

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

25 января 2018 г., четверг, № 4 (6011)

Газета выходит 1 раз в неделю, по четвергам

Наши – лучшие!

Почетной грамотой Минского городского исполнительного комитета отмечен значительный вклад РУП «Дорводоканал» в социально-экономическое развитие столицы и победы в отраслевых соревнованиях среди организаций Белорусской железной дороги.



Фото Виктора ДУЛЕБО

Ольга ОРЛОВА, «ТВ»

Уже на протяжении многих лет положительная динамика работы и сплоченность коллектива под руководством опытного и энергичного руководителя Олега Рубана позволяют предприятию в полном объеме обеспечивать потребности Белорусской железной дороги в питьевой и технической воде, поддерживать на высоком уровне трудовую и исполнительскую дисциплину.

Стабильная работа предприятия отражена в достигнутых результатах производственной деятельности за 2017 год. Рост выручки от реализации продукции в расчете на одного среднесписочного работника составил почти 10% по сравнению с предыдущим годом, экспорт услуг к доведенному плану – свыше 250%, уровень заработной платы – более 820 рублей.

За счет увеличения объемов строительно-монтажных работ РУП «Дорводоканал» удается повышать доходы от реализации продукции, работ, услуг по подсобно-вспомогательной деятельности. Одним из ярких примеров 2017 года является участие в реализации важнейшего для страны и Белорусской железной дороги

проекта «Электрификация направления Молодечно – Гудогай – граница».

В целом, минувший год для РУП «Дорводоканал» был достаточно насыщенным и плодотворным. Предприятие удачно выполнило работы в качестве генподрядчика и ввело в эксплуатацию объект «Модернизация квартальных сетей хозяйственно-бытовой канализации в границах улиц Бобруйская, Ульяновская, Свердлова в г. Минске». В качестве субподрядной организации работало на таких крупных объектах, как «Строительство в Национальном аэропорту Минск второй искусственной взлетно-посадочной полосы с объектами вспомогательного назначения под расчетный тип самолета А-380 с оборудованием ее системой точного захода на посадку III категории», «Первый участок третьей линии Минского метрополитена от ст. Корженевского до ст. Юбилейная с электродепо. 1-я очередь строительства».

Достижения предприятия неоднократно были отмечены на республиканском и отраслевом уровнях. В 2017-м оно успешно прошло инспекционный контроль экспертной группы на под-

тверждение звания лауреата Премии Правительства Республики Беларусь за достижения в области качества, которое получило в 2014 году. В очередной раз РУП «Дорводоканал» вышло победителем в номинации «Объект года» с присуждением Почетного диплома по итогам конкурса «На лучшее достижение в строительной отрасли Республики Беларусь» за 2016 год.

Результат успешной работы отражен и в отраслевых соревнованиях среди организаций Белорусской железной дороги: по итогам 2016 года и первого полугодия 2017-го предприятие вышло победителем с присуждением первых мест. По итогам смотра-конкурса «Лучшая организация работы по охране труда», проводимого Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, предприятию было присуждено почетное 3-е место.

Основные задачи коллектива РУП «Дорводоканал» в 2018 году – это повышение качества продукции, работ и услуг, дальнейшее внедрение комплексной механизации и автоматизации производства, использование более совершенной техники и технологии производства.

Прямая линия

27 января с 9.00 до 12.00 можно получить ответы на вопросы, находящиеся в компетенции Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, позвонив по телефону в Минске

(017) 259-79-26



Обкатка. Электробус. Молодежь



В Могилеве торжественно отправили в первый рейс китайские электробусы. Их подарили городу на его 750-летний юбилей. Пассажирами-«первооткрывателями» стали молодые горожане. И это неслучайно – накануне областной центр стал обладателем титула молодежной столицы Беларуси, выиграв в одноименном республиканском конкурсе.

В первый рейс электробусы «Хунань» и «Могилев» отправились с площади Славы. Здесь состоялось торжественное мероприятие, в котором приняли участие заместитель председателя Могилевского облисполкома Виктор Некрашевич, председатель Могилевского горисполкома Владимир Цумарев, Чрезвычайный и Полномочный Посол КНР в Беларуси Цуй Цимин, генеральный директор ОАО «Могилевоблавтотранс» Валерий Василевский.

Как отметил Цуй Цимин, отношения между Китаем и Беларусью сегодня находятся в периоде расцвета. В числе подтверждений этого – китайские электробусы на улицах Могилева.

– Наши отношения развиваются по всем стратегическим направлениям. На этом фоне выделяется межрегиональное сотрудничество, в том числе провинции Хунань и Могилевской области. Оно строится на взаимоуважении и взаимной выгоде. Мы видим огромный потенциал для развития сотрудничества, и для этого со своей стороны будем прилагать все усилия, – подчеркнул дипломат.

Окончание на стр. 2

Почти пятьсот

Ежегодно в последнее воскресенье января мы отмечаем День белорусской науки. К этой дате Белорусская железная дорога подвела итоги рационализаторской и изобретательской деятельности в минувшем году.

В организациях и обособленных структурных подразделениях стальной магистрали в 2017 году было внедрено 485 рационализаторских предложений. В результате получен экономический эффект в размере 2205,56 тыс. рублей. В разработке и внедрении рацпредложений приняли участие более 720 специалистов БЖД.

Железнодорожная отрасль всегда была местом сосредоточения научной мысли,

технической практики и изобретательской инициативы. Как пишет пресс-центр БЖД, ушедший год не стал исключением и имеет отличительную особенность. Новые решения специалистов белорусской магистрали разработаны в Год науки, объявленный в 2017-м в Беларуси, и имеют самый большой экономический эффект за последние годы. Все разработки были направлены на обеспечение безопасности движения,

экономию и рациональное использование трудовых, топливно-энергетических и материальных ресурсов, совершенствование процессов ремонта и эксплуатации тягового подвижного состава, улучшение условий труда и др.

Лучшие результаты рационализаторской деятельности продемонстрировали работники Гомельского отделения БЖД – 157 рацпредложений с экономическим эффектом в размере почти 500 тыс. рублей.

В числе лидеров также Минское отделение. Здесь было внедрено 45 рацпредложений с экономическим эффектом более 433 тыс. рублей. В тройке лучших и Витебское отделение – 134 рацпредложения, экономический эффект порядка 216 тыс. рублей.

Большая работа по рационализаторской и изобретательской деятельности в 2017 году проведена на Барановичском отде-

лении БЖД. Здесь внедрено 38 рацпредложений, экономический эффект составил более 176 тыс. рублей. В качестве примера можно назвать рацпредложение специалистов Барановичской дистанции пути, направленное на повышение эффективности ремонта деталей и узлов путевой техники.

Развитию технического творчества на Белорусской железной дороге и его стимулированию способствует проведение конкурсов. Ежегодно на магистрали лучшим новаторам присваиваются почетные звания: «Лучший рационализатор Белорусской железной дороги», «Лучший молодой рационализатор Белорусской железной дороги», «Лучший организатор технического творчества Белорусской железной дороги».

Тема продолжена на стр. 7

На контроле

К весне – паром, к зиме – движение

Комиссией, созданной приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, рассмотрены варианты обеспечения временного движения транспорта и пешеходов до момента восстановления поврежденного моста через реку Припять на автодороге Р88 Житковичи – Давид-Городок – граница Украины (Верхний Теребежов). Такая информация размещена на интернет-сайте Минтранса.

Алексей ПЕКУН

Сообщается, что с учетом интенсивности дорожного движения и сравнения стоимости вариантов принято решение организовать временное движение посредством паромной переправы, поскольку затраты на ее устройство в разы меньше строительства автомобильного моста.

Движение паромной переправы планируется начать в марте. В настоящее время проводятся работы по устройству подъездной дороги и начато переоборудование несамоходных барж для использования в качестве парома. Предполагаемая его вместимость будет составлять до 30 автомобилей. Также паром будет перевозить и грузовой транспорт.

До устройства паромной переправы перевозка населения будет осуществляться катерами.

Между тем на обоих берегах Припяти в районе разведенного понтонного моста оборудованы пункты обогрева: со стороны Турова спасателями установлена палатка, на противоположном берегу – металлический вагончик, а также соответствующие указатели расположения пунктов обогрева.

Что касается аварийного моста, то планами по его ремонту поделился генеральный директор ОАО «Мостострой» Сергей Вашкевич. В интервью корреспонденту телеканала ОНТ он, в частности, сообщил: «1 марта должна заработать паромная переправа. Позже речку перекинут в другое русло, пролетное строение аварийного моста будет полностью разбираться и заменяться на металлическое. Стоит задача к 1 января 2019 года пустить по мосту движение».

Планы

В прошлом номере мы уже сообщали о том, что российская авиакомпания-лоукостер «Победа» в ноябре 2017-го получила допуск от Федерального агентства воздушного транспорта «Росавиация» к регулярным рейсам в Беларусь, а в декабре прошла аккредитацию на полеты по направлениям Санкт-Петербург – Минск и Москва – Гомель в соответствии с Авиационными правилами Беларуси.

Лоукостер: даты назначены

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

«Победа» входит в группу авиакомпаний «Аэрофлот». Базируется в подмосковном аэропорту Внуково. Осуществляет полеты по России, в Казахстан, Армению, Испанию, Грузию, Германию, Италию и некоторые другие страны.

Уже известно, что первый рейс в Беларусь «Победа» совершит 16 февраля. Самолет авиакомпании доставит пассажиров из московского аэропорта Внуково в Гомель. Рейсы из Санкт-Петербурга в Национальный аэропорт Минск российский перевозчик начнет выполнять с 25 марта.

Как часто «Победа» будет летать в нашу страну, пока неизвестно. Однако разрешением «Росавиации» определена возможность совершения рейсов по указанным выше маршрутам до семи раз в неделю.

Новость о появлении в белорусском небе лоукостера многие пассажиры восприняли как возможное удешевление тарифов на полеты в Москву и Санкт-Петербург. Однако Минтранс Беларуси предупреждает: при выборе авиакомпании необходимо учитывать возможные ограничения на провоз багажа, выбор мест, а также невозвратные тарифы в случае отказа от полета, принятые у лоукостера.

Для информации. Аккредитацию на полеты из Санкт-Петербурга в Минск в декабре 2017 года получил еще один российский авиаперевозчик – «Нордавиа». Он сможет летать в Беларусь с марта, однако расписание полетов пока тоже неизвестно.

Устойчивый транспорт

Обкатка. Электробус. Молодежь

Окончание. Начало на стр. 1

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТВ»

В свою очередь заместитель председателя Могилевского облисполкома Виктор Некрашевич отметил, что Приднепровский край и провинция Хунань начали активно сотрудничать только в 2016 году. Но и за это время сделано немало: сегодня в регионе реализуется ряд совместных про-



нагрузки и пассажиров, – отметил он. – Если все будет в порядке, начнем возить людей по маршруту троллейбуса № 4.

В Госавтоинспекции электробусы зарегистрированы как автобусы, поэтому для управления этим транспортным сред-

Этот транспорт может проехать без зарядки порядка 150 км.

Производитель заверяет: электробусам не страшны наши белорусские морозы. Это можно проверить лишь опытным путем – в процессе интенсивной эксплуатации. Пока же в троллейбусном парке выяснили, что новый вид транспорта не только экологичный, но и экономичный. Уже предварительно подсчитано, что электробус потребляет энергии на 30-35% меньше, чем обычный троллейбус.

ектов с китайскими партнерами, причем один из стратегических – сотрудничество с компанией Zoomlion по выпуску спецтехники.

К слову, китайские электробусы пока не будут работать на маршруте. Им необходимо завершить обкатку на улицах города. Она продлится примерно до третьей декады февраля, рассказал директор Могилевского филиала Троллейбусный парк № 1 ОАО «Могилевоблавтотранс» Сергей Монастыренко. – Нужно, чтобы машины проехали 5 тысяч километров без

стvom нужно иметь категорию D. В троллейбусном парке был проведен конкурс: из 14 желающих выбрали четверых – самых надежных и ответственных водителей. В их число вошел и Александр Кузнецов, о котором мы писали в номере от 16 ноября 2017 года. Накануне Дня автомобилиста и дорожника водителя наградили нагрудным знаком «За безаварийную работу».

Китайский электробус – низкопольная 12-метровая машина – вмещает в себя 83 пассажира. Причем стоячих мест здесь вдвое больше, чем сидячих. В салоне есть видеокamera, электронные табло для информации и кондиционер.

В ДОПОЛНЕНИЕ К ТЕМЕ

Выгодность транспорта нового поколения оценили и городские власти. Председатель Могилевского горисполкома Владимир Цумарев сказал журналистам, что появление китайских электробусов – это только первый шаг в деле улучшения транспортного сообщения и пассажирских перевозок в Могилеве.

– Мы прорабатываем вопрос о закупке электробусов на «Белкоммунмаше» и будем поступательно переходить на более современные виды транспорта. К тому же для них не нужно будет строить дополнительные коммуникации в новых микрорайонах города, – сказал Владимир Цумарев.

Унитарное предприятие
«Кока-Кола Бевриджиз Белоруссия»
приглашает к сотрудничеству

ПЕРЕВОЗЧИКОВ

для доставки торгового оборудования
в торговые сети г. Минска и Минской области.

Требования:
наличие гидроборта, высота кузова не менее 2500 мм,
длина кузова не менее 5000 мм, возможность крепежа
груза в кузове при помощи ремней.

Справки по телефону 8 (029) 799-60-01
с 9.00 до 17.00 по будним дням.

УНП 100373962

Готовим крылья

Эта встреча долго откладывалась. Возможно, потому, что условия для нее просто не вызрели. – Я не был готов, – скажет позже Григорий ЛОВШЕНКО. В августе 2015-го его назначили ректором Белорусской государственной академии авиации (БГАА), созданной на базе Минского авиационного колледжа. На момент аккредитации учреждение образования не соответствовало большинству критериев, предъявляемых к вузу. Высшее учебное заведение из бывшего колледжа еще предстояло сделать. Конечно, можно было рассказать о планах. Но ему хотелось показать результат, то есть то, что уже сделано. Сегодня в БГАА такой результат есть.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТВ»

...И ПТИЦА НА ЭМБЛЕМЕ

Прежде всего, пожалуй, следует сказать о символике академии, зарегистрированной и прошедшей в установленном порядке официальную экспертизу в Геральдическом совете при Президенте Республики Беларусь. Сегодня у БГАА собственные эмблема, флаг, знамя и даже девиз.

Эмблема олицетворяет общность людей, объединенных единой целью: обучением летному делу. Так сказано в описании. В ней нашли отражение и символ знаний – раскрытая книга, и образ очень быстрой, стремительной и надежной, как наша авиация, птицы с распростертыми крыльями. Белорусскую птицу канюк называют хозяином неба и мастером пилотажа, способным (в случае необходимости) к нападению и бою. Все это глубоко символично для академии, которая готовит авиаторов.

Под стать эмблеме девиз – «Надежные крылья – бляска Айчыны!», который придумал лично ректор. БГАА как раз готовит эти надежные крылья. Сегодня здесь обучаются более 1380 курсантов.

Чтобы учебное заведение стало более узнаваемым в информационном пространстве, была инициирована разработка нового сайта. По мнению Григория Федоровича, он способствует более активной популяризации вуза, что и подтверждают итоги последней вступительной кампании. По сравнению с 2015 го-

дом проходной балл вырос в среднем на 50 пунктов.

Понятно, что не последнюю роль в этом сыграла четко организованная профориентационная работа, которой охвачена не только столица, но и все регионы страны. Ежемесячно на территории академии проводятся дни открытых дверей, когда потенциальные абитуриенты могут прийти и из первых уст узнать интересующие их подробности.

– Претендентов на поступление стало гораздо больше, а баллы – значительно выше, – резюмирует ректор. – В 2016 году впервые выполнили план набора, включая внебюджетные места. На одну из самых востребованных специальностей – «Организация движения и обеспечение полетов на воздушном транспорте (организация воздушного движения)» – в прошлом году проходной балл составил 325!

