

нарушение Правил дорожного движения. Ну а любителям «зеленого змия» придется подумать не один раз, стоит ли садиться за руль при таких-то размерах штрафа и сроках лишения.

Что мы увидим в итоге после различных обсуждений и согласований, покажет время.

ЛИТЕРАТУРА

1. Даже шесть баллов – повод напрячься. Чего ждать водителям от нового Административного кодекса? [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <http://015.by/news/obshchestvo/dazhe-shest-ballovo-povod-napryachysya-chego-zhdat-voditelyam-ot-novogo-administrativnogo-kodeksa/>. – Дата доступа: 18.11.2020.

2. Тарасик, В. Н. Теория движения автомобиля: учебник / В. Н. Тарасик. – Петербург: БХВ, 2006.

3. Касьянов, В. А. Физика / В. А. Касьянов. – Москва: Дрофа, 2003. – 412 с.

4. Указ Президента Республики Беларусь от 30 декабря 2019 г. № 492 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.01.2020 г., 1/18765). – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P31900492&p1=1>. – Дата доступа: 08.01.2021.

Аннотация. Вносятся корректировки в Кодекс об административных правонарушениях. Любой водитель сам нарушает ПДД и сталкивается с нарушением со стороны других участников дорожного движения. Проект КоАП в значительной степени направлен на ужесточение наказания именно за систематическое нарушение Правил дорожного движения.

Ключевые слова: нарушение ПДД, автомобиль, штраф, ГАИ, дорога, скорость.

УДК 62-03

РАСПРОСТРАНЕННЫЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Д. В. ГРЕКОВ, ст. преподаватель,
В. Л. САМСОНОВ, ст. преподаватель

УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия»,
Горки, Республика Беларусь

Введение. В автошколу все шли как в первый класс: в правой руке – Правила дорожного движения, купленные в киоске, в левой руке – советы наставников и наставления советчиков.

Лекции, зачеты, экзамены – правила отскакивали от зубов и въелись в подкорку, хвала преподавателям.

И все же для некоторых они так и остались условным перечнем правил, не вполне обязательных к исполнению, хоть за это могут и покарать. Да чего уж там – некоторые правила нарушаются так часто, что случайный свидетель уже и не обратит на это никакого внимания. Но мы попытаемся определить те правила, будничное нарушение которых уже не удивляет окружающих.

Основная часть. *Превышение на 9 км/ч по отношению к разрешенной скорости.* Глава 11 пункт 87 ПДД: «При выборе скорости движения водитель должен учитывать ограничения скорости, установленные пунктами 88, 89 настоящих Правил и техническими средствами организации дорожного движения, а также интенсивность движения, обзорность дороги, особенности и состояние транспортного средства и перевозимого им груза, дорожные, погодные (метеорологические) условия и другие факторы, снижающие прозрачность атмосферы и влияющие на видимость дороги в направлении движения».

А помните те времена, когда инспекторы появлялись будто из ниоткуда и ловили за превышение? Еще тогда у многих выработался рефлекс ехать с той скоростью, что на знаке, плюс 9 км/ч. Во-первых, быстро сбросить скорость, а во-вторых, за +9 не штрафуют.

Времена изменились, прошла очередная волна модернизации. По кустам уже никого не сыскать – вдоль дороги стоят камеры, которые знают о вас все, что им нужно знать, в том числе домашний адрес. А за +9 по-прежнему не штрафуют. И +9 для потока – норма даже в городских условиях. Вот пролетит кто-нибудь по обочине, допустим, со скоростью 200 км/ч (так, на глазок) – вот он нарушитель, на него пальцем показывать станут. А к остальным какие вопросы?

Эксперты то и дело поднимают вопрос о наличии большого количества ДТП и тяжести их последствий, в обществе вновь и вновь поднимается вопрос о необходимости снижения допустимой скорости на городских улицах и проспектах. Мы будем говорить о тех самых +9, которые не имеют зависимости от того, что написано на знаке.

