ МУС Рэспублікі Беларусь:

«ЗАДАЧА ДАРОСЛЫХ — ВЫКЛЮЧЫЦЬ МАГЧЫМАСЦЬ ДОСТУПУ ДЗЯЦЕЙ-ПАДЛЕТКАЎ ДА КЛЮЧОЎ АД АЎТАМАБІЛЯЎ, МАТАЦЫКЛАЎ І МАПЕДАЎ»

Сёлетняя вясна аказалася даволі зацяжной. Таму актыўнасць аматараў пракаціцца з ветрыкам на матацыкле, мапедзе ці веласіпедзе павялічылася толькі нядаўна — з наступленнем цёплых дзён. Даўно прыкмечана, што ў гэтую пару года значна актывізуецца жыццё вадзіцеляў самых разнастайных транспартных сродкаў. Не трэба быць знаўцам тэорыі верагоднасці, каб разумець: з павелічэннем «жалезнага патоку» ўзрастае верагоднасць дарожна-транспартных здарэнняў. Асабліва сярод удзельнікаў дарожнага руху на двухколавым транспарце.

Зразумела, што такая катэгорыя вадзіцеляў з'яўляецца менш абароненай, чым аўтаўладальнікі, і кожны з патэнцыйных «ліхачоў» на двух колах павінен клапаціцца аб сваёй бяспецы. Праўда, ці ўсе з іх выдатна разумеюць, якую небяспеку тоіць у сабе падарожжа ў шчыльным гарадскім патоку, дзе нямала грузавікоў і грамадскага транспарту? Наколькі сур'ёзна яны ўсведамляюць магчымасць непрыемных дарожных «сюрпрызаў»? Пра гэтыя і некаторыя іншыя праблемы карэспандэнт «Звязды» гутарыць з намеснікам начальніка УДАІ МУС Рэспублікі Беларусь, палкоўнікам міліцыі Васілём БУЛЬБЯНКОВЫМ.

— Статыстыка — рэч упартая, — гаворыць Васіль Васільевіч. — З года ў год па лічбах дарожнага-транспартных здарэнняў па краіне, якія рэгіструюць супрацоўнікі Дзяржаўтаінспекцыі, відаць: матацыклы, мапеды, веласіпеды і іншы двухколавы транспарт з'яўляюцца сродкамі павышанай небяспекі. Толькі за мінулы год з удзелам мотатранспарту адбыліся 484 дарожна-транспартныя здарэнні, у якіх 60 чалавек загінулі і 493 атрымалі траўмы і калецтвы. Увогуле, па нашых звестках, 73% ДТЗ з удзелам мотатранспарту здзяйсняюцца па віне вадзіцеляў двухколавых механічных транспартных сродкаў.

— Відавочна, што цяперашняя рэспубліканская акцыя па прафілактыцы дарожна-транспартных здарэнняў з удзелам двухколавых транспартных сродкаў «Колаў менш — небяспекі больш», якая па ініцыятыве ДАІ працягваецца амаль два тыдні і завершыцца заўтра, 29 красавіка, накіравана на змяншэнне ДТЗ сярод такой катэгорыі вадзіцеляў...

— Не толькі на змяншэнне, але і папярэджанне здарэнняў. Нездарма ў народзе кажуць, што бяду лягчэй папярэдзіць, чым потым змагацца з яе наступствамі. Скажу болей пра нашы клопаты аб уладальніках двухколавага транспарту. З улікам яго павышанай небяспекі па ініцыятыве Дзяржаўтаінспекцыі краіны ў заканадаўства былі ўнесены змяненні, якія абавязваюць вадзіцеляў мапедаў атрымліваць вадзіцельскія пасведчанні катэгорыі АМ і ставіць іх на ўлік у рэгістрацыйных падраздзяленнях ДАІ наўпрост ці можа гарантаваць сабе бяспеку на дарозе... Таму трэба быць надзвычай уважлівым, каб пазбегнуць непрадбачаных непрыемнасцяў. Супрацоўнікі Дзяржаўтаінспекцыі штодня нагадваюць: Правілы забараняюць перавозку пасажыраў на мапедах, калі вытворца прадугледзеў толькі месца для вадзіцеля. У любым выпадку, калі месца для другога чалавека ёсць, узрост пасажыра павінен быць не менш за 12 гадоў. І ў абавязковым парадку вадзіцель і пасажыр павінны выкарыстоўваць моташлемы. А яшчэ пажадана на час паездкі надзяваць яркі жылет са святлоадбівальнымі ўстаўкамі. І гэта не дзеля моды, а для ўласнай бяспекі. Мне хочацца ў чарговы раз паўтарыць прапісную ісціну: той, хто сядзіць за рулём матацыкла ці мапеда, павінен разумець, што ён — паўнацэнны ўдзельнік дарожнага руху, і павінен быць такім жа ўважлівым, як і іншыя вадзіцелі.