ОПТИМИЗАЦИЯ

Смена статуса учебного учреждения повлекла за собой очень серьезные структурные преобразования. Была оптимизирована штатная численность персонала. Снижился средний возраст профессорско-преподавательского состава (с 61 года в 2015-м до 50 лет в 2017-м). Увеличилось число молодых специалистов. Что касается остроты сотрудников, то сегодня она составляет уже 29,2%.

Серьезному пересмотру подверглись и специальности, по которым ведется подготовка специалистов. От некоторых за невостребованностью решено было отказаться совсем. Это «Вычислительные машины, системы и сети» и «Подъемно-транспортные, строительные, дорожные

машины и оборудование».

Перспективным же направлениям, таким как проектирование и изготовление беспилотных летательных аппаратов, наоборот, создаются все условия для развития. Специальность «Беспилотные авиационные комплексы», которая уже давно прописалась на военном факультете, с этого учебного года появилась и на гражданском. Григорий Ловшенко убежден: уже в ближайшее время это направление станет одним из основополагающих.

Важным шагом стало открытие в 2016 году магистратуры по специальности «Транспорт». Уже в первый год на дневную (бюджетную) форму обучения набрали 12 человек, столько же – на заочную. Сегодня здесь занимаются 38 магистрантов, преимущественно работники авиапредприятий, а также молодые преподаватели академии.

– Наличие магистратуры в вузе – это обязательное условие для функционирования учреждения высшего образования. Магистратура может быть одной из первых ступеней для поступления в аспирантуру при подготовке кадров высшей квалификации, – поясняет Григорий Федорович. – Если человек с инженерным образованием видит себя в авиации, он может досдать определенные экзамены и учиться в нашей магистратуре именно по авиационным специальностям.

В 2019 году в Беларуси вступает в силу новый Кодекс об образовании. Наша страна присоединяется к Болонскому процессу, который предполагает наличие двухсту-

пенчатого высшего образования: бакалавриата и магистратуры. Белорусская государственная академия авиации к переходу на Болонский процесс готова.

КРИТЕРИЙ ИСТИНЫ – ПРАКТИКА

Чтобы приблизить процесс обучения курсантов к практике, за пределами академии были созданы филиалы ее ведущих кафедр. Два из них (кафедры технической эксплуатации воздушных судов и двигателей и кафедры технической эксплуатации радиоэлектронного оборудования) – в ОАО «Минский завод гражданской авиации № 407». А в ОАО «Трансавиаэкспорт» появился филиал кафедры технической эксплуатации авиационного оборудования. Четвертый – кафедры технической эксплуатации воздушных судов и двигателей – открыт в РУП «Научно-производственный центр многофункциональных беспилотных комплексов» НАН Беларуси. В дальнейших планах – совместная работа с ДОСААФ.

Неоспоримые плюсы нововведения заключаются в том, что к проведению занятий привлекаются специалисты-практики. А работодатель уже в процессе обучения может отбирать для себя будущих специалистов из числа курсантов и готовить их под конкретное рабочее место.

В хороших сотрудниках заинтересованы все руководители. В прошлом году, например, за одним из выпускников академии – краснодипломником – авиационные организации стояли в очереди. У юноши было семь предложений, и он мог выбрать любое.

Приезжал в БГАА и представитель АО «Авиакомпания «Россия», чтобы лично побеседовать с курсантами-внебюджетниками. Компания планирует расширение своей деятельности и нуждается в технических кадрах. Уровень подготовки выпускников белорусской академии россиян устраивает. Не исключено, что отдельным из них представится возможность попробовать свои силы в большой авиакомпании. Основное требование – знание английского языка.

DO YOU SPEAK ENGLISH?

Это один из самых актуальных вопросов для курсантов академии, причем не только диспетчеров, но и инженеров-техников. Ведь основу флота отечественных авиакомпаний сегодня составляют преимущественно иностранные воздушные суда. Документации к ним на русском языке просто нет. Представители авиационных организаций ранее не раз высказывали претензии относительно недостаточного знания выпускниками академии английского авиационного. Ректорат не мог оставить такие замечания без внимания. Сегодня изучению этого предмета в вузе придается чуть ли не первостепенное значение.

Кафедра языковой подготовки располагает необходимыми современными техническими средствами обучения. За счет внебюджетных средств были отремонтированы пять кабинетов, в которых оборудованы лингафонные классы, отвечающие требованиям международных организаций ИАТА и ИКАО. Установленное в них программное обеспечение предназначается специально для языковой подготовки авиаторов. Помимо основных занятий, организованы дополнительные платные курсы по вполне приемлемой для курсантов цене: один час занятий – 3 рубля.



– Григорий Федорович, удовлетворены ли Вы тем, что удалось сделать за эти годы?

– Планов значительно больше, чем получается сделать. В силу определенного перфекционизма хочется, чтобы все было идеально. Но необходимо учитывать реалии нашей жизни, экономическую обстановку в стране.

– Когда Вы стали ректором этого учебного заведения, представляли, что Вас ожидает здесь?

– Я отдавал себе отчет, что будет сложно. Знал: скучно не будет. Каждый день – масса задач, причем абсолютно разной направленности. Приятно, когда создаешь что-то новое, когда можно прийти и сказать, что

этот дом построил Джек, что это сделал я.

– Когда Вы пришли сюда, у Вас была конкретная программа действий?

– Благодаря предыдущим местам работы в вузах, в том числе в ведущем техническом – БНТУ, у меня был разный опыт: старший преподаватель, завкафедрой, начальник учебно-методического управления, проректор. И я четко представлял, что надо сделать для создания вуза из некоего учреждения образования. У любого высшего учебного заведения – три основных задачи: образовательный процесс, воспитательная, идеологическая работа, научная деятельность. А дальше надо собрать команду единомышленников, которые компетентны по своим направлениям, и решать поставленную задачу – повышение качества подготовки специалистов.

Замечу, здесь у меня нет ни одного родственника. В БНТУ у ректора Бориса Михайловича Хрусталева была четкая позиция: родственникам в вузе делать нечего. Я заверяю: в академии их ни у кого нет. А раньше были...

– Случались ли дни, когда Вы сожалели о принятом решении?

– Стоп! Я никогда не сожалею. Если начинаю что-то делать, назад не оглядываюсь. Решение принято, задача поставлена, цели ясны. Надо работать.

– Хватает ли Вам времени в сутках, чтобы осуществлять задуманное?

– Все зависит от организации работы и от команды, с которой трудиться. Но работа не прекращается, даже когда ухожу домой. Она продолжается в мыслях. Постоянно думаешь, анализируешь, сопоставляешь, что сделано за день, какие задачи на завтра. У меня всю жизнь так. Ежедневно надо достигать какого-то результата, подниматься хотя бы на одну ступеньку, но не отступать.

– Как Вы переживаете неудачи?

– Я не знаю, что это такое. Неудача – значит, я неправильно сработал. Значит, что-то надо изменить. Либо в постановке вопроса, либо в стиле его решения. Неудач не бывает.

– Что можете сказать о своих курсантах, если сравнить их со студентами БНТУ?

– Все они одинаковые – такие же молодые, веселые. Большинство хочет сразу много, не приложив к этому ничего. Воспитываем. Стараемся учить примером. Создаем все условия – и для учебы, и для занятий спортом, и для культурного развития.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Готовим крылья

Окончание. Начало на стр. 3

В оптимальном варианте выпускники должны обрести навыки владения общим разговорным, профессионально-ориентированным, авиационным английским языком и фразеологией радиосвязи при ведении радиосвязи.

Академия авиации также осуществляет первоначальную и периодическую подготовку по английскому языку всех категорий авиационного персонала. Обучение летного и авиадиспетчерского состава предусматривает получение

стенами были такими, что в них спокойно можно было просунуть руку. В помещениях находились в верхней одежде. А принтер ставили за несколько метров от окна, чтобы ветром не сдувало бумагу.

Ощутимее всего изменения к лучшему – в главном учебном корпусе. На двух нижних этажах уже сделан ремонт за счет внебюджетных средств. На третьем и четвертом ремонтные работы продолжаются, пусть и не такими быстрыми темпами, как хотелось бы.

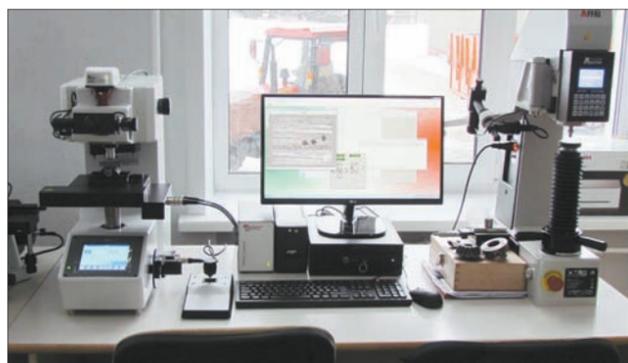
требуется около 5 млн рублей. Ожидается, что 3,5 млн будут выделены из бюджета, 1,5 млн – из инвестиционного фонда Минтранса. Завершить ремонт необходимо к 1 сентября. И это очень непростая задача, даже при наличии финансирования.

Разработана проектная документация для строительства нового учебно-лабораторного комплекса. Если объект попадет в республиканскую Госинвестпрограмму, уже в этом году начнется его финансирование.

инновационного фонда были выделены денежные средства в эквиваленте более 3 млн долларов. Это позволило закупить более ста единиц уникального оборудования и техники для организации образовательной деятельности и научных исследований. Первоочередной задачей был выбор оснащения, которое не устареет ни морально, ни физически как минимум в течение ближайших 20 лет.

Приобрели также современные полноценные печатные машины, на которых можно издавать в хорошем полиграфическом исполнении монографии, учебники, книги и даже собственный научный журнал. Его наличие, как известно,

ривная машина, маятниковый копер, микротвердомер и твердомер, позволяющий проводить исследования композиционных материалов и различных металлов на разрыв, растяжение, изгиб, ударную вязкость и определение твердости, – для разрушающего контроля и механических испытаний. Для неразрушающего контроля – виброанализатор ВАСТ СД21, ультразвуковой дефектоскоп Phasor XS, высокоскоростная камера Evercam 1000-4-M, видеоэндоскоп VT6300, анализатор состава металлов на основе алюминия, титана, меди и железа – спектрометр оптический эмиссионный GNR Solaris



В научно-исследовательской лаборатории академии.



В лингафонном кабинете во время визита журналиста была тишина. Здесь только-только установили новое оборудование.



Кабинет перевозки опасных грузов.

ние и дальнейшее подтверждение уровня «Рабочий 4» и выше в формате теста PELTA (Proficiency English Language Test for Aviation).

Для определения уровня владения инженерно-техническим персоналом профессионально-ориентированным (техническим) английским Институт повышения квалификации и переподготовки разработал программу оценки знаний English Test for Aviation Technicians (ETAT).

ДОМ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ...

Помимо организации образовательного процесса и научной работы, руководство академии шаг за шагом приводит в порядок инфраструктуру учебного заведения.

Работники вспоминают, как осенью 2015 года в учебных корпусах щели между оконными рамами и

В обновлении нуждается не только главный учебный корпус. План реконструкции территории уже продуман ректором до мелочей и даже положен на бумагу. Часть зданий предлагается снести, остальные построить и реконструировать.

– Белым цветом, – показывает Григорий Ловшенко, – обозначены те здания, которые будут реконструированы, красным – то, что надо сносить, сиреневым – новостройки, желтым – что уже реконструируется.

Подготовлена техническая документация по капитальному ремонту с модернизацией здания общежития. Комнаты с современной мебелью на двух и трех человек, хорошо оборудованные санузлы и кухни, места для отдыха, современный спортивный городок, чтобы курсанты могли заниматься спортом непосредственно на территории академии – на все это по-

– Если все пойдет, как планируем, определенные итоги можно будет подводить уже в 2020 году, – полагает Григорий Федорович.

Важная деталь. Когда-то на территории авиационного колледжа была собственная амбулатория, работали физиотерапевтический, стоматологический и другие кабинеты. Однако весной 2015-го амбулаторию закрыли. Новому руководителю пришлось потратить немало усилий и времени, чтобы возобновить работу медучреждения. С 2016 года курсанты вновь получают медицинскую помощь непосредственно по месту учебы. И это тоже один из результатов.

ИННОВАЦИОННОЕ И УНИКАЛЬНОЕ

В прошлом году с целью развития материально-технической базы академии из республиканского

является обязательным условием полноценного функционирования вуза.

Инженерная машина формата A-0 позволяет воспроизводить большеформатные схемы, а книжный сканер – уникальные книги по авиационной тематике.

Григорий Ловшенко вспоминает: в 2015 году, когда он возглавил вновь образованную академию, здесь было лишь два устаревших ксерокса. Учебное заведение, которое готовит инженеров-механиков, не располагало ни микроскопами, ни твердомерами, ни разрывной машиной, без которых невозможно полноценное изучение сопломата, материаловедения, деталей машин.

А вот современное техническое оснащение вуза впечатлит даже самых взыскательных исследователей. Гидравлическая раз-

CDD Plus, металлографический комплекс Autoscan, сканирующий электронный микроскоп TESCAN MIRA 3 LMH.

А еще группа оборудования для прототипирования современных авиационных конструкций и беспилотных летательных аппаратов, включающая в себя конструкторское программное обеспечение Компас 3D, систему моделирования ANSYS Academic Research Mechanical and CFD, 3D-принтер Stratasys Fortus 450mc, трехкоординатный фрезерный станок с числовым программным управлением Clever CNC RH300, координатно-измерительная машина Nikon Altera 7.5.5 с лазерным сканером LC15Dx.

Приобретение инновационного оборудования стало толчком для создания на базе БГАА собственной научно-исследовательской лаборатории для диагностики и прототипирования современных авиационных конструкций и беспилотных летательных аппаратов.

Как проинформировал начальник научно-исследовательской части Максим Кудин, все техническое оснащение аттестовано и имеет сертификаты. Оно уже в работе. Курсанты и преподаватели приглашаются в НИЛ для ознакомления и внедрения в учебный процесс по инженерным специальностям, связанным с аэродинамикой, беспилотниками, а также для дальнейших научных исследований.

Ни в одном учреждении образования Беларуси нет такого комплекта уникального современного оборудования, заверяет Максим Кудин.

ДРУЖИМ С МИРОМ

В БГАА сегодня получают образование 84 иностранных курсанта – из Грузии, Йемена, России, Туркменистана, Таджикистана, Украины. Их доля в общем числе

ОПОРНЫЙ ПЛАН

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- TRANСПОРТНЫЕ ПУТИ
- ПЕШЕХОДНЫЕ ПУТИ
- ПЛОЩАДКИ
- ЗДАНИЯ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ К СНОСУ
- СОХРАНЯЕМЫЕ ЗДАНИЯ



ЭКСПЛИКАЦИЯ:

1. ГЛАВНЫЙ КОРПУС
2. АКТОРНЫЙ ЗАЛ
3. ВОДОПОРЯЖАЮЩАЯ БАШНЯ
4. КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНОЙ ПУНКТ
5. УЧЕБНЫЙ КОРПУС ВОЕННОГО ФАКУЛЬТЕТА
6. УЧЕБНЫЙ КОРПУС
7. ОБЩЕЖИТИЕ
8. СТОЛОВАЯ
9. МАСТЕРСКИЕ
10. САМОЛЕТНЫЕ АНГАРЫ
11. БАНЯ
12. БЕГОВАЯ ДОРОЖКА
13. АЭРОДРОМНАЯ ПЛОЩАДКА
14. ВЫСТАВКА ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ
15. ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ПОСТРОЙКИ
16. ПЛОЩАДКА ДЛЯ ПОСТРОЕИИ
17. УЧЕБНЫЙ ПОЛИГОН
18. СПОРТИВНАЯ ПЛОЩАДКА

СХЕМА РЕКОНСТРУКТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- TRANСПОРТНЫЕ ПУТИ
- ПЕШЕХОДНЫЕ ПУТИ С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА
- ПЕШЕХОДНЫЕ ПУТИ
- НОВЫЕ ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ
- РЕКОНСТРУИРУЕМЫЕ ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ
- ДОСТАВЛЯЕМЫЕ ЧАСТИ РЕКОНСТРУИРУЕМЫХ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ
- ЗДАНИЯ, ПОМЕНЯЮЩИЕ ФУНКЦИЮ

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

курсантов вуза – примерно 6%. Это явно недостаточно. По расчетам Григория Ловшенко, оптимальное соотношение иностранных и белорусских студентов должно быть не менее, чем 50 на 50. Потребность в выпускниках академии в нашей стране невелика, авиапредприятий в Беларуси не так уж много. Для обеспечения нормальной жизнедеятельности учебное заведение должно работать не только на нужды Республики Беларусь.

