

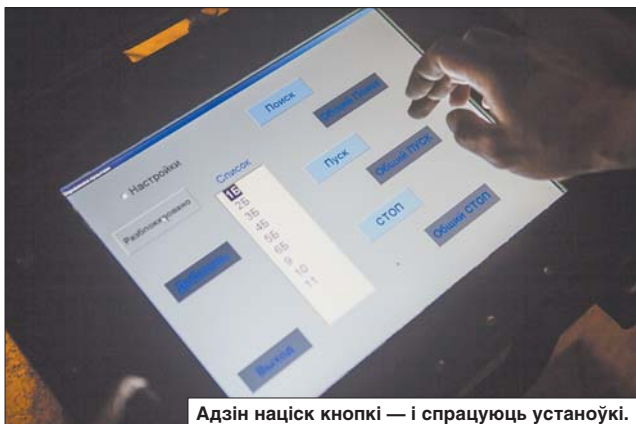
■ Спецыяльны рэпартаж

ВЯСЁЛКА Ў НАЧНЫМ НЕБЕ

Пакуль у Дзень Незалежнасці ўсе адпачывалі, карэспандэнты «Звязды» вырашылі на свае вочы ўбачыць, як рыхтуюцца да самага прыгожага святочнага салюту краіны

Толькі-толькі прагучалі фінальныя акорды дзяржаўнага гімна, як неба над паркам Перамогі ўспыхнула тысячамі агнявічкі. Яны перамешваліся ў розных камбінацыях, завісалі, стваралі непаўторную карціну. У такія хвіліны зусім не хочацца гаварыць. Ты проста стаіш зачараваны, асвечаны рознакаляровымі водбліскамі, і любуешся відовішчам. Часам нават здаецца, як мала чалавеку трэба для радасці. Праходзіць яшчэ колькі хвілін — і тысячы людзей ля стэлы «Мінск — горад-герой» адгукваюцца працяглымі апладысмантамі...

...На гадзінніку 17:30. Праз чатыры гадзіны недалёка ад стэлы не будзе дзе яблыку ўпасці, а пакуль тут толькі міліцыянеры. Пры гэтым вайскоўцы, якія адказваюць непасрэдна за святочны салют, таксама ўжо на месцы — на пляцоўцы ў парку Перамогі.



Адзін націск кнопкі — і спрацуюць устаноўкі.

Шчыра кажучы, я нават крыху здзіўлены, калі даведаўся, што за салют адказвае ваенная камандатура, а таму, калі ўбачыў **Анатоля ГРЫЦАВА, ваеннага каманданта ваеннай камандатуры Узброеных сіл Беларусі, спытаў менавіта аб гэтым.**

— Камандатура ўжо 10 гадоў праводзіць падобныя мерапрыемствы, — тлумачыць суразмоўца. — Раней у Мінску былі салютныя ўстаноўкі з меншымі калібрамі, і для такога вялікага горада маляўнічасці не хапала. Тады было прынята рашэнне закупіць новыя ўстаноўкі. Таксама было створана штатнае падраздзяленне, якое займаецца гэтай справай амаль прафесійна. З 2005 года ў нас існуе патрульна-салютны ўзвод, які ўваходзіць у патрульную роту.

У свабодны ад салюту час гэтыя вайскоўцы нясуць патрульную службу, а ў святочныя дні адказваюць за піратэхнічнае афармленне. Начальнікамі салютных устаноў з'яўляюцца прапаршчыкі, а разлік складаюць вадзіцель і аператар — ваеннаслужачыя тэрміновай службы. Але прагрэс дайшоў да таго, што аператару націскаць на кнопку не трэба. У парку Перамогі трыма салютнымі ўстаноўкамі кіруюць з аднаго пульту. Усё працуе паводле камп'ютарнай праграмы, а запуск салюту адбываецца праз радыёсігнал. А калісьці салютную ўстаноўку напаяўнікі сігнальнымі патронамі, усталявалі на пэўны бу-



дынак, націскалі на педаль — і яны выляталі. Сёння салдатам нават кабелі не трэба цягнуць. Усё абмяжоўваецца замяшчэннем.

— **Падобныя салюты, напэўна, не раўня тым феерверкам, што прадаюцца ў крамах.**

— Гэта зусім іншы ўзровень. У крамах прадаюць бытавую піратэхніку для забавы ў парковых зонах. Такі феерверк таксама прыгожы, але ўбачыць яго вельмі блізка ды тыя, хто знаходзіцца ў ра-

пустку, устаноўку, чыркнуць запальнічкай...