— Васіль Васільевіч, зразумела, што супрацоўнікі ДАІ імкнуцца да кожнага вадзіцеля давесці нормы паводзін на дарозе, але ж да кожнага юнака ці падлетка міліцыянера не прыставіш. Тут яшчэ неабходна бацькоўская адказнасць...

— Вы маеце рацыю. Ведаеце, на ўсіх сустрэчах з удзельнікамі дарожнага руху супрацоўнікі ДАІ падкрэсліваюць: вадзіцель любога двухколавага транспартнага сродку павінен для сваёй жа бяспекі прагназаваць сітуацыю на дарозе. І той, хто сядзіць за рулём мапеда ці матацыкла, павінен разумець: трэба быць вельмі ўважлівым. Гэтак жа як і вадзіцель грузавіка ці легкавога аўтамабіля. Але ж адказнасць за дзеянні непаўналетніх сына ці дачкі ў большай меры нясуць бацькі. Дык вось задача дарослых — кантраляваць адпачынак і вольны час дзяцей-падлеткаў і выключыць магчымасць іх доступу да ключоў ад аўтамабіляў, матацыклаў і мапедаў.

Уладзімір ЗДАНОВІЧ.

АКЦЫЯ

БАРЫСАЎСКІЯ ДЗЯЎЧАТЫ АБЫШЛІ ХЛОПЦАЎ

Як добра суаднесці тэорыю з практыкай? У Адзіны дзень бяспекі дарожнага руху барысаўскія курсанты аўташкол не толькі праверылі сваю «падкаванасць» у правілах дарожнага руху, але і прадэманстравалі майстэрства за рулём аўтамабіля.

Сярод арганізатараў гэтага мерапрыемства — УДАІ УУС Мінаблвыканкама і ДТСААФ Мінскай вобласці, а сярод мэт і задач — зніжэнне аварыйнасці на дарогах і паразуменне ўдзельнікаў дарожнага руху. Менавіта на ўзаемапавазе вадзіцеляў і супрацоўнікаў Дзяржаўтаінспекцыі спыніў увагу ў сваёй прамове **Мікалай КАРАТКЕВІЧ, начальнік ДАІ УУС Мінаблвыканкама**:

— Важна, каб вы разумелі: супрацоўнік ДАІ — гэта не кантралёр, а ваш першы памочнік на дарозе. Гэткім чынам і трэба ладзіць свае адносіны, — звярнуўся да прысутных Мікалай Міхайлавіч.

Адметна, што сярод удзельнікаў адмысловага спаборніцтва — падрыхтоўкі да іспытаў — пераважалі дзяўчаты. Дарэчы, менавіта яны прадэманстравалі добрае веданне тэорыі, акуратнасць у паркоўцы, заездах на эстакаду, разваротах і нават не пусцілі хлопцаў у пераможную тройку. Найбольш уважлівай і руплівай прызналі Алесю Духоўнік, навучэнку аб'яднанай барысаўскай аўташколы ДТСААФ.

— У тэарэтычнай частцы былі стандартныя пытанні. Асаблівых цяжкасцяў, як і ў практыцы, не ўзнікала, — трымаючы дыплом у руках, распавядае пра конкурс Алеся. — На жаль, свайго аўтамабіля пакуль няма, але веру, што гэтая праблема хутка не вырашыцца.

Спадзяёмся, і на дарогах праблемы у маладых кіроўцаў узнікаць не будуць.

Тарас ШЧЫРЫ.