Именно поэтому руководство БГАА уделяет большое внимание развитию международного сотрудничества. Результатом активного двухлетнего труда стало подписание ряда договоров с авиаорганизациями из других стран. Вот их перечень:

- Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет) (г. Москва, Российская Федерация);
- Национальная академия авиации (г. Баку, Азербайджан);
- РГП «Казаэронавигация» (Казахстан);
- Рижский клуб инженеров гражданской авиации (Рига, Латвия);
- Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации (Российская Федерация);
- АО «Институт транспорта и связи» (Рига, Латвия);
- Таджикский технический университет им. академика М.С. Осими (ТТУ) (г. Душанбе, Таджикистан).

Сотрудничество уже сегодня дает реальный экономический и политический эффект.

Так, на базе Таджикского технического университета открыт совместный факультет гражданской авиации БГАА – ТТУ. Курсанты поступают и учатся год в Душанбе. После окончания первого курса приезжают для продолжения обучения в Беларусь. В текущем учебном году коллектив академии пополнился 28 курсантами-таджиками. В БГАА они будут учиться 4 года.

С МАИ обсуждаются детали подготовки специалистов с двойными дипломами. В идеале это должно происходить так. После окончания третьего курса и прохожде-

ния вступительного испытания курсанты БГАА поступают на четвертый курс МАИ с целью очного дистанционного обучения по специальности «Самолето- и вертолетостроение» (в Беларуси подготовка авиационных конструкторов пока не осуществляется). Одновременно они продолжают обучение в БГАА, то есть начиная с четвертого курса учатся по двум специальностям. Нагрузка возрастает, зато на выходе ребята получают два диплома – белорусский и российский.

Работа с «Казаэронавигацией» интересна тем, что там валидированы курсы по требованиям ИКАО. Единственный в Беларуси государственный авиационный инспектор, который имеет международную валидацию с соответствующим сертификатом, работает в БГАА. Наряду с представителями Казахстана, Азербайджана и Украины он принял участие в валидации курсов в РГП «Казаэронавигация». Согласно условиям соглашения Беларусь при этом имеет определенные бонусы.

ИЗ ЖИЗНИ КУРСАНТОВ

В академии – железная дисциплина. Но, уверяют в ректорате, все – в пределах разумного.

В комнатах общежития должен поддерживаться порядок. Дежурство – по графику. Отбой – по расписанию. Что, впрочем, вовсе не означает, что после 23 часов жизнь в общежитии замирает. Просто никто не смеет шуметь или включать громко музыку. Все направлено на создание условий для учебы и отдыха курсантов.

– Если, не дай бог, выпил, это вообще не обсуждается. А за курение в комнатах или туалетах – сразу же выселение. У нас с этим очень строго. Просто так на территорию академии не попадешь. Строгий пропускной режим. Проходного двора здесь нет. Это, прежде всего, безопасность курсантов и работников учреждения. Если приезжают родители, курсант заблаговременно пишет заявку, чтобы их пропустили на территорию академии.

И снова важная деталь. Несмотря на ремонт одного из обще-

житий, все первокурсники, изъявившие желание жить в общежитии, получили места. Григорий Федорович не скрывает, что для этого ему пришлось немало постараться: подключить другие вузы и даже руководство Минтранса. Как результат – все заявки были удовлетворены.

УРОКИ СЪЕЗДА

Доктор технических наук, профессор Григорий Ловшенко – один из тех, кто представлял транспортную отрасль на втором съезде ученых Беларуси. Считает, что форум был очень своевременным, а вопросы, которые поднимались на нем, весьма актуальными.

– Президент, выступая, часто уходил от доклада, делился личными соображениями. Я готов подписаться под каждым его словом. Начиная от того, что обучение в вузах недостаточно ориентировано на практику, что ученые зачастую совершенно необоснованно требуют преференций, что Национальная академия наук не дорабатывает как научное учреждение, и полномочия ее должны быть шире. Надо более активно использовать возможности и рычаги для привлечения людей в науку, эффективнее осваивать средства республиканского инновационного фонда, которые пока вузы не используют должным образом.

Что касается практикоориентированного подхода в обучении, то еще на большом педсовете глава государства нацеливал, что студенты с первых дней обучения должны быть на производстве. Он привел пример аграрного сектора. Но это в равной мере применимо ко всем сферам деятельности. Не должно быть так, чтобы молодой человек, отучившись пять лет, пришел на производство и испугался того, что там увидел. Студенты, курсанты уже с первого курса должны как можно больше знать о профессии, которую выбрали.

Доклад Президента во многом созвучен моим собственным мыслям о развитии науки. Многого из услышанного мне хорошо известно, ведь я живу с этим всю жизнь. У меня в семье – три доктора наук (отец, сестра и я) и один кандидат (мама). Таких семей, я думаю, немного в Беларуси. Отец, мать и я занимаемся материаловедением, сестра – юридическими науками.

Моя специальность – «Технология машиностроения». Докторскую я защитил в 39 лет. Это была круглосуточная, безостановочная работа, когда каждый день – рабочий: ни выходных, ни отпусков. И каждый день у меня был план написать какое-то количество страниц.

Когда я работал над кандидатской, докторской, у меня руки были черные от работы с металлом. Как у шахтера. Я умею работать на всех металлорежущих станках, прессовом оборудовании. Знаю все исследовательское оборудование. Подведите сегодня молодежь к станку. Они включить его боятся, но на компьютере могут все смоделировать. Однако деталь на нем не выточишь. Она руками точится...

Двойной Татьянин праздник



Кажется, совсем недавно было то время, когда Татьяна ДОВОЛЬСКАЯ, выпускница кадетского класса СШ № 21 г. Гомеля, впервые переступила порог Белорусского государственного университета транспорта. Возможно, в те минуты она думала о том, что вот так же, как и она, эту дверь когда-то открывали ее бабушка, дедушка, папа и мама, успешно окончившие этот вуз. О другом высшем учебном заведении она и не помышляла – была уверена, что непременно найдет себя здесь и приумножит способности, заложенные с детства.

Алина КЛЫГА

Так оно и вышло. Уже в конкурсе «А ну-ка, первокурсник!» она победила в номинации «Лучшая актриса». Затем ее пригласили принять участие в турнире «За прекрасных дам!», где студентка сполна проявила свои творческие способности.

Еще будучи школьницей, Таня активно участвовала в различных соревнованиях под эгидой МЧС. Сейчас она уже на третьем курсе гуманитарно-экономического факультета, активистка общественной и культурной жизни университета. Всегда принимает участие в составе команды в республиканском конкурсе «Студенты. Безопасность. Будущее». И в том, что учащиеся БелГУТа постоянно занимают призовые места, есть значительная заслуга Татьяны. Всегда отмечается ее умение оказывать первую помощь пострадавшему и хорошие вокальные данные на этапах «Медицина» и «Шлягер безопасности».

Кстати, и на XIX Всемирный фестиваль молодежи и студентов в Сочи она и ее подруга магистрантка Марина Туровец были рекомендованы как активисты Белорусской молодежной общественной организации спасателей-пожарных.

– Такое счастье, как участие в этом форуме, останется со мной навсегда, – говорит Татьяна. – И еще главная мотивация фестиваля, которой я стремлюсь соответствовать: изменяя себя, изменяешь мир к лучшему.

Самая главная задача Тани Добровольской на данном этапе – это учеба. Она считает, что должна хорошо подготовиться к будущей специальности. В перерывах между конкурсами и другими выступлениями девушка успевает хорошо справляться с учебной нагрузкой. Вот и в нынешнюю сессию в ее зачетке – две десятки и две девятки, причем заработанные «автоматом». А еще Татьяна учится на вечернем факультете в Гомельском государственном техническом университете имени Павла Сухого по специальности «Современные иностранные языки». Дополнительно к основной профессии экономиста будет еще переводчиком-референтом. Девушка уверена, что это ей непременно в жизни пригодится. Она намерена поступать в магистратуру.

– Таким образом, я смогу углубить свои знания, – рассуждает студентка.

Сегодня у нее – двойной праздник. Родные и друзья традиционно поздравляют с Татьяниним днем. И, конечно же, с успешной сдачей экзаменов. Много будет звучать пожеланий. Пусть все они сбываются!

Григорий Ловшенко – об авиационном образовании:

– Сложность заключается в том, что БГАА – это единственный вуз по подготовке специалистов для гражданской авиации. Серьезная проблема – поиск кадров профессорско-преподавательского состава. Их подготовка в Беларуси не велась. Специалистов со степенями и званиями практически нет. Но решаем эти задачи. Магистратура создана. Открывается аспирантура. Наиболее талантливых планируем отправлять на обучение в Россию. Я думаю, проблема будет решена.

Особенность авиационного образования – в том, что оно подчиняется не только требованиям Министерства образования Беларуси, но при правильной организации еще и международным требованиям. Для Европы они регламентированы ИАТА, для Азии – ИКАО. Европейские более жесткие. Отправная точка – обеспечение авиационной безопасности.

Неоднократно высказывалась мысль о том, что академия должна быть единым образовательным центром подготовки авиационных специалистов для государственной, гражданской, экспериментальной авиации. Это обосновано, однако развития эта идея пока не получила.

Разработаны концепция развития БГАА и программа реализации концепции. Они прошли рассмотрение и одобрены Коллегией Минтранса, Министерством образования, но могут быть реализованы только при наличии финансирования.

Минск-Пассажирский – станция, символ, достопримечательность

Завтра главной железнодорожной пассажирской станции Беларуси исполняется 145 лет.

26 января (по новому стилю) 1873 года было открыто движение между Минском и Вилейском (ныне станция Науойи-Вильня в Вильнюсе) строящейся Ландварово-Роменской магистрали, призванной соединить прибалтийские регионы и юг Российской Империи. Первый поезд отправился с нового Виленского вокзала только что возведенной железнодорожной станции. Новая линия пересеклась с построенной двумя годами ранее Московско-Брестской магистралью, что также стало рождением Минского железнодорожного узла.

ВЧЕРА

Вокзал станции Минск-Пассажирский является символом белорусской столицы, имеет свой неповторимый шарм. Хотя так было не всегда. За свою почти полутора-вековую историю он вынужден был и несколько раз менять свой образ. Коллектив станции бережно хранит свою историю. Перелистнем и мы ее страницы.

Летопись гласит, что новая станция относилась ко второму классу, имела по две пассажирские и товарные платформы, одно паровозное здание с малыми мастерскими, одно водоемное здание, 12 стрелок и крестовин. На прилегающей к перрону площади были возведены деревянные павильоны. В одном разместилась инфраструктура вокзала, в остальных – контора станции, поликлиника, ремесленное училище и другие объекты. Первым начальником станции Минск Ландварово-Роменской дороги назначили студента московского университета Василия Склифосовского – брата известного хирурга Николая Склифосовского.

– Со строительством пассажирской станции, которая в то время находилась на окраине города, началась основательная застройка прилегающих к ней улиц: Бобруйская, Петербургская и Сергиевская (не сохранились), Михайловская (ныне Кирова), Николаевская (ныне Ульяновская), – рассказывает первый заместитель начальника станции – начальник вокзала Владимир Григорович, возглавляющий его более четверти века. На станции Минск-Пассажирский он – с 1978-го. Поэтому Владимир Александровича в полной мере можно назвать знатоком и хранителем ее истории. – В 1890 году к вокзалу от Соборной площади была подведена линия конно-железной дороги. К концу этого же десятилетия на месте деревянного здания Виленского вокзала появилось новое каменное – своеобразный сказочный терем, который радовал глаз и на несколько десятилетий стал украшением города. Рядом с ним над путями был возведен пешеходный мост, про-

стоявший до открытия пассажирского тоннеля в середине 1960-х.

В летописи станции отмечены и известные события 1905 года, когда на Привокзальной площади у здания вокзала минский губернатор Павел Курлов для подавления стачки дал указание применить оружие. По инициативе железнодорожников Городская дума приняла решение о сооружении на площади на средства города и общественных организаций памятника жертвам курловского расстрела. Он представлял собой массивный крест на постаменте. С четырех сторон стояли столбики, соединенные обвисающими цепями.

Значительный урон минскому вокзалу нанесла оккупация города немцами в 1918 году и белополяками в 1919–1920 гг. После освобождения города в сохранившейся после пожара части вокзала оборудовали помещение дежурного по станции и несколько комнат. Для обслуживания пассажиров было приспособлено деревянное одноэтажное здание, в котором раньше находились телеграф и телефонная станция. В 1920 – 1925 годах вокзальное здание было основательно реконструировано, тогда же появился второй этаж, где разместились комнаты администрации и отдыха. В 1940 году после очередной реконструкции в стиле неоклассицизма столичный вокзал полностью изменил свои очертания.

Во время Великой Отечественной войны весь центр города вместе с железнодорожным вокзалом был превращен в руины. Однако уже в 1946-м его здание было восстановлено, приобретает довоенный облик. Его убранство стало более насыщенным – лепниной, росписью и бронзовыми светильниками.

В последнем десятилетии XX века архитектурный ансамбль Привокзальной площади начал меняться. В 1990 году выросло 13-этажное административное здание, где также разместилась гостиница «Экспресс», затем введен в эксплуатацию зал ожидания, так называемый конкурс с траволаторами, выходящими на пассажирские платформы. Годом позже было снесено и здание



Минск. Виленский вокзал – в начале XX в. и в 1930-е годы.



Минский вокзал – в 1960-е и сегодня.



самого вокзала. Возведение нового затянулось до конца десятилетия. Отчасти это было связано с распадом СССР. Ведь первоначальный проект был выполнен московскими архитекторами еще в его бытность. Второй проект разработан белорусами – институтом «Минскпроект», точнее, авторским коллективом в составе архитекторов Михаила Виноградова и Виктора Крамаренко, конструкторов Анатолия Барановского и Леонида Волчецкого, главного инженера проекта Валерия Левина.

30 декабря 2000 года – накануне нового тысячелетия – новый вокзал распахнул свои двери для пассажиров. В его торжественном открытии принял участие Президент страны Александр Лукашенко. Общая площадь введенного комплекса I очереди составила свыше 35 тысяч квадратных метров. В его возведении участвовало более 50 строительных организаций во главе с генподрядчиком – концерном «Минскстрой».

При этом было использовано немало материалов, конструкций и технологий, которые в Беларуси раньше не применялись.

СЕГОДНЯ

Казалось, это произошло совсем недавно. Между тем вокзальному комплексу уже 18 лет, а он такой же новенький, как при открытии. Не удивительно! Его обслуживанию здесь уделяют пристальное внимание, ежедневно моют, чистят, постоянно совершенствуют его инфраструктуру, увеличивают количество предоставляемых услуг.

– В 2002-м появилось новое здание билетных касс по улице Дружной, а летом 2003-го закончен капитальный ремонт подземного пешеходного перехода от станции метро «Площадь Независимости» к вокзальному комплексу, – констатирует Владимир Григорович. – В 2013 году капитально обновлен зал ожидания конкурса, ставший одним

из самых красивых мест всего вокзального комплекса. Пропускная способность станции значительно увеличилась после того, как к 2014 году было построено четыре приемо-отправочных пути с двумя крытыми посадочными платформами. В прошлом году заменено шесть эскалаторов вокзального комплекса.