За превышение скорости, конечно, карают, и «письма счастья» многим приходят регулярно. Вот только это как раз повод задуматься о том, что страх перед наказанием снова и снова оказывается слабее желания «притопить». В конце концов, радовался же когда-то эстонец, узнав, что за превышение скорости должен белорусской казне смешные 5 евро.

Движение по специально выделенной полосе для движения маршрутных транспортных средств. Глава 15 пункт 124 ПДД: «На дорогах с полосой движения для маршрутных транспортных средств, обозначенных дорожными знаками «Полоса для маршрутных транспортных средств», «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств», запрещаются движение, остановка и стоянка других транспортных средств на этой полосе».

Выделенные полосы для движения общественного транспорта стали обозначать около шести лет назад. С тех пор их протяженность все увеличивается, а ГАИ все настойчивее требует соблюдения правил дорожного движения, касающихся проезда по этим полосам.

Своего рода эксперимент, иллюстрирующий текущее положение вещей, был проведен в 2019 г., когда Минск принимал Европейские игры. Тогда к выделенным полосам на проспектах Независимости и Победителей прибавились аналогичные по значению полосы на проспекте Дзержинского. Задумка была простая: по свободным полосам общественный транспорт в обычные дни и официальный транспорт Европейских игр в дни проведения соревнований будет курсировать по городу по-настоящему быстро.

Сработало: оказалось, обыкновенный городской автобус может доехать из Малиновки в Веснянку через центр города за какие-то полчаса (нужно, правда, еще учитывать остановки). С точки зрения городского устройства это значило многое, так как показывало эффективность автобусов тем, кто в теории может сменить личный транспорт на общественный.

Но одновременно с этим выяснилось, что работоспособность выделенных полос напрямую зависит от присутствия там сотрудников ГАИ.

Нет рядом автомобиля с маячками – и полосу занимают те, кому нужно проехать быстрее потока. Очень скоро таких торопливых оказывается чересчур много, и в полосе для общественного транспорта образуется затор из транспорта личного.

Сегодня в часы пик можно увидеть, что выделенные полосы на проспектах заняты отнюдь не одними лишь автобусами, троллейбусами и маршрутными такси.

Была попытка внедрить автоматический контроль – на проспекте Независимости, в районе Октябрьской площади, установили специальную камеру фотофиксации. Работая в тестовом режиме, она выявляла под 2,5 тыс. нарушений в сутки. Однако повсеместное внедрение автоматики потребовало бы значительных усилий и изме-

нения законодательства, так что пока вопрос остается подвешенным в воздухе.

Нечитаемые регистрационные номера. Глава 3 пункт 10.3 ПДД: «Водителю запрещается участвовать в дорожном движении на транспортном средстве с загрязнениями (наслоениями), не позволяющими видеть информацию на регистрационном знаке (временном номерном знаке) с расстояния 40 метров и менее».

Глава 26 пункт 194.2 ПДД: «Запрещается участие в дорожном движении транспортного средства без установленных в предусмотренных местах регистрационных знаков (временных номерных знаков), транспортного средства, имеющего следы видоизменения или уничтожения регистрационных знаков (временных номерных знаков), а также маркировок кузова, шасси, рамы, нанесенных на них ранее организацией (заводом)-изготовителем (за исключением зарегистрированных в установленном порядке)».

Вопросы с читаемостью регистрационных знаков стали возникать в значительном количестве после того, как появились приборы, фиксирующие превышение скорости в автоматическом режиме. Не показываем ни на кого пальцем, а только фантазируем. Если камера сфотографирует регистрационный знак автомобиля, который нарушил ПДД, то владельцу придет «письмо счастья» с выписанным штрафом. Если номер на снимке невозможно будет различить, то и хозяина машины с большой долей вероятности не установят, то есть спрашивать будет не с кого – ищи такое авто по необъятным просторам страны.

Но в открытую прятать номера – откровенное нарушение, которое несомненно привлечет внимание сотрудников ГАИ. Поэтому и возникают ситуации, когда то краска сотрется (хотя бывали и бракованные серии), то листочек по осени чисто случайно прилипнет, то еще какое-то недоразумение произойдет.