ЮНЫ ІНСПЕКТАР РУХУ: БЫЦЬ ЦІ НЕ БЫЦЬ?

У НДААЦ «Зубраня» пры падтрымцы УДАІ Мінаблвыканкама прайшла профільная змена юных інспектараў руху (ЮІР). На ўрачыстым адкрыцці змены давялося пабываць карэспандэнту «Звязды».

Сёлетні злёт — юбілейны. Удзельнікі атрадаў ЮІР збіраюцца на гэтае мерапрыемства ўжо ў 40-ы раз.

У злёце прынялі ўдзел 23 атрады з усіх куткоў Мінскай вобласці. Больш як 400 удзельнікаў ва ўзросце ад 10 да 15 гадоў змагаліся за каштоўныя прызы, якія дасталіся тром найлепшым інспектарам. Пераможца атрымаў у падарунак ад арганізатараў планшэтны камп'ютар.

Акрамя гэтага, на цырымоніі адкрыцця свае ўзнагароды атрымалі і каманды КВЗ-ЮІР.

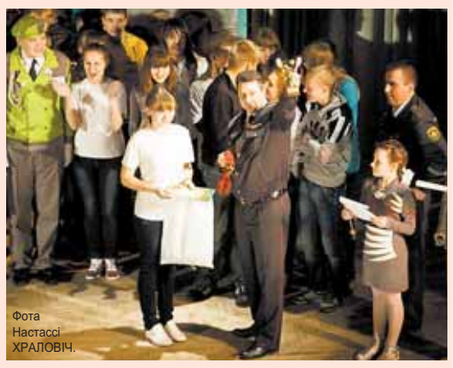
Галоўная мэта атрадаў ЮІР — прадухіліць колькасць ДТЗ з удзелам дзяцей і навучыць дзяцей правілам. Акрамя профільнай змены, у лагеры адпачываюць і «звычайныя» дзеці. Яны таксама назіралі за конкурсам і атрымлівалі веды ў сферы бяспечнага руху. Арганізатары сцвярджаюць, што нават адно захаванае дзіцячае жыццё вартае таго, каб не спыняць працу з атрадамі ЮІР. Юныя інспектары руху ўвесь свой вольны час аддаюць гэтаму хобі. Як вынік — адцягненасць ад вуліцы і супрацьпраўных дзеянняў.

Вывучэнне правілаў — справа добрая, але ці маюць ЮІРаўцы нейкія асаблівыя перспектывы, звязаныя з іх хобі? Адказ на гэтае пытанне даў **начальнік аддзялення агітацыі і прапаганды УДАІ ГУУС Мінаблвыканкама Алег ЦЮРЫН**:

— Па-першае, былыя ЮІРаўцы маюць вельмі добрыя веды аб правілах дарожнага руху, якія застаюцца ў іх на ўсё жыццё. Па-другое, у 18 гадоў амаль усе яны максімальна хутка атрымліваюць вадзіцельскае пасведчанне, бо вучыць ім ужо нічога новага не даводзіцца. Калі казаць пра кар'еру, то на маёй памяці бывалі выпадкі, калі былыя ЮІРаўцы прыходзілі вучыцца да нас у Акадэмію МУС і станавіліся прафесійнымі міліцыянерамі.

Юных інспектараў віншавалі беларускія зоркі: Аляксей Хлястоў (які пачынаў сваю кар'еру спевака якраз у «Зубраняці») і Аня Шаркунова. Прызы лепшым камандам КВЗ-ЮІД уручаў начальнік УДАІ ГУУС Мінаблвыканкама Мікалай Караткевіч.

Яраслаў ЛЫСКАВЕЦ.



Фота Настассі ХРАЛОВІЧ.

ЧАМУ ВАДЗІЦЕЛІ ВЫБІРАЮЦЬ ШТРАФ ЗАМЕСТ ТЭХАГЛЯДУ

Карэспандэнт «Звязды» паўдзельнічала ў рэйдзе спецпадраздзялення дарожна-патрульнай службы «Страла» Міністэрства ўнутраных спраў Беларусі

Супрацоўнікі «Стралы» могуць з'явіцца раптоўна там, дзе іх менш за ўсё чакаюць. На гэты раз экіпаж у складзе капітана, старшага інспектара Андрэя Аніськова; капітана, інспектара Івана Казлова і спецыяліста ўнітарнага прадпрыемства «Белтэхнагляд» Аляксандра Ляшкевіча заняў пазіцыі каля Ждановіцкага рынку. Мэта патрульных — праверка транспарту наконт праходжання тэхагляду.