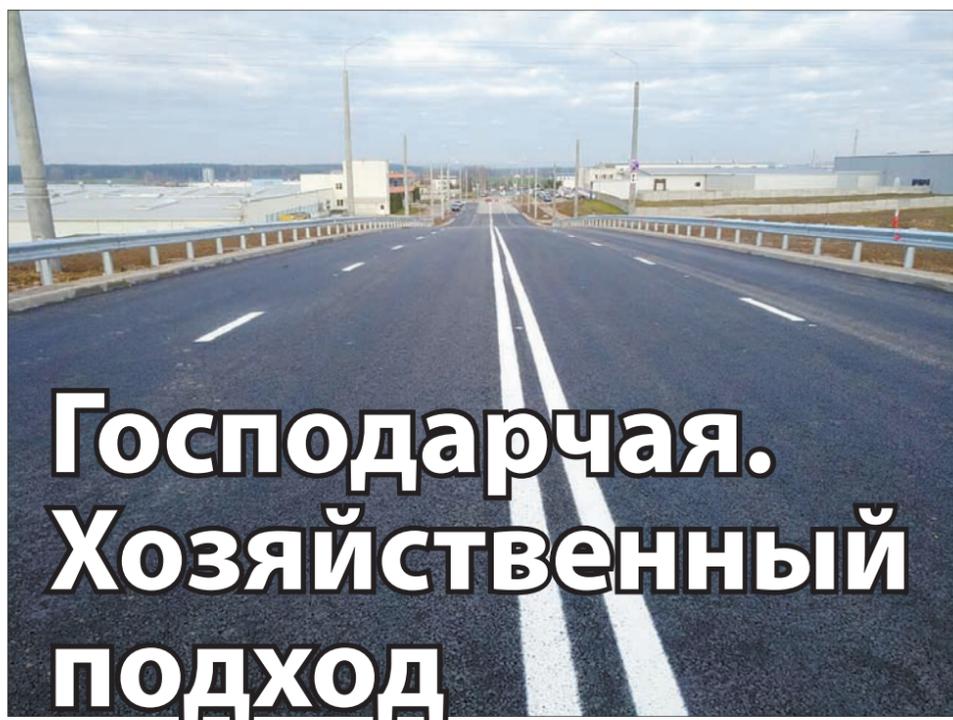
Беларусь и Минск в частности всегда славилась своим радушием и гостеприимством. Жители столицы и ее гости ощущают это, чуть ступив на платформу столичного вокзала. Ежедневно он принимает и отправляет порядка 150 пар поездов, а услугами железнодорожников пользуется более 30 тысяч пассажиров.

Безусловно, помимо развития инфраструктуры, огромное внимание коллективом станции, а также руководством белорусской магистрали уделяется улучшению качества предоставляемых услуг и культуры обслуживания пассажиров. Труднодоступные места для людей с ограниченными возможностями оборудованы пандусами. На втором этаже вокзала действует зал повышенной комфортности «Сервис-центр «Клуб СВ». С 2011-го успешно реализуется новый вид услуг (перевозка пассажиров новым современным подвижным составом) – открытие городских и региональных линий бизнес-класса. В 2016 году между Минском и Гомелем начали курсировать поезда ЭП^м межрегиональных линий бизнес-класса в семивагонном исполнении.

Проездные документы на все эти поезда, а также поезда международных линий можно приобрести через терминал самообслуживания. Совершенствование предоставляемых услуг – еще одна наша задача. Среди инноваций, которые тесно вошли в жизнь нашего пассажира – услуги Wi-Fi, видеоконсультации специалиста, справочные и терминалы самообслуживания, электронная регистрация и онлайн-табло на сайте Белорусской железной дороги.

– В ближайших планах развития вокзала, – отмечает начальник станции Минск-Пассажирский Виктор Низохин, – модернизация системы пожарной сигнализации с системой контроля доступа дверей в служебные помещения, а также оборудование кассовых залов современной системой кондиционирования. К слову, проект современного кондиционирования успешно реализован в прошлом году в зале ожидания (конкурс), что позволило создать еще более комфортные условия для пассажиров. Также в планах – обустройство диспетчерского пункта контроля и управления грузоподъемными установками: лифтами, эскалаторами, траволаторами.

Судьба вокзала, ставшего одним из самых красивых в Европе, станции Минск-Пассажирский, железнодорожного узла, как и в целом Минска, была непростой. Их преобразование и успехи, конечно же, – это заслуга людей, не боявшихся трудностей и безмерно преданных железнодорожному транспорту. Сегодня они, труженики стальной магистрали, вершат историю главной пассажирской станции Беларуси.



Господарчая. Хозяйственный ПОДХОД

В Гродно запущен в эксплуатацию новый 550-метровый участок улицы Господарчей. Высокое качество строительных работ обеспечили работники ДСУ № 18 ОАО «Дорожно-строительный трест № 6».

Светлана СМОЛЕЙ, «ДБ»

Новая дорога связала улицы Курчатова и Мясницкую и является дублером улицы Горького, поэтому транспортные потоки в сторону Литвы частично направляются по обновленной магистрали. Строительные работы проводились по инициативе и при финансовой поддержке СЭЗ «Гродноинвест». Благодаря новой дорожной артерии значительно упростилась доставка грузов на промышленные объекты, а здесь находятся 23 резидента свободной экономической зоны, и работникам предприятий стало проще и быстрее добираться на работу.

Проект выполнен УП «Институт Гродногражданпроект». Тендер на проведение работ выиграло ОАО «ДСТ № 6». На строительстве с полной отдачей трудились работники дорожно-строительного управления № 18 открытого акционерного общества «Дорожно-строительный трест № 6».

– На участке потребовалось предварительно выполнить значительный объем работ по переносу всех сетей, поэтому к строительству дороги смогли приступить 26 июля, –

рассказывает директор ДСУ № 18 ОАО «ДСТ № 6» Сергей Бухаленко. – Строительство четырехполосного участка с шириной проезжей части 14 метров и шириной тротуаров 2,25 метра шло в течение шести месяцев. В ходе работ было завершено строительство путепровода арочного типа с железобетонными сферами через железнодорожные пути, начатое другой организацией, и где длительное время не велись строительные работы. Общая площадь асфальтобетонного покрытия 550-метрового участка дороги составила 7630 квадратных метров. Установлены два остановочных павильона, 36 опор наружного освещения, дорожные знаки, светофорное регулирование.

Общая стоимость строительства – 2,8 миллиона рублей. Улучшение инфраструктуры будет способствовать появлению новых предприятий и сотен рабочих мест в северном промзоне г. Гродно, отметили в администрации свободной экономической зоны «Гродноинвест». Председатель Гродненского горисполкома Мечислав Гой сообщил, что решается вопрос о продлении улицы Господарчей до улицы Дубко.

Оперативная дорожная информация

По данным дежурно-диспетчерской службы РУП «Минскавтодор-Центр» на 6.00 23 января, за сутки с понедельника на вторник на республиканских автомобильных дорогах работало 409 единиц снегоуборочной техники. Для обработки покрытия было израсходовано около 32 тысяч тонн противогололедных материалов. Обеспечено бесперебойное движение транспорта.

Что касается аварийности, то с начала года на республиканских дорогах зарегистрировано 72 учетных ДТП, в которых погибло 23 и ранено 76 человек. За аналогичный период 2017 года было зафиксировано 54 ДТП, в которых 14 человек погибли и 86 получили ранения.

Дорожные службы обращаются к пользователям дорог с просьбой соблюдать ПДД, быть предельно внимательными и осторожными, выбирать скоростной режим, адекватный условиям.

Напоминаем также о наличии единого телефонного номера диспетчерских служб организаций республиканского дорожного хозяйства. Набрав 125 в любом регионе страны, участники движения могут сообщить важную информацию либо высказать претензии по поводу условий на той или иной республиканской дороге. Если полученная информация относится к компетенции служб республиканского дорожного хозяйства, она не останется без внимания и соответствующего реагирования. Кроме того, при необходимости к решению проблемы будут привлечены другие экстренные и аварийные службы.

И разработки, и работы

Одно техническое условие, пять дорожных методических документов, пять технических кодексов установившейся практики и одно изменение в кодекс, семь государственных стандартов и семь изменений в стандартах. И это не полный перечень документов, разработанных сотрудниками Белорусского дорожного научно-исследовательского института в соответствии с планом научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок на 2017 год, который был объявлен в нашей стране Годом науки.

Юлия БЕККЕР

В это воскресенье мы будем отмечать День белорусской науки. Еще один повод вспомнить наиболее значимые разработки и работы, выполненные белорусскими дорожными учеными в 2017-м.

В области строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог разработаны усовершенствованные составы битумно-полимерных мастик для герметизации трещин в цементобетонных и асфальтобетонных покрытиях автомобильных дорог. Кроме того, разработан технический кодекс установившейся практики «Автомобильные дороги. Восстановление и усиление нежестких дорожных одежд с применением геосинтетических материалов и повторным использованием материалов конструктивных слоев».

В области строительства, ремонта и содержания мостов разработаны рекомендации по проектированию и устройству неразрезных пролетных строений из типовых железобетонных конструкций; конструктивные решения деформационных швов для малых и средних мостов, а также составы и технологии применения бетонов повышенной коррозионной стойкости с компенсированной усадкой и конструктивные решения для мостового строительства.

В области повышения безопасности дорожного движения разработаны рекомендации по нанесению горизонтальной дорожной разметки на цементобетонные покрытия автомобильных дорог и технические требования к демпферным ограждающим устройствам на автомобильных дорогах общего пользования.



В числе наиболее значимых работ прошлого года – внедрение ресурсосберегающих технологий ремонта и восстановления дорог местной сети и проведение исследований, направленных на расширение использования цемента при строительстве и ремонте дорог, в том числе на дорогах с низкой интенсивностью движения.



Маленькое ДРСУ с большой историей

Как раз на Крещение Россонское ДРСУ № 109 отметило 60-летие со дня образования, хотя юбилей пришелся на 21 января, когда было принято решение Витебского облисполкома о создании в райцентре дорожного эксплуатационного участка. До тех пор обслуживание местных автомобильных дорог находилось в ведении Полоцкого отдела государственного управления шоссейных дорог.

Светлана ЗАЛЕСКАЯ, «ДБ»

С двойным праздником коллектив поздравило не только руководство КУП «Витебскоблдорстрой», ценный подарок и награды от которого вручил и. о. генерального директора Сергей Филоненко, но и райисполком, а РДК подготовил для юбиляров прекрасную концертную программу. Пожалуй, благодаря артистам атмосфера в актовом зале была на удивление теплой, сердечной. Создавалось ощущение тесного семейного круга.

– Это вполне соответствует действительности. Благодаря единению, сплоченности работников филиала и его ветеранов нам удалось выстоять даже в самые сложные времена экономического кризиса. Не скрою, штат сократился практически вдвое по сравнению с периодом расцвета ДРСУ, но костяк профессионалов мы все-таки сохранили, что позволяет решать серьезные задачи, стоящие перед нами, – убежден начальник филиала «Россонское ДРСУ № 109» КУП «Витебскоблдорстрой» Геннадий МИРАНОВИЧ. – Если в рамках Государственной программы по развитию и содержанию автодорог в Республике Беларусь на 2017 – 2020 годы в целом мы должны будем отремонтировать в своем регионе 42 километра автодорог, то 7 из них – уже в текущем году. Речь идет о двух километрах объезда горпоселка Россоны и пяти километрах автодороги Альбрехтово – Краснополье. Думаю, продолжим благоустройство ГСК-3 в Новополоцке, по мере надобности будем выезжать на работы в другие точки области, но в основном сконцентрируемся на местной дорожной сети Россонщины. Это особенно отрадно: она давно требует капиталовложений и пристального внимания, а обеспечивать безопасность движения за скромные средства все сложнее. В прошлом году мы работали большей частью за пределами района (в Копыси, Полоцке, Новополоцке, Дубровно), выручка составила 942 тысячи рублей. Теперь надеемся наверстать упущенное на своей территории.

Трудно представить, что 60 лет назад материально-техническая база ДЭУ состояла из 7 единиц техники и административного здания, а пять дорожных участков находились по месту жительства мастеров. Правда, и обслуживали тогда около 100 километров дорог против 655,5 километра нынешних. К середине семидесятых было построено здание ремонтной мастерской, стал увеличиваться машинно-тракторный парк, дорожная служба укомплектовывалась специалистами с высшим и средним специальным техническим образованием. В 1980-х введено в эксплуатацию новое административное здание, построена установка по производству асфальтобетонной смеси, увеличились объемы строительно-монтажных работ. К со-

жалению, после периода спада, вызванного развалом Советского Союза, восстанавливать производственные мощности было не просто, но дорожники не сдавались и верили в завтра, которое будет лучше, чем вчера.

На юбилейном вечере коллектив вспоминал первопроходцев дорожной отрасли на Россонщине – дорожного мастера Василия Литвинова, водителя погрузчика Владимира Поташова, машиниста экскаватора Виктора Домбровского, дорожного рабочего Геннадия Иванова, бывших руководителей



организации Василия Титка, принявшего участие в празднике, и Николая Сквородко. К слову, из 17 ветеранов труда шестеро и сейчас работают в филиале. Искренняя благодарность руководства за труд прозвучала в адрес вышедших на заслуженный отдых ветеранов: Тамары Киселевой, Виктора Стрельцова, Людмилы Голубевой, Надежды Щебровской, Виктора Ложанова, Анатолия Мищенко, Сергея Лазаренко и Надежды Широковой. А еще все дружно



Заместитель председателя Россонского райисполкома по архитектуре, строительству и ЖКХ Руслан МАРЧЕНКО вручает Почетную грамоту бухгалтеру ДРСУ Елене ЯЦКОВСКОЙ.

чувствовали женщин, которые молодыми специалистами приехали в Россоны и остались навсегда, обретая свою вторую родину: Валентину Мищенко, Тамару Киселеву, Людмилу Голубеву, Тамару Альшевскую, Светлану Пискунович.

– Конечно же, главной силой, двигающей организацию вперед, были, есть и остаются специалисты всех уровней – от главного инженера, надежного и преданного делу

Леонида Рогачева, до простых дорожных рабочих, как Михаил Дубков, благодаря которым в срок выполняются производственные задания, внедряются новые технологии. Именно на их опыте и трудолюбии основывается успех любого начинания, – считает Геннадий Михайлович. – Если ветеранов мы поздравили цветами и конфетами, то работникам предприятия в честь юбилея вручили почетные грамоты и благодарности от КУП «Витебскоблдорстрой», райисполкома и районного Совета депутатов, а также премии.

Среди награжденных за многолетний добросовестный труд – инженер по качеству и наш профсоюзный лидер Тамара Альшевская, инженер по охране труда Светлана Пискунович, водитель автомобиля Сергей Стрельцов, машинист автогрейдера Александр Адаменок, бухгалтер Елена Яцковская. Очень сложно выделить лучших из лучших, когда все работают на совесть. Хочется поблагодарить за труд, пользуясь случаем, водителей автомобилей Михаила Шламкова и Александра Навицкого, машинистов автогрейдеров Николая Новикова и Василия Лукуша, тракториста Алексея Рубиса и начальника планово-производственного сектора Надежду Анискевич, дорожных рабочих Андрея Сапунова и Федора Симонова, главного бухгалтера Веру Пятеренкову и начальника участка автотранспорта и ДСМ Александра Давыденко...

За каждым из этих имен – личность, за каждым – судьба человека. Скажем, Александр Навицкий крутит баранку в филиале четвертый год – с легкостью управляется со своим массивным МАЗом. Он с детства влюблен в тяжелую технику, тягу к ней, как и первые навыки вождения, получил от отца. До того как прийти на работу в ДРСУ-109, Александр Викторович 20 лет служил в МЧС



Водитель МАЗа Александр НАВИЦКИЙ.