С одной стороны, не факт, что водитель приложил к чему-то такому свою руку. С другой стороны, он обязан следить за состоянием своего транспортного средства – отвечать же все равно ему [1].

Нарушение ПДД водителями велосипедов. Глава 26 пункт 200 ПДД: «Велосипед должен иметь исправные тормозную систему, рулевое управление и звуковой сигнал, быть оборудован зеркалом заднего вида, спереди световозвращателем белого цвета, сзади – световозвращателем (световозвращателями) красного цвета, а с каждой боковой стороны – световозвращателями оранжевого цвета».

В несоблюдении правил дорожного движения, понятное дело, можно упрекнуть не только водителей. Недавно велосипедисты на

собственном примере почувствовали, что означает пристальный контроль. Пункт 200 ПДД, кажется, был всегда, но о нем вспоминали так редко, что в конце концов начисто забыли. Звончок на руле велосипеда стал казаться каким-то почти детским атрибутом. Боковое зеркало – бессмысленный аксессуар. Катафоты – никто вообще не обращал внимания на то, есть ли они и какого цвета. Так казалось многим. Потом наступил 2020 г.

Если следовать букве правил, то соответствующим образом должен быть оборудован любой велосипед, то есть вообще любой, даже детский трехколесник.

Как-то внезапно оказалось, что огромное количество велосипедов в стране не соответствуют требованиям правил дорожного движения. Велошеринг, тридцатилетний «Аист» у бабушки в деревне, даже «горник», купленный прошлым летом, – хоть чего-то, как правило, не хватает у каждого.

Можно долго спорить о логичности требований, закрепленных в ПДД. Действительно ли светоотражатели эффективны или логичнее было бы требовать установки фонарей? Всегда ли нужен велозвончок? И может ли быть «необязательный» велошлем в конечном счете полезнее «обязательного» бокового зеркала? Но это теория. На практике же есть свод обязательных к исполнению правил и есть ответственность за нарушение.

Вот только количество нарушителей, пренебрегших правилами, значительно возрастает.

Нарушение правил остановки и стоянки. Глава 19 пункт 143 ПДД: остановка и стоянка транспортных средств запрещаются:

- на пешеходных переходах и ближе 15 метров от них на дороге в обе стороны (п. 143.3);

- на остановочных пунктах маршрутных транспортных средств и ближе 15 метров от них, кроме случаев остановки для посадки (высадки) пассажиров, если это не создаст препятствия для движения маршрутных транспортных средств (п. 143.5);

- на тротуарах, кроме специально отведенных мест, обозначенных дорожным знаком «Место стоянки» («Место стоянки такси») (п. 143.14);

- на газонах и других участках с зелеными насаждениями (п. 143.15);

- на проездах во дворах со стороны, прилегающей к жилой застройке (п. 143.16).

Пройдите по улице и сосчитайте: сколько автомобилей припаркованы не по правилам в вашем дворе, на вашей улице, в вашем районе? Нет, это уж слишком, в районе не считайте – собьетесь все равно. И это не шутка: число таких нарушений откровенно пугает, и год от года ситуация только ухудшается, а решения нет. Как-то внезапно оказалось, что в крупных городах сконцентрировано огромное количество машин, а дворы – они не резиновые. И вот целый миллион водителей приезжает с работы домой и желает оставить автомобиль так, чтобы видеть его из кухонного окна (так спокойнее). Под кухонным окном место есть не для всех, и те, кому не хватило, пытаются решать проблему. Кто-то, глубоко вздохнув, едет парковаться где-нибудь хотя бы в шаговой доступности. Кто-то, вздохнув не так глубоко, въезжает на пешеходную дорожку либо на газон, на детскую площадку – куда угодно, лишь бы было удобно.

Проблема характерна не только для дворов. Машинами заставлены улицы, водители паркуются на остановках общественного транспорта, перегораживают переходы. Дело не в том, что город слишком маленький, чтобы обеспечить место для всех, кому оно требуется. Просто не каждый хочет это место искать [1].