Вось і першы «кліент» — дырэктар аднаго з прыватных прадпрыемстваў. З тэхаглядам машыны ўсё ў парадку. Але мужчына ў час руху размаўляў па мабільніку.

— Няпраўда, вам здалося, — бурна адрэагаваў на заўвагу інспектара.

Тым не менш парушэнне пацвердзілі сведкі. Аўтаўладальнік даў пісьмовае тлумачэнне, але сваю віну не прызнаў. Больш за тое, пачаў пагражаць патрульным высокапастаўленымі знаёмымі, маўляў, заўтра давядзецца прасіць у яго прабачэння.

— Мы прывыклі, што нас палохаюць свайкамі, сувязямі з уплывовымі людзьмі, — канстатуе Іван Віктаравіч. — Пратакол будзе накіраваны ў ДАІ па месцы жыхарства кліента, дзе наконт яго прымуць адпаведнае рашэнне.

А вось яшчэ адна аматарка абмеркаваць навіны па мабільніку. Сёлета яе ўжо лавілі за гэтым заняткам, аштрафавалі. Але навука не пайшла на карысць.

Дзяўчына паводзіць сябе нервова, прыспешвае інспектара: хутчэй. І нават голас павышае, маўляў, не маеце права спыняць адразу дзве машыны, скардзіцца буду вашаму кіраўніцтву.

Толькі пагрозы прыгажуні не вывелі з раўнавагі супрацоўнікаў «Стралы». Ёй растлумачылі, што сапраўды, па інструкцыі нельга спыняць больш за дзве машыны для праверкі. Але калі нават 10 аўто парушылі правілы дарожнага руху, то інспектар мае права спыніць адначасова ўсе і разбірацца з вадзіцелямі на працягу трох гадзін.

З рынку выязджае «мазда» без дзяржаўных нумароў. За рулём мужчына, які ўжо «засвяціўся» ў камп'ютарнай базе — кіраваў аўтамабілем у нецвярозым стане. Да гэтага часу ён не заплаціў штраф і не пераздаў на вадзіцельскія правы. Цяпер яму прыйдзецца раскашэліцца на суму ад 5 да 20 базавых велічынь.

— Добра, што так атрымалася. Можа, гэта падштурхне лайдака да пераздачы экзаменаў, — нават узрадавалася, што так павярнулася справа, жонка.

Улічваючы, што ў жанчыны ёсць пасведчанне кіроўцы, інспектары і перадалі ёй кіраванне аўтамабілем.

Жанчына-пенсіянерка шчыра здзіўляецца, чаму яе спынілі: правілаў не парушала.

— Пакажыце адзнаку аб праходжанні тэхагляду, — просіць інспектар.

У адказ «шумахер» у спадніцы «ўключае дурня», маўляў, зяць падараваў машыну яшчэ ў 2010 годзе, думала, і тэхагляд прайшоў.

Заплаціўшы штраф, яна цікавіцца, колькі ж каштуе гэтая працэдура. Даведаўшыся тарыфы, радуецца, нібы дзіця: «Лепш заплаціць штраф, чым траціць час на праходжанне тэхагляду».

Сапраўды, многіх аўтаўладальнікаў, якія не маюць адзнакі ў талоне, не палохае штраф. Некаторыя і не хавалі, што не збіраюцца яго праходзіць.

Праўда, некалькі чалавек прызналі сваю віну. Аплацілі штраф на месцы і атрымалі адпаведную квітанцыю.

— Мабыць, пасля гэтага «штрафнікі» паімчацца на тэхагляд? — цікаўлюся ў суразмоўцаў.

— Не варта спадзявацца, — чую ў адказ. — Як правіла, многія спасылаюцца на недахоп часу. Па-другое, аўтамабіль трэба прывесці ў належны стан, падрамантаваць, пафарбаваць, замяніць запчасткі. А сёння — гэта немалыя затраты.