на пожарной машине, умело справляясь с различным специализированным оборудованием и снаряжением. Как прежде, так и теперь он помогает людям, обеспечивая хорошие пути сообщения. Подсыпка и очистка дорог, перевозка строительных материалов – вот поле деятельности опытного водителя. Причем география поездок не ограничивается Россонским районом. Где бы ты ни работал, главное – добросовестно

Дорогие друзья, коллеги, работники и ветераны филиала «Россонское ДРСУ № 109» КУП «Витебскоблдорстрой»!

Поздравляю вас с 60-летием со дня образования нашего предприятия, обеспечивающего безопасность движения на местной дорожной сети Россонского района!

С годами менялся состав коллектива, но неизменным было и остается его добросовестное отношение к возложенным обязанностям по строительству, ремонту и содержанию автодорог. Этапы становления и расцвета, трудностей из-за экономического кризиса в стране – все это наша история.

Искренне желаю вам, чтобы следующая ее страничка была светлой и радостной, рассказывала о возрождении бывшего авторитета дорожников и значительном улучшении дорожной сети региона благодаря нашему с вами труду. От стабильности дорожной отрасли напрямую зависит повышение благосостояния каждой семьи. Пусть же ваши дома будут полными чашами! Здоровья, благополучия вам и вашим семьям, новых свершений, успехов в созидательном труде!

Такие же теплые пожелания адресую от лица нашего коллектива коллегам из ДРСУ № 105, 106, 107, 108, 110 и 131, отмечающим одновременно с нами 60-летний юбилей со дня основания организации.

Начальник Г. МИРАНОВИЧ

относиться к своим обязанностям, полагает Навицкий, уважаемый в коллективе человек, которому посчастливилось заниматься любимым делом.

Дорожному рабочему Михаилу Дубкову (между прочим, бывшему некогда водителем) его ремесло тоже по нраву. Нужен был на АБЗ – справлялся и там, потребовался в котельной – отапливает здания предприятия отлично. Его главные черты – ответственность и умение найти в любой ситуации ком-



Дорожный рабочий Михаил ДУБКОВ.

промисс. Михаил великолепно управляет с любым порученным делом и не менее успешно ладит с людьми. Наверное, потому и ему отвечают взаимностью.

– У нас хороший коллектив. И мы гордимся своим ДРСУ, – в один голос заверяют его работники и ветераны.

А разве такое чувство высокого патриотизма не является залогом оптимистического продолжения его истории?!

Главный объект – М6

В этом месяце коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 24» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» встретил свой 50-летний юбилей. Эти годы были наполнены разными событиями, которые сегодня составляют богатейшую историю предприятия. Рассказать о ней мы попросили директора ДСУ Генриха ШИРОКОГО. Он руководит предприятием с 1998-го, и для него лично этот год принес тройной юбилей. Ведь наряду с праздником всего коллектива Генрих Эдвардович отмечает и 30-летие работы в ДСУ, и 20-летие руководства управлением.

Елена ПЕТРОВА, «ДБ»

– Как все начиналось?

– Нынешнее управление было образовано из прорабского участка Гродненского ДСР № 18 в январе 1968 года в соответствии с приказом № 252 от октября 1967 года по Главному управлению шоссейных дорог при Совете Министров БССР.

Первое название управления – дорожно-строительный район (ДСР) № 24. Он работал на правах подрядной строительной организации в непосредственном подчинении Гумосдор. Главной его задачей были работы по строительству и капитальному ремонту автомобильных дорог и дорожных сооружений.

Со временем на базе прорабских участков ДСР № 24 было создано два новых дорожно-строительных района: в 1970-м – № 28 в Ошмянах, в 1972-м – № 36 в Новогрудке.

В 1971 году ДСР № 24 в качестве структурной единицы вошел в состав вновь созданного дорожно-строительного треста № 6. А в октябре 1981-го, как и другие филиалы треста, был переименован в дорожно-строительное управление № 24.

В апреле 2001 года ДСУ № 36 г. Новогрудка вернулось в состав ДСУ № 24 в качестве производственного участка.

Если же говорить о руководстве, то первым главой предприятия стал и. о. начальника Сергей Шкутко (январь – апрель 1968 года), далее – Дмитрий Остапов (по октябрь 1974 года), Владимир Муха (по октябрь 1980 года), Анатолий Папичков (по февраль 1987 года), Александр Руто (по июль 1998 года).

– Можно ли сегодня подвести итоги 50-летней работы ДСУ?

– Конечно. За эти годы мы построили и отремонтировали 1480 км белорусских автодорог общего пользования. Построено или капитально отремонтировано 795 погонных метров мостов, благоустроено более 100 населенных пунктов, уложено 4756 тысяч тонн асфальтобетона и более 50 тысяч кубических метров цементобетона.

Работали не только в Беларуси. С мастерством наших дорожных строителей хорошо знакомы в Республике Коми, Подмоскovie, Калужской, Владимирской, Смоленской, Калининградской областях России.

Но как бы далеко ни уезжали строить от родного ДСУ, здесь всегда заботились о том, в каких условиях будут работать, жить и те, кто остался в Лиде, и те, кто вернется из командировок.

Здания и сооружения на нашей территории строились в разные годы. Но все 50 лет они содержались в надлежащем состоянии, своевременно проводились реконструкции



и ремонты. Такой грамотный подход всех руководителей ДСУ позволил нам сейчас иметь административный корпус, асфальтобетонный завод, ремонтные мастерские, склады, бытовые помещения и многое другое. Сегодня мы создали достойные условия как для полноценной работы, так и для комфортного отдыха в перерывах.

Более того, за эти годы свыше 100 семей наших работников были обеспечены благоустроенными квартирами.

– Какой объект, на Ваш взгляд, стал для предприятия знаковым?

– Без сомнений – М6. Лида стоит на этой автодороге, и именно наше ДСУ начинало ее строительство в 1980-х годах.

Сегодня, когда ее реконструкция ведется разными организациями, мы также не остаемся в стороне. Наши зоны ответственности – км 197 – км 201 и км 173 – км 179.

Кроме того, в пределах Гродненской области мы являемся основной производственной базой по приемке материалов и выпуску асфальтобетонных смесей для строительства. Планируется, что в этом году получим для всех филиалов треста 443 тысячи тонн щебня и отсева дробления и выпустим 240 тысяч тонн асфальтобетонных смесей разных марок.



– Но это наверняка не единственный объект предприятия?

– В разные годы мы принимали участие в строительстве или реконструкции всех крупнейших дорог республики. Например, М4 Минск – Могилев, М5/Е271 Минск – Гомель, Вторая кольцевая автомобильная дорога вокруг г. Минска, обход города Гродно от автодороги Р99 Барановичи – Волковыск – Гродно до автодороги Р44 Гродно – Ружаны – Ивацевичи с мостом через реку Неман.

Мы строили подъездные дороги к Белорусской АЭС в Островце, участки юго-западного и северо-восточного полуколец в Гродно. Особо выделю капитальный ремонт автомобильной дороги М11/Е85 Граница Литовской Республики (Бенякони) – Лида – Слоним – Бытень, а также Р51 Острино – Щучин – Волковыск. И это еще не все.

– Участвует ли ДСУ в благоустройстве агрогородков?

– В разные годы мы вели эту работу не только в нашем районе, но и на территории Щучинского, Вороновского, Новогрудского, Дятловского районов.

Больше всего запомнилось благоустройство родной Лиды к Республиканскому фестивалю-ярмарке «Дажынкi-2010». Наш коллектив очень старался. Сейчас, в том числе и благодаря нам, город приобрел европейский вид, стал одним из красивейших населенных пунктов.



– Масштабы и география проведенных работ действительно впечатляют. Столько всего выполнено, и сколько вложено труда... Но какая же сегодня главная ценность управления?

– Люди. Другой и быть не может. Я помню всех, кто работал на предприятии за 30 лет. И все эти годы важность вклада каждого человека в общее дело только подчеркивалась.

27 наших работников удостоены отраслевых наград. Из них 17 человек награждены нагрудными знаками «Почетный дорожник», «Ганаровы дарожнік Беларусі» II степени. Нагрудным знаком «Ганаровы дарожнік

Беларусі» I степени награждены Анатолий Паничков, Сергей Кушнерев, Генрих Широкий. Звания «Ганаровы транспартнік» удостоены Петр Гебень, Иван Белоокий, Иван Капачель, Мечислав Ходыко.

Сегодня в управлении работает 181 человек. Это высококвалифицированные специалисты, умеющие и желающие работать добросовестно, с огромным чувством ответственности за конечный результат. Третья часть коллектива работает в управлении более 15 лет.

Фамилии большого числа работников ДСУ № 24 достойны поместиться на страницах газеты в качестве нынешних передовиков производства. Но хочется особо отметить тех, чей стаж работы сегодня составляет более 40 лет. Это Витольд Григуть, Мирон Русинович, Иван Белоокий, Иван Шиммель, Марьян Дудевич, Петр Гебень.

Нельзя не упомянуть и ветеранов, отдавших родному предприятию более 40 лет жизни и уже находящимся на заслуженном отдыхе. Это Александр Александрович, Любовь Быстрицкая, Марьян Витукевич, Степан Кенть, Екатерина Ковалевская, Иван Матюкевич, Анатолий Паничков, Мечислав Ходыко, Мария Шугаева, Антон Шурмей.

Все свои силы, знания и опыт они не просто отдали дорожному строительству, но и передали по наследству. Ведь сегодня у нас работают целые семьи.

Многие отцы и матери приводят к нам своих детей. Гебень, Качан, Кушнеревы, Ковалевичи, Лазарь, Подгайные, Рушлевичи, Развиновы, Улан, Шиммель, Широкие, Шостак, братья Ходыко, сестры Демьяновские (Завало и Бальтюкевич). Если посчитать общий трудовой стаж, отданный предприятию этими 14 семьями, то в целом выходит более 540 лет! Как же не ценить? Ведь это уже не столетия, а полтысячелетия, наполненных главным – доверием людей, выбравших ДСУ своим вторым домом.

Поздравления коллективу – на стр. 10



Сервис услуг

Аптека при дороге



Задумайтесь сейчас, без чего бы вы не смогли представить жизнь в наш просвещенный век? Первым делом назовете, наверное, компьютер или автомобиль. Я же как человек поживший скажу – без аптек. Они ведь не только больным нужны, но и здоровым. А теперь подумайте: если беда случилась, когда вы в дороге, а в машине нет нужных лекарств.

Вот поэтому я и хочу сегодня рассказать о придорожной аптеке.

Если вам когда-нибудь доведется ехать из Гродно в сторону Барановичей, Волковыска, границы, по пути вы обязательно увидите указатель «Большая Берестовица». При въезде в поселок, недалеко от перекрестка двух дорог республиканского значения Р99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно и Р100 Мосты – Большая Берестовица, в тени высоких елей и стройных туй находится красивое современное здание. Это – центральная районная аптека № 7.

Под деревьями – красивые удобные лавочки, для инвалидов-колясочников и молодых мам с колясками оборудован современный пандус. Для автомобилей построена современная стоянка, всем хватает места, а машин возле аптеки всегда очень много.

Большинство людей, особенно молодых, обычно боятся этих заведений. И это понятно: каждый хочет быть здоровым, но не всегда получается. Но этой аптеке бояться совсем не нужно...

Когда вы войдете, то увидите трех девушек. Очаровательные улыбки этих «ангелов» в ослепительно белых халатах растопят все ваши

страхи и сомнения. Они вежливо спросят, что вас беспокоит, предложат нужное лекарство. И не сомневайтесь, девушки эти – настоящие профессионалы.

Заместитель заведующей аптекой Ирина Миклаш (на снимке – слева) работает здесь уже 28 лет. Окончила Витебский медицинский институт. Настоящий профессионал своего дела. И нет таких вопросов по поводу лекарств, на которые она не знала бы ответа. Постоянные посетители уважают Ирину Ричардовну за ее приветливую улыбку, за то, что находит время выслушать внимательно, сказать доброе слово. Должность свою Ирина Ричардовна заслужила честным трудом.

24 года не изменяет своей любимой работе фармацевт-рецептор Анна Ботвич (на снимке – в центре). После окончания Могилевского медучилища Анна Генриховна работала сначала в аптеке в соседнем, Свислочском районе и вот уже много лет – в Большой Берестовице. Она, как и Ирина Миклаш, – настоящий профессионал. Ее любят и уважают, и не только в поселке – знают эту жен-

щину и жители окрестных деревень района, ведь в подборе нужного лекарства Анна Генриховна никогда не ошибается, а благодарные посетители этого не забывают.

В прошлом году после окончания Витебского государственного ордена Дружбы народов медицинского университета в аптеку Большой Берестовицы пришла Оксана Ольшевская.

Конечно, сначала девушке было нелегко разобраться: одно дело учеба, другое – работа, тем более с людьми. Нужно научиться действовать быстро и четко. И, конечно, на первых порах Оксане Александровне приходилось обращаться за помощью



к Ирине Ричардовне и Анне Генриховне. Так очаровательная провизор-интерн быстро освоилась в маленьком, но дружном коллективе и теперь хорошо справляется со своими обязанностями.

В аптеке всегда большой выбор, и не только лекарств. Если вы в дороге потеряли или забыли очки для зрения – здесь очень большой выбор различных очков и по размеру, и по цвету. Продаются предметы гигиены, травяные чаи, свежая минеральная вода, детское питание. Естественно, здесь можно приобрести автомобильную аптечку или пополнить уже имеющуюся свежими лекарствами. Если нужного не оказалось – не беда: девушки с удовольствием примут заказ, скажут, когда заехать за лекарствами.

Вот такая прекрасная аптека находится в нашем поселке. Заезжайте, заходите, сами во всем убедитесь, когда пообщаетесь с прекрасными очаровательными женщинами в белых халатах.

Михаил МАСКАЛЬЧУК,
ветеран-железнодорожник

Коллективу ДСУ № 24 – от друзей и коллег

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ,
РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ!**

Примите самые искренние поздравления с вашим знаменательным юбилеем – 50-летием со дня образования предприятия!

Вы можете по праву гордиться сотнями километров построенных, реконструированных и капитально отремонтированных дорог, судьбами сотен людей, посвятивших себя нелегкому делу дорожного строительства.

Вы умеете решать самые сложные задачи, как и подобает профессионалам высокого класса. А потому ваш вклад в развитие дорожной сети республики не оценим.

Благодаря вашему труду преобразуются города и улицы, ремонтируются трассы и прокладываются новые дороги, становится безопасным и комфортным движение автомобилей. Выражаем глубокую признательность всем, кто, не жалея сил, вкладывает свои знания и умения в развитие современной, комфортной и безопасной дорожной сети нашей области и всей Беларуси.

Низкий поклон вам, ветераны труда, за многолетний неоценимый вклад в становление и развитие предприятия.

Примите самые искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья, благополучия, уверенности в завтрашнем дне, стабильности. Новых километров построенных и капитально отремонтированных дорог. Пусть каждый последующий год ведет ваш коллектив к новым успехам и достижениям!

**От имени коллектива
ОАО «ДСТ № 6»
генеральный директор
В. ДОВГАНЬ**

**ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ
И ВЕТЕРАНЫ!**

Коллектив управления производственно-технологической комплектации ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» от всей души поздравляет вас с замечательным юбилеем!

Мы глубоко уважаем ваш профессионализм единомышленников, целеустремленно и уверенно идущих по пути достойного служения делу. Ваши верные помощники – бесценный опыт и сплоченность, которыми по праву можно гордиться.

Мы очень ценим ваше умение быть надежным коллективом-товарищем, мудрым в решениях и делах. Пусть ваша дорога всегда будет полна удачи, благополучия и процветания. Всех вам благ!

Директор М. ЛИТАВОР

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!
ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!**

Коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 18» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» от всего сердца поздравляет вас с юбилеем предприятия!

Ваш коллектив славится ответственным подходом к любому делу, энтузиазмом и усердием. Пусть и в дальнейшем каждый день знаменуется высокими результатами и отменным качеством.