Как и во всех других случаях с массовыми нарушениями, существует мнение, что этому способствует неэффективность наказания. Припарковаться где попало не страшно – в худшем случае выпишут относительно небольшой штраф, да и то если у ГАИ дойдут руки. Судя по ситуации во дворах, до всех руки не доходят. Случается, что кто-то во дворе идет на принцип и методично добивается того, чтобы нарушителей все же призывали к ответу. Есть примеры, когда таким образом удавалось навести порядок, хотя чаще это просто приводит к конфликту между соседями с использованием характерной лексики.

Было время, когда ГАИ грозились внедрить эффективную систему автоматической фотофиксации, но воз и ныне там. То есть решить проблему нарушений правил остановки и стоянки существующими методами не удастся, а новый сценарий пока не выработан. Иногда кажется, что никто в принципе не знает, как решать возникшую проблему, и все, будто в кино, просто ждут, что же будет дальше.

И еще к вопросу об эффективности действующих законов. Ведь существует ответственность за уничтожение газона: ч. 3 ст. 15.22 КоАП – «Незаконные удаление, пересадка произрастающей в населенных пунктах древесно-кустарниковой растительности, не входящей в состав лесного фонда, либо повреждение такой растительности или ее уничтожение, либо повреждение или уничтожение цветников, газонов,

расположенных в населенных пунктах» влечет наложение штрафа в размере до 50 базовых величин, на индивидуального предпринимателя – от 10 до 200 базовых величин, а на юридическое лицо – от 20 до 300 базовых величин. Однако привлечь конкретного владельца транспортного средства по этой статье затруднительно: во-первых, нужно доказать, что вред причинен именно его автомобилем, а во-вторых, потребуется составлять специальный акт, что тоже предполагает определенные трудности.

То есть маленькие штрафы не работают, а большие все равно не выпишут.

Не пристегнутый ремень безопасности. Глава 3 пункт 9.5 ПДД: «Водитель обязан быть пристегнутым и не перевозить пассажиров с непристегнутыми ремнями безопасности при движении в механическом транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности».

По действующим правилам все (то есть вообще все) в машине должны быть пристегнуты ремнями безопасности: и водитель, и пассажиры.

Исключение сделано для инструкторов по вождению (не всегда, а только во время занятий с курсантами), для таксистов (в пределах города), для пассажиров транспортных средств оперативного назначения и для тех, у кого есть медицинские противопоказания [1].

Однако по какой-то причине долгое время использование ремней у многих было, как бы это сказать, не в почете. И эта проблема сохраняется, хоть постепенно теряет остроту. Причем никто не может объяснить, в чем дело: ремень не давит, он не особо сковывает движения, чтобы это было проблемой, но есть определенная категория водителей и пассажиров, которые пристегиваться не любят.

А нужно же понимать, что автомобили становятся совершеннее. Теперь они уже не станут молчать, когда кто-то пренебрегает собственной безопасностью. Тем любопытнее позиция принципиальных «непристегивальщиков»: они даже покупают специальные заглушки, чтобы бортовой компьютер противно не пищал. Продавцы таких заглушек иной раз креативят не по-детски, размещая на своем товаре приободряющие надписи вроде «Спаси и сохрани». Нужно отметить, что, согласно многочисленным исследованиям, ремень безопасности, используемый по назначению, в критичной ситуации спасает лучше, чем любая надпись на заглушке.

То же касается пассажиров. Некоторые не знают, некоторые и знать не хотят, что пристегиваться в машине обязаны все. И да, на заднем сиденье тоже. Обратите внимание также на то, что это распространя-

ется в том числе на такси, где исключение сделано только для водителя и только при определенных обстоятельствах.

Соблюдать скоростной режим можно, а «учить» – нельзя. Глава 11 пункт 91.4 ПДД: «Водителю запрещается создавать препятствие для дорожного движения, двигаясь без вынужденной необходимости с малой скоростью, а также двигаться с меньшей скоростью, чем установлено дорожным знаком «Ограничение минимальной скорости».

Глава 11 пункт 91.5 ПДД: «Водителю запрещается резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия».