Вось і атрымліваецца: штраф заплаціць выгадней. Многія спадзяюцца наогул на ўдачу: што не спыняць на дарозе, што пранясе.

Таццяна ЛАЗОЎСКАЯ.

Ганна БАНАДЫК, старшы інспектар па асаблівых даручэннях УДАІ МУС Рэспублікі Белрусь:

«Кіроўцу, які выпіў хоць бы келіх піва, варта разглядаць як патэнцыйнага забойцу...»

П'янства за рулём. Гэты выраз, на жаль, ужо даўно набыў устойлівае значэнне. І мы штодня па зводках ДАІ, са сродкаў масавай інфармацыі чуем аб гэтай праблеме, якая вельмі часта абарочваецца бядой. Як для самога вадзіцеля, так і для родных, блізкіх. Наколькі актуальная гэтая праблема зараз? Пра гэта наша размова са старшым інспектарам па асаблівых даручэннях УДАМ МУС Рэспублікі Беларусь, маёрам міліцыі Ганнай БАНАДЫК.

— Ганна, вядомае выказванне Джэка Лондана аб тым, што п'яны за рулём здольны на такія справы, якія цвярозы ніколі б не задумаў, актуальнае і сёння?

— Абсалютна. Адна з такіх недапушчальных спраў — сесці за руль аўтамабіля. Кіраванне транспартам у стане алкагольнага ап'янення — найбольш сур'ёзнае парушэнне правілаў дарожнага руху, якое прыводзіць, на жаль, да аварый з цяжкімі наступствамі. Сумная статыстыка сведчыць, што каля 20% ДТЗ, якія ўчыняюцца па віне кіроўцаў, звязаны з ужываннем алкаголю перад паездкай.

З пачатку 2012 года па віне нецвярозых кіроўцаў на тэрыторыі рэспублікі адбылося каля 80 дарожна-транспартных здарэнняў, якія забралі жыцці звыш 20 і скалечылі больш за 100 чалавек. На жаль, вось такая трагічная статыстыка. Толькі за няпоўны месяц красавік можна прывесці спіс не менш чым з дзясятак прыкладаў чалавечага «вар'яцтва». Усё гэта не перастае ўражваць, і праблема яшчэ застаецца адкрытай...

— І гэта пры тым, што зараз паўсюдна гаворыцца пра недапушчальнасць язды «пад мухай», намаганні супрацоўнікаў Дзяржаўтаінспекцыі ў гэтай справе?

— На жаль, гэта парадоксы нашай жыццёвай рэальнасці. Заклапочанасць і абурэнне выклікае сёння той факт, што, нягледзячы на пастаяннае ўзмацненне адказнасці за кіраванне аўтамабілем у стане ап'янення, усё яшчэ застаецца вялікай колькасць кіроўцаў, якія дазваляюць сабе сесці за руль, прыняўшы перад гэтым пэўную дозу спіртнога. За суткі супрацоўнікамі ДАІ затрымліваецца каля 100 такіх кіроўцаў. У пятніцу і суботу гэтая лічба часта павялічваецца ўдвая.

Яшчэ адна цікавая дэталь. Аказваецца, большасць кіроўцаў, якія выязджаюць на дарогу ў нецвярозым стане, не з'яўляюцца алкаголікамі, а п'юць час ад часу. У многім гэта тлумачыцца няправільным уяўленнем пра ўплыў алкаголю на арганізм чалавека. Нярэдкія выпадкі, калі кіроўца выпівае пад уплывам угавораў або ўяўленняў аб тым, што шчыльная ежа ліквідуе шкодны ўплыў алкаголю і нават паляпшае страваванне. Некаторыя лічаць, што алкаголь умацоўвае сэрца. Сярод людзей, занятых фізічнай працай, існуе меркаванне аб тым, што алкаголь дапамагае на працягу працяглага часу выконваць цяжкую фізічную працу.

— Нездарма ж кажуць, што п'янаму мора па калена..