Позвольте пожелать вам процветания и блага, великолепных идей и удачи, неугасаемых сил и дружной атмосферы в коллективе. Всем мира, здоровья, достатка и благополучия!

Директор С. БУХАЛЕНКО

**УВАЖАЕМЫЕ
КОЛЛЕГИ И ВЕТЕРАНЫ!**

Коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 28» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» искренне поздравляет вас с 50-летием со дня образования предприятия!

Пусть эта значимая дата станет еще одним шагом на пути освоения новых горизонтов, улучшения благосостояния, увеличения прибыли, исполнения всех задуманных планов и проектов.

Крепкого всем здоровья, тепло-го семейного очага, бодрости духа, неиссякаемой энергии и новых трудовых свершений. Пусть вас радуют близкие, родные люди и всегда будут готовы подставить верное и надежное плечо!

Директор Д. ВАРНО

**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ И
ВЕТЕРАНЫ!**

Коллектив филиала «Дорожно-строительное управление № 30» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» сердечно поздравляет вас с юбилеем предприятия!

Пусть управление остается не просто работой, но и местом успешного воплощения идей, где каждый день проходит плодотворно, а в коллективе царит дружеская атмосфера.

Желаем процветания и блага, качественной работы и высоких результатов деятельности, великолепных идей и удачи, неугасаемых сил и множества интересных, важных событий!

Директор П. ТИШКОВСКИЙ

**ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!
УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ!**

От всей души поздравляем вас с 50-летием предприятия!

В этот торжественный и праздничный день мы желаем вам еще многие годы высоко держать планку достижений, не останавливаться на достигнутом и успешно добиваться поставленных целей.

Искренне желаем крепкого здоровья, гармонии, благополучия и успехов во всех делах. Пусть ваши дома будут чашами, доверху наполненными любовью и взаимопониманием!

От имени коллектива филиала «Дорожно-строительное управление № 65» ОАО «Дорожно-строительный трест № 6» директор И. ГЕРМАН

Не только работа

Мир откроем вместе!

Недавно в городской маршрутке довелось услышать разговор. Дама бальзаковского возраста агитировала подругу отдохнуть в Египте: – Ни в коем случае не лети в Хургаду из Киева. Ты знаешь, что из Гомеля в Хургаду есть прямой перелет? Только за трансфер из Гомеля до аэропорта Борисполь и назад надо отдать 50 долларов! Из Гомеля летает самолет «Белавиа», а цена тура с перелетом почти такая же, как из Киева!



Сотрудники туристической компании Join UP. Директор Елена РУДЕНКОВА – в центре.

Людмила КОПАТЬ, «ТВ»

Было очевидно, что эта информация заинтересовала и других пассажиров. И не удивительно, ведь туризм и путешествия стали неотъемлемой частью нашей жизни. Сегодня современному человеку после напряженного труда нужен хороший отдых. И прежде чем отправиться в далекое путешествие, мы стараемся получить о нем необходимую информацию в Интернете, у знакомых, в туристической компании...

Действительно, в прошлом году гомельчане с радостью узнали новость о том, что из гомельского аэропорта можно улететь на отдых в Турцию и Египет. Причем на самолетах одной из самых надежных авиакомпаний Европы – национальной авиакомпании «Белавиа». А ее партнером в отправке белорусских туристов на отдых в теплые края выступает один из самых молодых туристических операторов Беларуси – компания Join UP.

По словам директора компании Елены Руденковой, в прошлом году перелеты из Гомеля в Анталию и обратно осуществлялись каждые 10 дней – с 26 мая по 19 сентября. Причем все 189 мест «Боинга-737» были заполнены.

– Из Минска наши туристы летали в Анталию и Бодрум, а также в болгарские Бургас и Варну, – рассказывает Елена Владимировна. – В настоящее время каждые 10 дней осуществляются вылеты в Египет, причем «пустые кресла» у нас не летают, распродают абсолютно все места в самолете. Интересно, что к вылетам из Гомеля в Анталию и Хургаду проявляют интерес не только белорусы, но и россияне, в основном жители Брянской области. Их порядка 20 процентов от всех пассажиров. Летают на отдых из Гомеля к теплым морям и жители Могилева, и минчане. Не могу не сказать о том, что сотрудничество Join UP с «Белавиа» еще раз подтверждает истину: национальная авиакомпания – один из самых пунктуальных перевозчиков в Ев-

ропе. Большой плюс, что на борту сохранили горячее питание – в отличие от украинских чартерных рейсов, где с целью удешевления билетов авиаперевозчики отказались от него. Так, во время полета из Гомеля в Анталию (2,5 часа) пассажиры получали бутерброды. А при перелетах в Хургаду туристы полностью обеспечиваются горячим питанием. Отзывы пассажиров о перелетах и обслуживании на борту белорусских авиалайнеров очень хорошие.

Туроператор Join UP в прошлом году активно отправлял туристов не только в южные страны, но и в бюджетные автобусные туры на Черноморское побережье Украины, которые пользовались большой популярностью. По словам Елены Руденковой, планировалось отправлять из всех областных центров страны по одному автобусу в неделю. На самом деле уходило по пять ежедневно. Можно было отправлять и больше, но в разгар сезона трудно найти дополни-

тельные транспортные средства. Пытались заказывать транспорт для перевозки туристов в крупных автобусных парках, но цены показались высокими, поэтому работали с частными компаниями и индивидуальными перевозчиками из Гродно, Гомеля, Могилева, Витебска и Минска. Организовывали экскурсионные туры во Львов и Киев.

– Подводя итоги прошедшего года, задумываемся и о развитии внутриреспубликанского туризма, – продолжает Елена Владимировна. – Что касается пляжного отдыха, то наша компания за последние месяцы открыла несколько новых направлений. Например, остров Бали – для белорусского и украинского туриста с вылетом из Киева. А также китайский остров Хайнань. Преимущества отдыха на острове понятны: с одной стороны, там тепло и по-азиатски интересно, с другой – под наш перелет остров становится безвизовым, что обычно нравится туристам.

Компания Join UP с главным офисом в Гомеле является представительством самого крупного украинского туроператора в Беларуси. Здесь не продают туры напрямую туристу, работа построена на взаимодействии с туристическими агентствами.

– В настоящее время с нами активно работают более 850 агентств, – отмечает Елена Руденкова. – Открыты три офиса: в Гомеле, Бресте и Минске.

Наша безопасность

Прошел «крещение»

19 января в Витебском районе совершено нападение на водителя такси, который работал всего второй день.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Как сообщили в УВД Витебского облисполкома, вечером водитель одной из служб такси областного центра, работающий на линии второй день, взял возле железнодорожного вокзала двух пассажиров, которые направлялись в деревню Верховье под Витебском. По приезде в конечную точку маршрута клиент, требуя вырчку, достал нож и нанес водителю раны шеи и предплечья. Таксисту удалось покинуть автомобиль, а нападавший и его спутница завладели машиной и скрылись.

В 22.45 пострадавший обратился в милицию, а также сообщил о происшествии своим коллегам. Последним установить место нахождения автомобиля помог человек, подобравший раненого таксиста на дороге. Водители такси обнаружили возле деревни Трегубцы Витебского района заглохшее авто и парочку, прятавшуюся в расположенной неподалеку канаве. Их задержали и передали прибывшим сотрудникам милиции.

На период ЧП в Витебске и шести близлежащих районах был объявлен план «Перехват».

Установлено, что злоумышленниками являются неработающий мужчина 1992 года рождения и его сожительница 1995 года рождения, находящаяся в отпуске по уходу за ребенком. Они задержаны.

Граница – таможня

Рентген доказал эффективность

Как мы уже сообщали, на белорусско-латвийской границе в автомобильном пункте пропуска «Григоровщина» работает инспекционно-досмотровый комплекс (ИДК). Это своеобразный рентген для большегрузных машин. В 2017 году с использованием ИДК проведено более 16,5 тыс. таможенных осмотров. Почти в 30% случаев в переданных на более тщательный досмотр транспортных средствах выявлены нарушения таможенного законодательства.



Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТВ»

Как подчеркнули в Витебской таможне, использование ИДК доказало свою эффективность на практике. Он позволяет просканировать любой груз и получить изображение перемещаемых товаров без вскрытия транспортного средства, а также обнаружить товары, сокрытые от таможенного контроля. Кстати, именно благодаря использованию ИДК и профессионализму сотрудников таможни в декабре 2017 года пресечена попытка ввоза на территорию ЕАЭС крупнейшей партии опасного наркотического средства – гашиша – весом более 355 кг. Всего 92 брикета с веществом растительного происхождения были сокрыты за фальшстенкой и заблокированы товаром прикрытия. Наличие посторонних вложений обнаружено в результате сканирования груза в инспекционно-досмотровом комплексе.

В результате использования ИДК в прошлом году сумма изъятых предметов административного правонарушения составила более 930 тыс. рублей. Экономическая целесообразность его эксплуатации составляет 30 руб. дохода на 1 рубль затрат.

Около чего постарайся, тому и порадуешься – так гласит народная мудрость. В верности этого утверждения убеждаешься, когда знакомишься с жизненной дорогой ветерана автомобильного транспорта, бывшего начальника ПТО ОАО «Гроднооблавтотранс» Ивана БОГДЕВИЧА, который 22 января отметил 75-летний юбилей.

...Иной судьбы себе не представлял



Светлана СМОЛЕЙ, «ТВ»

Родился Иван Станиславович в 1943 году в деревне Биговщина Щучинского района Гродненской области. С детства паренек тянулся к технике. Неоддельный интерес и восхищение вызывала у него профессия отца, который работал шофером. В школе толковый преподаватель обучал азам профессии водителя, хорошо был оснащен пособиями учебный класс, а практику по ремонту и навыкам управления трактором и автомобилем ученики проходили на местной МТС. Поэтому совсем неудивительно, что после окончания в 1960 году Новодворской средней школы Иван Богдевич сдал экзамены в ГАИ и получил первые удостоверения шофера-любителя и мотоциклиста. В том же году поступил на учебу в Гродненское среднетехническое училище № 7 на специальность «автомеханик».

А первые шаги в профессии он сделал в Лидском автобусно-таксомоторном парке, куда был направлен после окончания училища. Поработать там молодому специалисту довелось всего год: он был призван в ряды Советской Армии. Во время срочной службы Иван Богдевич проявил себя с самой лучшей стороны, и ему было присвоено звание младшего лейтенанта – он стал командиром танкового взвода.

Демобилизовавшись, с 1966 года работал в автопарках № 9 и № 1 г. Гродно мастером, механиком, начальником автоколонны. В 1981 году Иван Богдевич был переведен в Гродненское облавтоуправление на должность начальника производственно-технического отдела. В этот период без отрыва от производства окончил БГИНХ им. Куйбышева (ныне – БГЭУ) и Белорусский республиканский институт патентоведения.

– В то время автомобильный транспорт пользовался большой популярностью, и в системе Министерства автомобильного транспорта СССР одной из лучших организаций являлось Гродненское облавтоуправление. По его инициативе и при поддержке Минтранса на предприятиях внедрялись самые передовые методы управления, системы организации производства и стимулирования труда, строились новые автопарки, производились реконструкция и оснащение оборудованием действующих корпусов, административных и бытовых помещений. Также обеспечивалась высокая культура производства, велось

жилищное строительство и, по существу, была ликвидирована очередь на жилье, – вспоминает Иван Станиславович. – Опыт работы Гродненского облавтоуправления, позже облавтоотранса, распространялся не только среди предприятий Министерства транспорта, но и в республиках бывшего Советского Союза, делегации которых постоянно посещали наше объединение и предприятия.

В результате проводимой работы были достигнуты самые высокие экономические показатели в использовании транспорта, производительности труда и по другим направлениям. Объединение в целом и подведомственные автопарки постоянно выходили победителями социалистического соревнования, других смотров и конкурсов на местном и республиканском уровнях, а ГАП № 2 г. Гродно и ГАП № 6 г. Волковыска становились лауреатами всесоюзного – с занесением на Доску почета ВДНХ.

– Определенный вклад в успешную работу объединения и его предприятий вносила и техническая служба, ее сплоченный высококвалифицированный коллектив, – отмечает юбиляр. – По мероприятиям научно-технического прогресса ежегодно внедрялось до 40 образцов новой техники и технологических процессов, свыше тысячи рационализаторских предложений, сотни новых образцов гаражного оборудования. Уровень механизации ручного труда при ремонте и техническом обслуживании автомобилей достигал 80 процентов и выше. Выполнялись задания материальных и топливно-энергетических ресурсов. Техническая готовность подвижного состава достигала 95 процентов, а его выпуск на линию в рабочие дни – до 90 процентов.

В 1999 году Ивану Богдевичу присвоено звание «Ганаровы транспартнік» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. С благодарностью и признательностью Иван Станиславович вспоминает высочайшего уровня руководителей и главных инженеров ОАО «Гроднооблавтотранс»: Николая Гордейчика, Петра Ткачева, Ивана Лелявко, Ивана Малевского. А также прогрессивных директоров и главных инженеров автопарков предприятия: Валерьяна Илькевича, Ивана Ляха, Владимира Амбражевича, Ивана Евтуховича, Ивана Бочко, Вячеслава Гусака, Ивана Стрижака, Ивана Прокопчика, Леонида Ахримовича, Георгия Ошмяна, Виктора Яцыка, Виктора Скаскевича, Николая Самойловича, Виктора Ключко – впослед-

ствии заместителя генерального директора «Гроднооблавтотранса», Семена Домаша – впоследствии председателя Гродненского облисполкома, Александра Рудяка и многих других.

Оглядываясь на прожитые годы, ветеран утверждает, что не представлял для себя ни иной профессии, ни какой-то другой работы. Было сложно, но очень интересно внедрять новое, добиваться выполнения всех показателей, постоянно совершенствоваться. И после выхода на заслуженный отдых в 2009 году он поддерживает тесную связь с работниками технической службы и специалистами других служб предприятия, руководством объединения. И обеспокоен тем, что после распада Советского Союза автомобильный транспорт общего пользования и созданная производственно-техническая база с каждым годом становятся все менее востребованными.

Юбиляр старается вести активный, здоровый образ жизни. Ежедневно утром он с женой Лилией Константиновной совершает часовую прогулку в расположенном рядом с домом лесопарке, подкармливая ручных белок и птиц. И почти каждый день в Доме ветеранов в течение четырех часов с друзьями играет в бильярд. Значительную часть времени уделяет работе на даче и отдыху с удочкой. В гараже у Ивана Станиславовича по последнему слову техники оборудована мастерская, и здесь он занимается техническим творчеством. Кстати, вся мебель на даче сделана его руками.

Ветеран очень благодарен своей жене за поддержку во всем. Скоро Иван Станиславович и Лилия Константиновна отметят золотую свадьбу. Эти очень радостные моменты жизни с ними разделяют две дочери, внуки и правнучка. Елена – инженер по охране труда на частном иностранном предприятии, Наталья – воспитатель в детском саду. Трое внуков также уже определились в профессиональном плане: Олег работает оператором оборудования по деревообработке, Игорь учится по специальности «техническая эксплуатация автомобилей» в филиале БНТУ «Борисовский государственный политехнический колледж», Рита вскоре окончит университет, но уже работает программистом. А у самой младшей представительницы большой и дружной семьи – правнучки Софии, которой 10 месяцев, – еще все впереди. И ее всему научат и поддержат, потому что в семье Ивана Богдевича заданы верные ориентиры, которые помогают с успехом строить жизнь.

Примите поздравления!

**УВАЖАЕМЫЙ
ИВАН СТАНИСЛАВОВИЧ!**

От всего коллектива ОАО «Гроднооблавтотранс» примите самые теплые поздравления с юбилеем!

Знания, энергия и ответственность на протяжении работы в ОАО «Гроднооблавтотранс» помогли решать поставленные перед Вами профессиональные задачи. Ваш жизненный и профессиональный опыт стал надежной основой для работы будущих поколений!