— У нас усё інакш. Падрыхтоўка пачынаецца за два месяцы да салюту. Правярэем кантакты, робім прачыстку, празвонку. Рыхтуем праграму і папярэдне на камп'ютары бачым, як у выніку ўсё будзе выглядаць. І паводле яе заказваем феерверчныя вырабы. За 1-2 дні да салюту зараджаем марціры вырабамі ў выглядзе шароў і прыкручваем кантакты. Упраўленне ўсімі ўстаноўкамі робіцца з аднаго пульту з дысплеем. Усяго адзін націск кнопкі — і спрацуюць устаноўкі, запраграмаваныя пад пэўную стральбу.

Пакуль на тэрыторыі, дзе стаіць тэхніка, хапае вайскоўцаў, але падчас салюту тут будзе пуста.

— У радыусе 300 метраў за 15 хвілін да пачатку салюту нікога не будзе. Крыху бліжэй, але на бяспечнай адлегласці, знаходзяцца толькі вайскоўцы з вогнетушыцелямі. Усё ж такі тут выбуховыя рэчывы класа 1 (небяспечны груз). Наступствы могуць быць розныя. І падыходзіць бліжэй не трэба.

Ды і саму прыгожасць феерверку, знаходзячыся тут, не адчуеш і не ўбачыш. А таму раюць, каб убачыць усю маляўнічасць, сачыць за гэтым непадалёк ад стэлы.

Да запуску застаецца крыху менш як 2 гадзіны. Усе паступова пераходзяць да фантана «Перамога», дзе і размешчаны пульт кіравання стральбой, падобны на вялікі чамаданчык. Здаецца, часу яшчэ шмат, але хваляванне ўсё роўна прысутнічае.

— Яно нарастае. Хочацца, каб усё прайшло гладка, — кажа Ігар Гурленя.

— **А ці праўда, што самыя доўгія — апошнія хвіліны чакання?**

— Так, апошняя каманда «пяціхвілінная гатоўнасць» доўжыцца як цэлы дзень. Гэтым разам усё будзе ісці паралельна з музычным суправаджэннем, і ўсё павінна прайсці секунда ў секунду разам з фанграмай.

— **Якія ўмовы надвор'я могуць кардынальна паўплываць на салют?**

— Моцны штормавы вецер. Ён павялічвае роскід аскепкаў з прасаванага кардону. У такіх выпадках прыходзіцца ссоўваць лінію ачаплення. Але на маёй памяці ніхто на падобнае не наракаў. Ачапленне працуе выдатна. А мы ж да апошніх хвілін карэктуюм напрамак ветру. Сёння ўмовы для салюту проста ідэальныя. Хуткасць ветру — 1 м/с. Аднак у любым выпадку нішто не можа паўплываць на правядзенне салюту. Ён адбудзецца ў любы час, у любое надвор'е.

Калі да феерверку застаецца літаральна некалькі хвілін, а ўсе астатнія мінскія агнявыя пазіцыі ўжо пацвердзілі гатоўнасць, разумеш гэтае нябачнае хваляванне. Перад табой у пустым парку толькі тэхніка, а ззаду — тысячы тых, хто чакае піратэхнічнае шоу. На шчасце, усё ідзе па заплаваным графіку і неба расквечваюць каларовыя агні салюту, на фоне якога робяць святочныя сэлфі сотні шчаслівых людзей.

Тарас ШЧЫРЫ.
taras@vziazda.by



Вайскоўцы салютам задаваленыя.

СВАЯ ПАЛАСА ДЛЯ АЎТОБУСА

Да восені ў некаторых раёнах сталіцы плануецца арганізаваць новую схему руху грамадскага транспарту

Для аўтобусаў і тралейбусаў у Мінску будуць створаны адасобленыя паласы, пра што паведаміў начальнік аддзела арганізацыі пасажырскіх перавозак дзяржаўнай установы «Сталічны транспарт і сувязь» Аляксандр КАПЦЮХ.

Гарадскімі ўладамі ўжо вызначаны пяць участкаў вулічна-дарожнай сеткі, на якіх у першачарговым парадку неабходна забяспечыць выдзяленне адасобленых палос для руху грамадскага транспарту. Плануецца, што да верасня спецыяльныя паласы з'явяцца на участках скрыжавання вуліц Кунцаўшчына — Лабанка (у раёне станцыі метро «Каменная Горка»), па вул. Няміга, Бабруйская, на праспекце Незалежнасці ў раёне мясцовых праездаў у жылым раёне Уручча і па вул. Ціміразева.