— Сапраўды, алкаголь дазваляе часова павысіць вытворчасць цяжкай працы, а таксама той, што не патрабуе складаных навыкаў. Гэта тлумачыцца тым, што 1 г алкаголю, які спальваецца ў арганізме, выдзяляе 7 калорый, што на нейкі час прытупляе пачуццё стомленасці. Але пасля назіраецца рэзкі ўпадак сіл.

Шматлікімі даследаваннямі даказана, што кіраванне транспартным сродкам несумяшчальнае нават з самай лёгкай ступенню ап'янення. У кіроўцы губляецца пачуццё рэальнага часу, пагаршаецца зрокава-прасторавае ўспрыняцце, памяншаецца мышачная сіла. Пагардлівае стаўленне да небяспекі, празмерная самаўпэўненасць, неадэкватная ацэнка дарожнай сітуацыі прыводзяць да таго, што нецвярозыя кіроўцы часта перавышаюць вызначаную хуткасць руху, не вытрымліваюць бяспечную дыстанцыю ў транспартным патоку, няправільна разлічваюць час, неабходны на выкананне манеўру. Язда суправаджаецца неапраўдана рэзкімі віражамі, паскарэннем або тармажэннем, якія і прыводзяць да дарожных здарэнняў.

Многія забываюць, што алкаголь адмоўна ўплывае на бяспеку кіравання не толькі аўтамабілем, але і іншымі транспартнымі сродкамі. Таму, на жаль, нярэдкія выпадкі гібелі нецвярозых матацыклістаў і веласіпедыстаў. Але яшчэ больш жахліва, калі па віне п'яных кіроўцаў гінуць ні ў чым не вінаватыя людзі, якія выпадкова аказаліся на шляху п'янага кіроўцы.

— Ганна, пэўна, што ў спісе затрыманых «падшафэ» вадзіцеляў нямала людзей, у якіх застаўся «выхлап» ад вячэрняга альбо начнога застолля.

— Ні для каго не сакрэт, што ў нашай краіне дапушчальны ўзровень утрымання алкаголю ў крыві кіроўцы — 0,29 праміле. Аднак як перавесці гэтую лічбу ў колькасць ужытага алкаголю, ды яшчэ ўлічыць час, які прайшоў пасля ўжывання? І, напэўна, многім не раз даводзілася задаваць сабе пытанне раніцай пасля вечарынкі або праз некаторы час пасля выпітага піва: «Ці ў стане я сесці за руль або трэба вытрымаць некаторы час?»

Сесці за руль можна будзе толькі тады, калі алкаголь пройдзе ўвесь круг акіслення. Ён мае стадыю ўсмоктвання і стадыю вывядзення. Таму спачатку ідзе нарастанне канцэнтрацыі алкаголю ў крыві (паралельна становяцца відавочнымі прыметы ап'янення ў клінічнай карціне), пасля нейкі максімум — у сярэднім, праз гадзіну пасля ўжывання спіртных напояў. Пасля ідзе стадыя вывядзення: у крыві алкаголю ўжо будзе менш, у мачы — больш. Ап'яненне ідзе на спад. Можна знайсці розныя таблічкі, якія адлюстроўваюць хуткасць вывядзення пэўнага віду спіртнога з арганізма ў залежнасці ад пройдзенага часу.

Але не варта забываць, што залежнасць утрымання алкаголю ў крыві ад колькасці выпітага вельмі суб'ектыўная. На яе ўплывае маса цела, функцыі печані, колькасць ферментаў, якія расшчапляюць алкаголь і інш. У розных людзей працэс «выветрывання» алкаголю адбываецца з рознай хуткасцю.

— На ваш погляд, беларускія законы дастаткова строгія, каб па заслугах караць тых, хто сеў за руль нападпітку?...

— Тут з якога боку паглядзець. На мой погляд, заканадаўства для такой катэгорыі гора-вадзіцеляў магло быць і менш ліберальным. На сёння ж за першы выпадак язды ў стане ап'янення без наступстваў, або перадачу права кіравання нецвярозаму, а таксама адмаўленне ад праходжання агляду прымяняецца пазбаўленне права кіравання ўсімі транспартнымі сродкамі на 3 гады і штраф ад 15 да 35 базавых велічынь, што сёння складае ад 1 млн 500 тыс. да 3 млн 500 тыс. бел. рублёў.