Искренне желаем крепкого здоровья, счастья и благополучия, хорошего настроения, неиссякаемой энергии, душевной теплоты и удачи!

Генеральный директор
Д. ХАРЧЕНКО

**УВАЖАЕМЫЙ
ИВАН СТАНИСЛАВОВИЧ!**

В честь Вашего замечательного юбилея примите искренние поздравления от коллектива филиала «Автомобильный парк № 14 г.п. Вороново» ОАО «Гроднооблавтотранс»!

Своим трудолюбием, целеустремленностью, профессионализмом, умением работать с людьми Вы заслужили авторитет среди автотранспортников. Желаем Вам долгих лет в здравии и счастье, испытывать радость от каждого прожитого дня! Пусть окружают Вас люди, с которыми приятно общаться и проводить время, впереди ждет множество ярких моментов и прекрасных событий, и в Вашем доме всегда царит теплая и доброжелательная атмосфера!

Директор
Я. ДИЦ

**УВАЖАЕМЫЙ
ИВАН СТАНИСЛАВОВИЧ!**

Коллектив филиала «Автомобильный парк № 2 г. Лида» ОАО «Гроднооблавтотранс» искренне и сердечно поздравляет Вас с 75-м днем рождения!

Накрепко связав свою жизнь с автотранспортной отраслью, Вы являетесь примером достойного служения любимому делу. Этот юбилей – замечательный повод, чтобы отметить Ваш богатый практический опыт, отличные деловые и человеческие качества, постоянное стремление к самосовершенствованию, внедрению в производственный процесс всего нового и прогрессивного. Хотим выразить Вам глубокую признательность за добрые советы и поддержку начинаний – в успехах нашего коллектива есть весомая часть Вашего труда.

Мы от всей души желаем Вам оставаться в добром здравии, быть деятельным и энергичным! Пусть Вас радует тепло домашнего очага, крепким будет счастье и приходит удача в реализации любых начинаний!

Директор
А. ЛАПУТЬ

Василий из рода Купалы

Практически каждый житель Беларуси знаком с творчеством великого белорусского поэта, нашего национального песняра Янки Купалы. Но немногие знают, что его жизнь, хотя и недолго, была связана с «чыгункай». В 1916 – 1917 годы он проходил службу в железнодорожных войсках царской России – в Варшавском округе путей сообщения, обслуживавшем линии Виленского военного округа. Спустя полвека еще один человек из рода Луцевичей посвятил свою жизнь железнодорожному транспорту.

А в начале XX века, в годы Первой мировой войны, в нескольких километрах от Полоцка, на небольшой станции Боровуха-1, выполняла задачу группа железнодорожно-строительных рабочих. Ее командиром был офицер Иван Доминикович Луцевич. По воспоминаниям работавшего под его началом Николая Шиманка, через много лет узнавшего в известном поэте Янке Купале своего бывшего командира, это был «молодой, с аккуратными усиками, ладно одетый в офицерскую зеленого цвета форму. Все шпалотесы и лесорубы в разговорах между собой очень хорошо отзывались об этом офицере. Что нравилось – он никогда не повышал голоса на людей, а, наоборот, внимательно выслушав, спокойно указывал, как исправить недостатки или браки в работе. Часто подходил он к простым рабочим звена и интересовался у каждого: откуда родом, сыт ли, обут, предупреждал об осторожности при лесоповале...».

Связано со стальной магистралью и первое выдвижение, и выборы Янки Купалы депутатом Верховного Совета БССР.

Его кандидатура была единогласно выдвинута 15 февраля 1940 года на первом предвыборном сходе Лидского железнодорожного узла... Первая встреча с избирателями состоялась в празднично убранном железнодорожном клубе. Увидеть и послушать народного песняра пришло более 700 человек, много людей собралось перед клубом. Минуты напряженного молчания, и зал всколыхнули продолжительные овации: поэт поднялся на сцену. 24 апреля 1940 года Янка Купала был выбран депутатом Верховного Совета БССР от Лидского Слободского избирательного участка и ему вручили депутатский билет № 306.

Мог ли представить тогда поэт, что спустя много лет к железнодорожной братии будет принадлежать еще один представитель семьи – его внучатый племянник Василий Авлочинский.

Василий Казимирович – бывший главный ревизор по безопасности движения Минского отделения Белорусской железной дороги, почетный железнодорожник. С ним мы знакомы давно: в свое время работали вместе в планово-экономическом отделе столичного отделения. В силу своей скромности он никогда не рассказывал о факте близкого родства с великим белорусским поэтом, который, по воспоминаниям его современников, был сдержан, немногословен, деликатен. Видимо, эти черты, присущие представителям рода Луцевичей, унаследовал и внук.

О родстве Василия Казимировича с поэтом узнала недавно совершенно случайно – во время возложения цветов группой железнодорожников на могилу бывшего начальника белорусской магистрали Евгения



Василий АВЛОЧИНСКИЙ

Володько на Восточном кладбище Минска. Тогда Василий Казимирович, участвовавший в этом мероприятии, пришел поклониться и своей бабушке. На памятнике мы прочитали надпись: «Мария Доминиковна Авлочинская (Луцевич) – сестра Янки Купалы».

Поскольку своих детей у поэта не было, внук его родной сестры Марии Луцевич, безусловно, является одним из самых близких родственников белорусского песняра, связан с ним буквально через одно рукопожатие его бабушки. Есть у него двоюродные братья, которые трудятся в столичном метрополитене.

Оказалось, у Василия Казимировича огромный архив, касающийся брата и сестры Ивана и Марии Луцевичей, с которым мне посчастливилось ознакомиться – фотографии, стихи, воспоминания, книги, разные документы... Один из ценных экспонатов – сплетенный из лозы диванчик, на котором сидели великий поэт, его сестра, многие из рода Луцевичей.

Когда Мария Доминиковна была маленькой, семья Луцевичей много переезжала: жила в Косине, Сенницах, Прудышах, Сели-

чах, Барановичах. С помощью брата Мария получила домашнее образование. В экспозиции музея поэта в Минске есть акварель художника А. Волкова «Янка Купала учит сестер грамоте», на которой изображена и Мария. В 1906 году она вышла замуж за Ивана Константиновича Авлочинского и до 1914-го жила с семьей матери. Позднее, после многих переездов, обосновалась в Минске.

Отец Василия Авлочинского Казимир Иванович (племянник Янки Купалы) был старшим сыном Марии Доминиковны. В конце Великой Отечественной войны он погиб. Его место захоронения (долгое время неизвестное) – братская могила – было найдено благодаря поискам родных в деревне Верхняя Олба под Жлобином. По рассказам бабушки, отец Василия Казимировича в 1930-е часто бывал в гостях у Янки Купалы в Минске, где тот жил со своей дружной семьей. Поэт помогал своим родственникам. Особенно сестре Марии, у которой было шестеро детей: Леонид, Вероника и Константин, умершие еще до войны, а также Казимир, Эдуард и Ядвига, которая, немного не дожив до своего столетия, умерла в 2016 году в Несвиже.

Последняя встреча с братом у Марии Доминиковны состоялась в начале июня 1941 года, перед его отъездом в Ригу на I съезд писателей Латвийской ССР. А с 1953-го она проживала с женой Янки Купалы Владиславой Луцевич. Вот как бабушка Мария вспоминает о Владиславе Францевне (из музейной хроники):

«...Я з ёю пазнаёмілася ў той час, калі яны пажаніліся з Купалай. Тады яны былі ў Вільні, потым пераехалі ў Мінск... У іх заўсёды было весела, гасцінна. Цёця Уладзя заўсёды любіла гасцей. Яна працавала ў

Мария Доминиковна была рядом с Владиславой Францевной и в момент, когда начинал создаваться музей Янки Купалы. Жену своего великого брата она пережила всего на 6 лет, ушла из жизни в 1966-м. За четыре года до этого выросший Василий сблизился с бабушкой и много узнал о ней. В памяти ее внука свежи те встречи, ее тепло, забота и любовь и, конечно, воспоминания о талантливом брате.

После окончания Гомельского железнодорожного училища Василий приехал в белорусскую столицу работать слесарем в паровозном депо. В 1966 году он поступил в БИИЖТ на факультет «локомотивы и локомотивное хозяйство», который успешно окончил в 1972-м. Прежде чем стал старшим инженером технического отдела Управления Белорусской железной дороги, получил опыт в качестве бригадира, техника по замерам, мастера по дизель-поездам, технолога депо. Затем был заместителем начальника Дорожного центра научно-технической информации, который возглавлял с 1982 до 1986 года.

Следующий этап его трудовой биографии связан с Минским отделением белорусской магистрали. Работал заместителем начальника планово-экономического отдела, начальником производственно-технического отдела, заместителем начальника отделения дороги, а с 2002-го до ухода в 2005 году на заслуженный отдых – главным ревизором по безопасности движения поездов. И на всех участках и во всех должностях на высоком уровне он обеспечивал работу, используя свои знания и опыт. Василий Казимирович удостоен двух почетных грамот МПС СССР, знаков «Отличный работник Белорусской железной дороги» и «Почетному железнодорожнику».

Вместе с супругой Василий Авлочинский воспитал двух дочерей – Марину и Екатерину. Старшая пошла по стопам отца, выбрав железнодорожную профессию: Марина работает в ГП «Институт «Белжелдорпроект». У Василия Казимировича три внуки и внучка.



Третья слева – Мария Доминиковна ЛУЦЕВИЧ (сестра Я. Купалы), четвертая – Владислава Францевна ЛУЦЕВИЧ (жена Я. Купалы).

дзіцячым садзе, любіла дзяцей, і яны заўсёды былі ў яе дома.

У 1949 годзе цёця Уладзя забрала мяне да сябе, і да апошняга дня яе жыцця мы жылі разам, так што гэтую памяць Купалы мы цягнулі ўдваіх: я – дома, яна – на рабоце...».

И все они – наследники великого белорусского песняра Янки Купалы. В семье чтят своего талантливого родственника, его литературное наследие, любят и знают произведения поэта.

Галина БРЫЧКИНА

Россия

Акцент –
на экологии

В Санкт-Петербурге будет продолжена работа по внедрению электробусов российского и белорусского производства в транспортную систему города. А также по закупке автобусов, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива, и организации выделенных полос для приоритетного движения городского пассажирского транспорта.

Об увеличении парка экологически чистого транспорта в 2018 году информирует на своем сайте Комитет по транспорту Администрации Санкт-Петербурга. Первые 85 троллейбусов с увеличенным автономным ходом были поставлены в 2017-м. Эксплуатируются они на продленных маршрутах № 23 и 41, что позволяет обеспечить перевозку пассажиров в районах новостроек экологически чистым транспортом без создания дополнительной контактной сети. Благодаря инновационным машинам за месяц работы средний прирост пассажиропотока составил почти 400 пассажиров ежедневно.

В рамках реализации Программы внедрения газомоторного топлива в автотранспортном комплексе Санкт-Петербурга на 2014 – 2023 годы в автопарке ГУП «Пассажиравтотранс» уже насчитывается 102 автобуса, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива. В декабре 2017-го предприятие объявило конкурс на закупку еще 56 единиц такой техники. Коммерческими пассажирскими перевозчиками города в прошлом году закуплено 103 единицы газомоторной техники.

Для улучшения экологической ситуации на 15 магистралях Санкт-Петербурга обустроены выделенные полосы для приоритетного движения городского пассажирского транспорта общей протяженностью 17,5 км. До 2048 года предусматривается увеличение системы выделенных полос на улично-дорожной сети города до 62 км.

Туркменистан

Для комфорта
пассажиров

В распоряжение Ашхабадского пассажирского автотранспортного производственного объединения поступили 15 автобусов китайского производства Yutong ZK 6129H.



Десять из них будут осуществлять междугородные перевозки пассажиров, в том числе по маршруту Ашхабад – Хазар – Ашхабад. Еще пять предназначены для оказания автотранспортных услуг приезжающим в страну туристам. Кроме того, 7 автобусов Hyundai UniVerse Luxury и два Yutong ZK 6129H переданы в регионы. Обновление технического парка предприятий и организаций Министерства автомобильного транспорта продолжится, сообщает информационный портал Туркменистана.

В настоящее время в автопарках Министерства автомобильного транспорта Туркменистана насчитывается более 2,5 тыс. автобусов. В стране действует 544 автобусных маршрута в городском, пригородном и междугородном сообщениях.

И в Шереметьево...

Авиакомпания «Уральские авиалинии», которая сейчас выполняет рейсы из Екатеринбурга в московский аэропорт Домодедово, с марта начнет осуществлять полеты в Шереметьево.

Расширяется маршрутная сеть в связи с тем, что жителям северной части Москвы удобнее добираться до Шереметьево, чем до Домодедово. Рейсы в Шереметьево запланированы с 25 марта в ежедневном режиме, и они дополнят семь вылетов в Домодедово, рассказали ТАСС в пресс-службе авиакомпании.

Плюс еще пятьдесят

Протяженность линий московской подземки в 2018 году вырастет более чем на 50 км. Первый участок Большой кольцевой линии метро Москвы от «Делового центра» до «Петровского парка» планируется открыть в ближайшие месяцы, второй участок запустят к 2020-му.

Для нового подземного кольца, известного под рабочим названием «Третий пересадочный контур» (ТПК), в конце 2017-го москвичи выбрали название «Большая кольцевая линия», сообщает ТАСС. На ТПК разместятся 32 станции, общая длина нового кольца составит 61 км, будет 17 пересечений с действующими линиями столичной подземки, семь – с радиальными направлениями железных дорог, два – с Московским центральным кольцом (МЦК). Предположительно, строительство второго кольца метро полностью завершится в 2020 – 2021 годах.

– Я считаю, что 2018-й будет Годом метро, потому что в этом году мы планируем сдать в эксплуатацию небывалый объем – порядка 25 станций, более 50 км, три депо, – сказал заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

За последние пять лет в российской столице было введено в строй 29 км линий метро и 17 станций без учета Московского центрального кольца. В целом метро включает с учетом МЦК 250 станций на 15 линиях общей протяженностью около 407 км.

Завершается сборка второго

российского пассажирского авиалайнера МС-21-300

МС-21 разрабатывает ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (российское публичное акционерное общество, объединяющее крупнейшие авиастроительные предприятия России). Это самолет среднемагистрального класса. Его первый полет состоялся в мае прошлого года.

– Первый магистральный лайнер МС-21-300 уже совершил 33 испытательных полета. В конце февраля – начале марта к испытаниям присоединится второй самолет, сборка которого завершается на Иркутском авиационном заводе. Там же идет приговления к запуску в 2019 году в серийное производство этого новейшего российского пассажирского лайнера, – цитирует ТАСС вице-преьера России Дмитрия Рогозина.

Предполагается выпускать две его версии: МС-21-200 (от 132 до 165 мест) и МС-21-300 (от 163 до 211 мест). Также планируется создание версии МС-21-400, вмещающего до 250 человек. Как сообщил в конце декабря губернатор Иркутской области Сергей Левченко, первый МС-21 будет задействован на рейсах в Иркутск авиакомпанией «ИрАэро».



Эстония

С помощью частного

На строительство железнодорожного тоннеля под дном Финского залива Таллинн – Хельсинки 70% денег поступит от китайских инвесторов, а остальные средства – из пенсионных фондов стран Скандинавии и Балтии.

Об этом, как передает новостной портал ERR, заявил активный сторонник строительства туннеля между Эстонией и Финляндией финский предприниматель Питер Вестербака.

– Цель в том, чтобы осуществить проект с помощью частного капитала. Как обычный бизнес частных компаний, – подчеркнул Вестербака и назвал дату окончания

строительства – 24 декабря 2024 года. Один вложенный в землю евро принесет десять, а это значит, что если строительство туннеля стоит 15 миллиардов, то в развитие недвижимости обоих городов оно даст 150 миллиардов, уверяет он. Это позволило бы привлечь в регион высококвалифицированных работников. Городская среда Хельсинки и Таллинна станет самой быстроразвивающейся в Европе.