Это любопытно, но некоторые водители, позволяющие себе, скажем так, не обращать внимания на требования некоторых пунктов ПДД, зорко следят за тем, как их соблюдают другие. При определенных обстоятельствах они даже берут на себя функции карающего органа – «учат».

«Учить» – это означает объехать автомобиль, водитель которого, как показалось, сделал что-то неправильное (не по ПДД или даже скорее не по понятиям), а затем резко ударить по тормозам. Предполагается, что тот, кого учат, будет пребывать в ужасе и точно усвоит урок. На практике, с учетом того количества регистраторов, которыми сегодня пользуются водители, это скорее хороший способ нарваться на штраф за создание аварийной обстановки.

Но «учителя» никуда не делись: езжайте и сами в этом убедитесь.

Интересно, им правда кажется, что желание наказать за допущенное нарушение является индульгенцией при совершении даже более серьезного проступка?

Речь именно о создании аварийной обстановки, так как согласно определению, приведенному в ст. 18.14 КоАП, под созданием таковой понимаются действия участников дорожного движения, вынудившие других его участников изменять скорость, направление движения или принимать иные меры по обеспечению собственной безопасности или безопасности других лиц [1].

Так вот за это предусмотрено серьезное наказание вплоть до лишения права управления транспортными средствами сроком до двух лет.

Расположение транспортных средств на проезжей части. Глава 10 пункт 79.1 ПДД: «Вне населенных пунктов запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых».

Глава 10 пункт 79.2 ПДД: «При трех и более полосах движения в данном направлении занимать крайнюю левую полосу движения разрешается только тогда, когда заняты другие полосы движения, либо

для опережения, объезда препятствия, поворота налево или разворота, а также для остановки, стоянки на левой стороне дороги с односторонним движением в случае, указанном в подпункте 138.3 пункта 138 настоящих Правил».

Ходит шутка, что за разделительным ограждением устанавливают мощный магнит, который неодолимо притягивает автомобили в левую полосу. Потом выезжаешь на кольцевую, и сомнений не остается – это не шутка.

Споры о том, какой ряд быстрее, не прекращаются. Можно дискутировать на эту тему, но нет никаких сомнений в том, что левый ряд часто слишком загруженный, по крайней мере визуально. Там едут быстро и еще быстрее, там моргают фарами, требуя уступить.

Если рассуждать логически, то можно понять, почему на той же кольцевой водители предпочитают не ехать в крайней правой полосе: там рядом выезды и съезды, там тихоходная техника и так далее. Можно также предположить, что в левый ряд на МКАД тянет из-за действующего на некоторых участках ограничения в 100 км/ч (обычно на кольце – 90). Но это частности. Тяга к крайней левой (на проспектах, на трассах, везде) – для многих это факт и стиль езды: неправильный, но привычный.

Разговаривать по телефону во время движения. Глава 3 пункт 10.4 ПДД: «Водителю запрещается пользоваться во время движения транспортного средства аппаратом радио- и телефонной связи, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук».

Никто не спорит с тем, что без смартфона нынче никак. Хотя, говорят, были доисторические времена после эпохи динозавров, когда народонаселение не предоставляло регулярные отчеты о своей жизнедеятельности в «инсту» и все такое прочее.

Наверняка за последние день-два вы видели водителя, который, управляя автомобилем, говорил бы при этом по телефону. Или ехал, странно опустив взгляд ниже руля, – значит, пишет сообщение или увлеченно что-то читает. Можно ли безопасно вести машину и писать сообщение в дворовой чатик? Цезарь бы сказал, что да, но эксперты по безопасности дорожного движения возразили бы.

Вопрос в том, что ПДД для многих не являются достаточно авторитетным сводом правил, чтобы просто соблюдать то, что там написано. Без рассуждений и отступлений. В этом смысле, разговаривая по телефону, водитель чувствует себя почти в безопасности: должно очень не повезти, чтобы какой-то инспектор, во-первых, это заметил, а во-

вторых, проявил принципиальность и остановил для привлечения к ответственности.