За паўторную язду нецвярозым на працягу года правапарушальнік прыцягваецца да адказнасці ўжо судом у адпаведнасці з Крымінальным кодэксам Рэспублікі Беларусь. У якасці пакарання прадугледжана пазбаўленне права займаць пэўныя пасады або займацца такім відам дзейнасці, як кіраванне транспартным сродкам на тэрмін да 5 гадоў са штрафам да 1000 базавых велічынь, або папраўчымі работамі на тэрмін да двух гадоў, або арыштам на тэрмін да шасці месяцаў, а ў шэрагу выпадкаў абмежаваннем або пазбаўленнем волі да 2 гадоў.

Але гэта таксама не спыняе многіх аматараў выпіць. Так, з амаль 9 тыс. нецвярозых кіроўцаў, затрыманых у краіне з пачатку 2012 года, каля 900 кіроўцаў селі за руль транспартнага сродку п'янымі паўторна на працягу года пасля прыцягнення да адміністрацыйнай адказнасці за кіраванне ў стане ап'янення.

Такім чынам, практычна кожны 10-ы з амататараў выпіць і сесці за руль быў прыцягнуты да крымінальнай адказнасці. Але знаходзяцца тыя, хто і пасля прыгавору суда неаднойчы затрымліваецца «падшафэ» за рулём аўтамабіля. Ёсць такія, якія за апошнія некалькі гадоў да 12 разоў прыцягваліся да адказнасці. У сувязі з чым у чарговы раз узнікла пытанне пра ўзмацненне адказнасці і ўвядзенне больш строгага пакарання для такіх «непапраўных»...

У апошні час у грамадстве сфарміравалася ўстойлівая думка аб канфіскацыі транспартнага сродку ў правапарушальнікаў, якіх затрымліваюць за ваджэнне ў стане ап'янення паўторна на працягу года. Таксама прапанавана пазбаўляць іх права кіравання транспартным сродкам тэрмінам на 10 гадоў.

— У любым выпадку, п'яны за рулём — злачынца?

— Кіроўцу, які выпіў перад дарогай хоць бы келіх піва, варта разглядаць як патэнцыйнага забойцу з усімі вынікаючымі адсюль наступствамі. Жорстка сказана? Магчыма, але затое справядліва. Чалавека, які загінуў па віне нецвярозага кіроўцы, нельга вярнуць. А таго, хто ўчыніў такое злачынства, проста немагчыма апраўдаць. Дзеля таго, каб гэтага не адбылося, варта ніколі не садзіцца за руль выпіўшым.

— Ганна, сярод вялікай колькасці п'яных вадзіцеляў, якіх затрымалі супрацоўнікі ДАІ, сустракаюцца прадстаўніцы прыгожага полу?

— На жаль, так. За мінулы год па віне кіроўцаў-жанчын адбылося 482 ДТЗ, в якіх 55 чалавек атрымалі смяротныя траўмы і 617 раненні. Пры гэтым 30 дарожна-транспартных здарэнняў з пацярпелымі былі ўчынены жанчынамі ў нецвярозым стане.

Прывяду некаторыя падрабязнасці жаночай аварыйнасці. Найбольшая колькасць здарэнняў з пацярпелымі адбылася па віне дам ва ўзросце ад 24 да 33 гадоў. Пры гэтым вінаватыя ў ДТЗ часцей за ўсё кіравалі сінімі, шэрымі, чорнымі і зялёнымі аўтамабілямі.

Часцей за ўсё (у 135 ДТЗ) жанчыны-кіроўцы ўчынялі наезды на пешаходаў, 98 ДТЗ з пацярпелымі ўчынілі на перакрыжаванні дарог і павароце, перакульваліся на аўто 76 разоў. Вось такая карціна. Але ж не ў якасці абароны жанчын скажу, што яны больш законапаслухмяныя вадзіцелі, у адрозненне ад мужчын. Адпаведна, калі б на дарозе за рулём жанчын было больш чым прадстаўнікоў моцнага полу, то праблем з парушэннем правілаў дарожнага руху ў супрацоўнікаў ДАІ было б на парадак менш.

Уладзімір ЗДАНОВІЧ.