Напомним, проект грузопассажирского железнодорожного тоннеля между Хельсинки и Таллином начал обсуждаться в 2008 году. Предполагается, что туннель мог бы стать составной частью железнодорожной магистрали Rail Baltica, которая соединит Таллинн, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин. Авторы проекта надеются, что туннель окупит себя за 37 лет при условии цены билета для проезда по нему около 50 евро. Время поездки составит около 20-30 минут, сейчас – полтора-три часа морским путем.

Советы врача

Гомо компьютерус
и его глаза

То, что раньше называлось бумажной работой, теперь стало компьютерной. Современные технологии сделали труд приятнее и легче, а вот что касается здоровья...

Любая работа за компьютером – это прежде всего чтение, а значит, глаза не могут не уставать, сидите ли вы с томиком Чехова или читаете того же Чехова с монитора. Станным кажется тот, кто читает книжки по 12 часов в сутки. А вот провести их, уставившись в экран компьютера, почему-то считается нормальным. Чем бы ни нагружали глаза, им все равно нужен отдых.

Еще одна проблема, возникающая при работе за компьютером – синдром сухого глаза, связанный с недостатком слезной жидкости или изменением ее состава. Напасть не новая: когда-то считалось, что это болезнь пенсионеров (с возрастом слезная пленка в поверхности глаза испаряется быстрее), побочное действие лекарств или следствие гормональных сбоев. Но потом жаловаться на сухость, раздражение и зуд стали и те, кто находится в постоянном контакте с компьютером.

Из-за продолжительной работы перед компьютером мышцы глаз постоянно напряжены. Избавиться от данного

состояния и расслабить мышцы позволит простая гимнастика, которую следует выполнять несколько раз в день:

- движение глазами влево-вправо;
 - движение глазами вверх-вниз (просто посмотрите, не поднимая головы, сначала наверх, затем вниз);
 - круговые движения взглядом сначала по часовой стрелке, затем наоборот.
- движение глазами по диагонали. Посмотрите сначала вниз влево, затем сразу вверх вправо. Головой помогать нельзя;
- зажмуривайте глаза на 3-5 секунд крепко. Повторите несколько раз.

Также необходимо чаще моргать, что предотвратит иссушение глаз. Старайтесь делать перерывы в работе с компьютером каждые 20 минут. Специалисты считают, что для перерыва достаточно всего 20 секунд, и в этот период нужно просто посмотреть на любой другой предмет.

Людмила НОВИК,
валеолог

УЗ «23-я городская поликлиника»

Это надо знать

Дайте,
пожалуйста, чек!

УВАЖАЕМЫЕ ПЛАТЕЛЬЩИКИ!

Налоговые органы напоминают об обязательной выдаче покупателю кассовых чеков или иных документов, подтверждающих факт оплаты за товар или услугу. Живите мудро! Трудитесь честно!

УВАЖАЕМЫЕ ПОКУПАТЕЛИ!

Налоговые органы обращают ваше внимание: не забывайте взять чек на кассе. Это легко! Это полезно!

Благодарим за неравнодушное отношение к уплате налогов!

Инспекция Министерства по налогам и сборам
Республики Беларусь по Партизанскому району г. Минска

МЧС напоминает

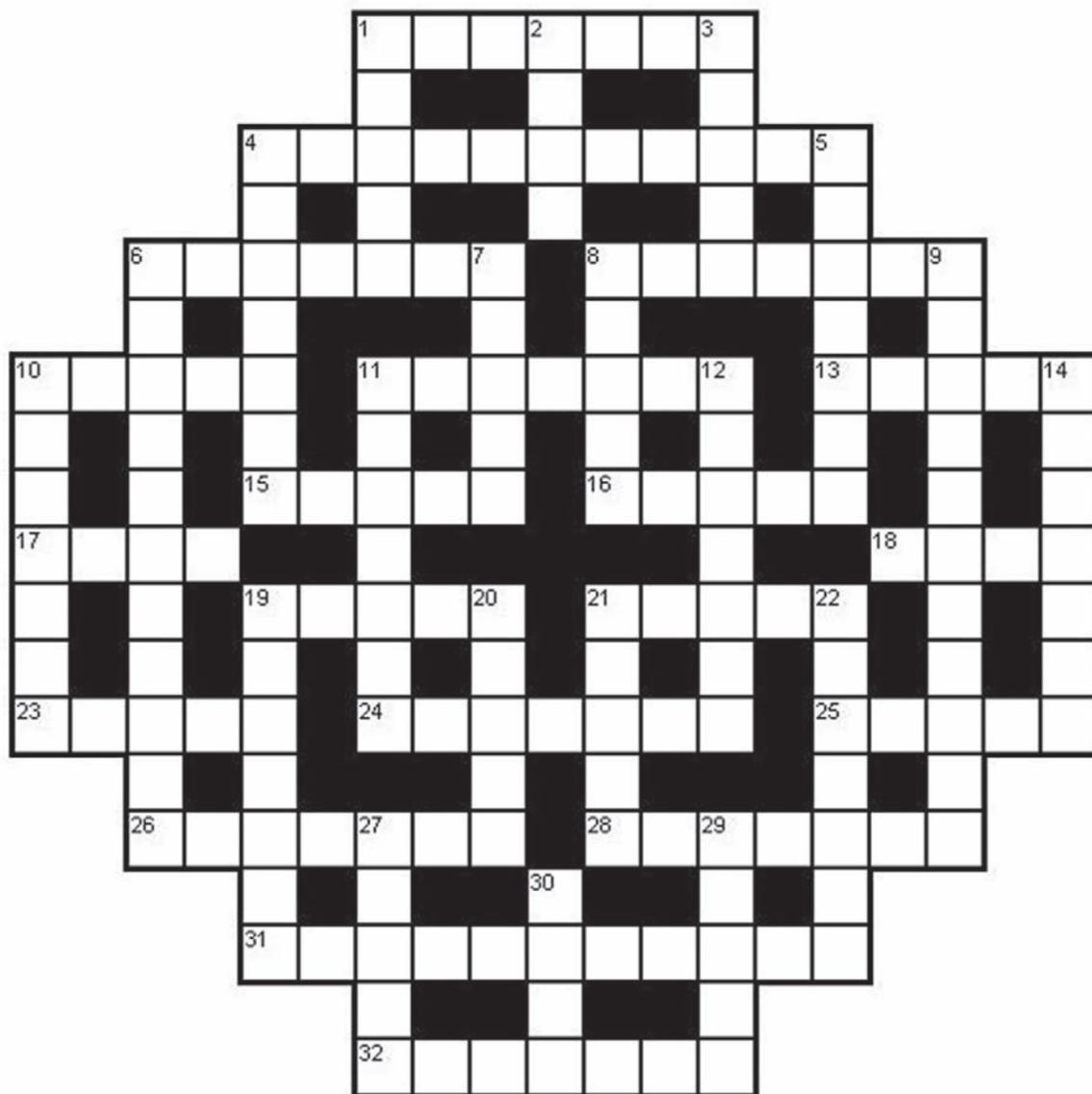


Кроссворд

Составил Владимир ИВАШКЕВИЧ, г. Витебск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Дерево, символ стройности. 4. Остров в Океании. 6. По берлинской мостовой кони шли на ... (фольклор). 8. Чердак в крестьянской избе. 10. «Крутой бугор», воровской авторитет. 11. Народный художник СССР, лауреат Ленинской премии, автор картины «Свадьба на завтрашней улице» (1962). 13. Съёмная часть свечи. 15. Вид оборки на женской одежде. 16. Что собою представляет китайский шинц? 17. Первое слово в телефонном разговоре. 18. Сын сына или дочери. 19. Мешочек с овсом или сухарями, принадлежность седла. 21. Избитое выражение, шаблонная фраза. 23. Хищное животное семейства кошачьих. 24. В театральной сказке Карло Гоцци «Ворон»: чародей, властитель Дамаска и отец принцессы Армиллы. 25. Длинное скучное наставление. 26. Великий князь Московский и Владимирский. 28. Постоянное существование заразной болезни в какой-либо местности. 31. Режиссер-постановщик детективного телесериала по рассказам Артура Конан-Дойля. 32. Персонаж романа Сэмюэла Батлера «Едгин».

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Растение марена красильная. 2. Женское имя. 3. Город в Турции, порт на Черном море. 4. Один из русских царей по имени Борис. 5. Конфета в виде петушка на палочке. 6. Немецкий спаниель. 7. Один из древнейших очагов цивилизации. 8. Потеря свойств чего-либо в процессе эксплуатации. 9. Усиление, увеличение, наращивание. 10. Жена православного священника. 11. Часть разметки городской площадки. 12. Парус (устар.). 14. Ответное действие. 19. Государство в Южной Америке. 20. Отец Агамемнона и Менелая. 21. Гоновная спортивная мужская лодка. 22. Российский актер по имени Олег (1927 – 2000). 27. Головной убор пожарного. 29. В мифах латышей – богиня судьбы. 30. Правый приток Десны.



ОТВЕТЫ

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Кипарис. 4. Гуадалупа. 6. Водопой. 8. Исподка. 10. Пахан. 11. Пименов. 13. Натар. 15. Волан. 16. Ситк. 17. Арло. 18. Внук. 19. Сава. 21. Кмише. 23. Ргуп. 24. Норандо. 25. Рацев. 26. Донской. 28. Эндземия. 31. Мас-ленников. 32. Аровина.
ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Крапл. 2. Алла. 3. Сион. 4. Годунов. 5. Ленец. 6. Вахтельхунд. 7. Йемен. 8. Износ. 9. Аугментация. 10. Попадья. 11. Полукон. 12. Ветрино. 14. Реакция. 19. Суринам. 20. Атрей. 21. Каноз. 22. Ефремов. 27. Каска. 29. Дюкла. 30. Снов.

Конкурс

Верный друг



Для участия
следуйте нескольким
несложным правилам:

1. Сфотографируйте собаку. Если она «несет службу» на территории предприятия, желательно, чтобы на снимке присутствовал и кто-то из сотрудников. Например, тот, с кем собака «дружит». Если вы хотите прислать на конкурс фото вашего домашнего пса, попросите, чтобы вас запечатлели вместе или сфотографируйте своего четвероногого друга с кем-то из ваших близких. Не обязательно делать фото специально на конкурс, вы можете прислать снимок из личного архива.

2. Напишите кличку питомца и несколько строк о лучших, а может, и уникальных чертах его характера, умениях или способностях.

3. Не забудьте указать контактные данные: ваше полное имя, место работы, должность и телефон.

4. Вышлите материалы с пометкой «Конкурс «Верный друг» на электронный адрес: tvphoton@tbgazeta.by или почтой: редакция газеты «Транспортный вестник», ул. Чапаева, 5, г. Минск, 220034.

В филиале «Автобусный парк № 3» ОАО «Гомельоблавтотранс» Рыжик появился в 2015 году. Бездомного пса привел ныне пенсионер, тогда слесарь-сантехник Александр Каребо.

Собачка сразу понравилась своим желанием угодить, показать себя в деле. Рыжик быстро освоился и понял, что охранять надо территорию парка и стоящую здесь технику.

И днем и ночью песик не устает «наяривать» круги по территории, периодически заглядывает в ремонтные мастерские и на заправку. Рыжик ежедневно отслеживает отправку автобусов в рейс, и по всему видно: чувствует себя в автопарке хозяином, настоящим сторожевым псом. Его службу, рвение и безграничную преданность делу в коллективе оценили. И наградой за трудолюбие стало дружное внимание к нему со стороны водителей, работников бухгалтерии, сектора экономики и финансов, отдела перевозок, раздатчиков нефтепродуктов. Все они взяли над собачкой своеобразное шефство – активно подкармливают Рыжика, поощряют за его трудовую деятельность и с улыбками напутствуют на новые подвиги по охране транспортного комплекса предприятия.

Фотофакт

Ford Model T в народе прозвали Tin Lizzie – «Жестяные Лиззи». Автомобиль был первой в мире легковушкой, производившейся на конвейерах миллионными сериями. Как пишет «Дойче Велле», с 1908 по 1927 год, когда они выпускались, в общей сложности было произведено 15 миллионов таких машин. Несколько десятков из них в августе 2017-го собрались в городе Бад-Тайнах-Цавельштайн (Баден-Вюртемберг), где состоялся фестиваль олдтаймеров.



Спорт

Прыгали,
плавали,
бегали...

На предприятиях Гомельского отделения Белорусской железной дороги – немало тружеников, которые не только являются настоящими профессионалами своего дела, но и активно занимаются физкультурой и спортом. Отстаивая честь своих предприятий в спортивных состязаниях, проводимых в рамках круглогодичных спартакиад, они добиваются высоких результатов.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТВ»

Как сообщил начальник сектора идеологии и социально-культурной работы Гомельского отделения дороги Сергей Кузнецов, в круглогодичной спартакиаде 2017 года приняли участие порядка 1,5 тыс. работников 31 предприятия железнодорожного транспорта.

Соревнования проходили по 14 видам спорта: шахматам, волейболу, настольному теннису, мини-футболу, плаванию, лыжным гонкам, туристско-прикладному многоборью, гиревому спорту, боулингу и другим. Каждый железнодорожник мог найти занятие по душе, продемонстрировать свои физические возможности и проявить спортивный характер.

По результатам состязаний первое место завоевала команда аппарата отделения. На второй ступеньке пьедестала расположилась сборная Гомельского вагоностроительного завода. Замкнули тройку призеров представители локомотивного депо Гомель.

В течение минувшего года гомельские железнодорожники радовали своих болельщиков победами и высокими результатами, выступая в различных дорожных первенствах. Они стали лидерами турниров по мини-футболу и волейболу среди мужских команд, по боулингу – среди работающей молодежи.

Гомельчане – в числе постоянных призеров в соревнованиях по волейболу среди женских команд, а также по настольному теннису и шахматам.

В копилке наград сборной команды отделения – и второе место на XIX круглогодичной спартакиаде среди трудовых коллективов, предприятий, организаций Железнодорожного района города над Сожем. Представители магистрали – сильнейшие в лыжных гонках, волейболе, мини-футболе, пулевой стрельбе и гиревом спорте.

Заметны спортивные успехи гомельчан и на международной арене. Сборная команда Белорусской железной дороги по мини-футболу, сформированная из работников Гомельского отделения, заняла первое место в чемпионате Международного спортивного союза железнодорожников в чешском Брно. 2018 год ставит перед тружениками предприятий отделения новые задачи – как производственные, так и спортивные. Нет сомнения в том, что железнодорожники выйдут на новые рубежи и достигнут высоких результатов. Гарантия этого – профессионализм, спортивный дух, коллективизм и воля к победе.

Редакция газеты

TRANСПОРТНЫЙ
ВЕСТНИК

Свидетельство о регистрации №1012 от 15.01.2010, выдано Министерством информации Республики Беларусь.

Адрес редакции: ул. Чапаева, 5, 220034, Минск

Телефоны:

главный редактор (017) 294-16-05
 первый заместитель главного редактора 285-37-98
 заместитель главного редактора 294-20-54
 заместитель главного редактора 294-02-80
 главный бухгалтер 294-20-54
 обозреватели 285-37-89
 294-52-45
 отдел рекламы 285-37-98
 285-38-03

Собственные корреспонденты:

Брест (029) 225-35-53
 Витебск (0212) 55-63-66, 63-44-69
 Гомель (0232) 75-16-36
 (0232) 60-02-51
 Гродно (0152) 78-90-94, 68-05-98
 Могилев (0222) 70-27-23
 (0222) 24-77-14
 Светлогорск (02342) 5-04-41
 Южный федеральный округ России (10-7-988) 31-61-747

Индекс 64121

Подписано в печать 24.01.2018
 Объем 4 п.л. Тираж месяца 13 088 экз. Заказ 128.
 Цена свободная.

Газета отпечатана в государственном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати». ЛП №02330/106 от 30.04.2004 г.
 Пр-т Независимости, 79, 220013, Минск.

ISSN 1993-260X