Между тем опасные ситуации и даже аварии, косвенной причиной которых стало использование мобильного телефона во время движения, – это повседневность. Опрокидывание автомобиля на загородной трассе под Минском – недавний пример. В ГАИ сообщили, что, по предварительной информации, женщина-водитель как раз отвлеклась на телефон, после чего съехала в кювет и врезалась в дерево.

Пешеходы. Глава 4 пункт 17.2 ПДД: «Пешеход обязан переходить (пересекать) проезжую часть дороги по подземному, надземному пешеходным переходам, а при их отсутствии, убедившись, что выход на проезжую часть дороги безопасен, – по наземному пешеходному переходу (при отсутствии наземного пешеходного перехода – на перекрестке по линии тротуаров или обочин)».

Разумеется, нарушают не только водители. Но если водители, находясь в удобном кресле за рулем своей современной машины, не всегда чувствуют реальную опасность, совершая те или иные поступки, то действия некоторых пешеходов не поддаются никакому разумному объяснению. Переход проезжей части вне отведенного для этого места – один из таких поступков [1].

Водителю трудно ожидать, что перед машиной, которая движется иногда со скоростью и под 120 км/ч, окажется человек, причем там, где его не должно было быть ни при каких обстоятельствах.

Госавтоинспекция проводит профилактическую работу и призывает людей сообщать о таких пешеходах на линию «102». Но этого раз за разом оказывается недостаточно. Придорожные кафе и заправки остаются местами притяжения на загородных трассах, и водитель никогда не знает заранее, кто и где рискнет перейти дорогу.

Впрочем, вряд ли сумма штрафа остановит того, кто рискует жизнью, выходя на дорогу там, где нельзя.

Заключение. Госавтоинспекция проводит профилактическую работу и призывает людей сообщать о нарушениях ПДД на линию «102». Но этого раз за разом оказывается недостаточно.

Впрочем, вряд ли сумма штрафа остановит того, кто рискует не только своей жизнью, но и жизнью других, нарушая Правила дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Двенадцать нарушений ПДД [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://auto.onliner.by/2020/10/28/top-10-narushenij-pdd>. – Дата доступа: 18.11.2020.

2. Тарасик, В. Н. Теория движения автомобиля: учебник / В. Н. Тарасик. – Санкт-Петербург: БХВ, 2006.

3. Касьянов, В. А. Физика / В. А. Касьянов. – Москва: Дрофа, 2003. – 412 с.

4. Указ Президента Республики Беларусь от 30 декабря 2019 г. № 492 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.01.2020 г., 1/18765). – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P31900492&p1=1>. – Дата доступа: 08.01.2021.

Аннотация. Любой водитель рано или поздно сам нарушает ПДД и сталкивается с нарушением со стороны других участников дорожного движения. В большинстве случаев за нарушение ПДД нет ответственности.

Ключевые слова: нарушение ПДД, автомобиль, штраф, ГАИ, дорога, скорость.

УДК 662.636

ЗАВИСИМОСТЬ КОЭФФИЦИЕНТОВ ТРЕНИЯ ВОРОХА ЛЬНОКОСТРЫ ОТ ВЛАЖНОСТИ

Н. С. СЕНТЮРОВ, ст. преподаватель
УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия»,
Горки, Республика Беларусь

Введение. При производстве кондиционного льноволокна до 75 % сырья переходит в отходы – костру, паклю, пыль. Переработка отходов позволяет не только получать различного рода материалы и изделия, но и повысить эффективность производства, а также решить возникающие на льнозаводах экологические проблемы.

Среди отходов большую часть составляет костра. На льнозаводах ее образуется в два раза больше, чем производится волокна [1].

Одним из направлений использования вороха льнокостры является производство пеллет или брикетов. Однако при производстве пеллет или брикетов из вороха льнокостры существует проблема наличия засоренности минеральными примесями, которые как абразив приводят к быстрому износу основных рабочих органов пресса, одних из самых дорогостоящих узлов агрегата прессования [2].

Основная часть. Процесс сепарации минеральных примесей из вороха льнокостры зависит от энергетических и качественных показателей многих средств механизации, которые в свою очередь зависят от характеристик материала по трению. Поэтому необходимо определить