ПРЫПЫНКИ НА ДРУГОЙ ПАЛАСЕ

Распрацоўшчыкі новаўвядзення разлічваюць, што першы такі праект з'явіцца менавіта каля метро «Каменная Горка». Прычым паласы выдзеляць без якіх-небудзь канструктыўных элементаў нахшталь дэлініятарай, а знакамі і разметкай. Больш за тое, існуе ідэя наблізіць пасадачныя пляцоўкі прыпынкаў грамадскага транспарту да 2-й паласы. Такім чынам, аўтобусы і тралейбусы паедуць наўпрост па 2-й паласе, не заязджаючы ў «кішэню» прыпынкаў. Дзякуючы гэтаму, ім не будуць перашкаджаць прыпаркаваныя з парушэннямі на 1-й паласе аўтамабілі (гэтая праблема не вырашаецца на працягу доўгага часу). А аб'яднанне «Гаррамаўтадар» мае намер выкарыстоўваць пры ажыццяўленні спецразметкі на гэтым участку каларовыя дабаўкі, каб стварыць прыкметную, адрозную ад ранейшых, каларовую гаму паласы. Акрамя гэтага, у Мінску прапрацоўваецца пытанне аб увядзенні фотафіксацыі парушэнняў правілаў паркоўкі каля прыпынкаў.

Транспартнікі мяркуюць, што дзякуючы новай схеме арганізацыі руху сярэдняга эксплуатацыйнага хуткасцю грамадскага транспарту павялічыцца прыкладна на 10 км/г. Цяпер аўтобусы і тралейбусы рухаюцца па горадзе з сярэдняй хуткасцю 16 кіламетраў у гадзіну.

ЗРАЗУМЕЛАЕ ЧАКАННЕ

Электронны расклад гарадскога транспарту паказаў сваю высокую эфектыўнасць. Так лічыць **намеснік генеральнага дырэктара дзяржаўнага прадпрыемства «Мінсктранс» Віктар ТОЗІК.**

Сёння на прыпынках грамадскага транспарту Мінска ўсталявана 60 электронных табло з раскладам гарадскіх аўтобусаў і тралейбусаў (з іх 20 вялікіх і 40 маленячых). Жыхарам горада яны спадабаліся. З іх з'яўленнем знізілася колькасць скаргаў пасажыраў, якія цяпер бачаць, колькі часу засталася да прыбыцця транспарту. «Як толькі ў транспартнікаў будуць дадатковыя грошы, такіх электронных табло ў горадзе стане яшчэ больш», — запэўніў Віктар Тозік.

Асобна спецыяліст нагадаў, што ў пасажыраў сталічнага транспарту нядаўна з'явілася магчымасць даведацца пра расклад транспарту з дапамогай свайго мабільнага тэлефона праз сэрвіс «Віртуальнае табло». Ён паказвае час да прыбыцця найбліжэйшага грамадскага транспарту на прыпыначны пункт, дазваляе сачыць анлайн за наземным гартранспартам і маніторыць у рэжыме рэальнага часу месцазнаходжанне машын выбранага маршрута. Яшчэ гэтая паслуга дазваляе дакладна скласці свой асабісты аптымальны маршрут. Пасажыры могуць у анлайн-рэжыме даведацца і пра прычыны затрымкі грамадскага транспарту. Сёння карыстанне гэтым сэрвісам з'яўляецца бясплатным.

НЕ «ГАНЯЦЬ» МАШЫНЫ ПАЎПУСТЫМІ

Віктар Тозік таксама паведаміў, што ў Мінску праводзіцца аптымізацыя маршрутнай сеткі грамадскага транспарту. Цяпер спецыялісты скрупулёзна вывучаюць пасажырапаток. Ужо пры пераходзе на летні расклад было прынята рашэнне прыпыніць працу некаторых гарадскіх і прыгарадных маршрутаў, а частка з іх была закрыта. І справа тут не толькі ў эканоміі сродкаў.

У сталіцы ідзе актыўная мадэрнізацыя трамвайнай інфраструктуры. Цяпер трамвайныя шляхі рэканструююць па вул. Казлова, у планах адрамантаваць іх па вул. Ульянаўскай, на ўчастку прасп. Машэрава — вул. Куйбышава. Мадэрнізацыя шляхоў вядзецца па новай тэхналогіі, якая дазволіць павялічыць тэрмін міжрамонтных работ.

ТРАЛЕЙБУСАМ І ТРАМВАЯМ — ЗЯЛЁНАЕ СВЯТЛО

Спецыяліст паведаміў, што ўжо праз некалькі гадоў у Мінску плануецца больш актыўна выкарыстоўваць грамадскі транспарт з электрасілкаваннем (тралейбусы і трамвай). З аднаго боку, гэта палепшыць экалагічнае становішча ў найбуйнейшым горадзе краіны, а таксама стане больш эканамічным праектам пасля таго, як пачне дзейнічаць айчынная атамная электрастанцыя і электрычнасць будзе таннейшай.

Сёння гарадскі грамадскі транспарт сталіцы перавозіць каля 900 млн пасажыраў у год. Самым папулярным у гараджан відам транспарту з'яўляецца метро. На другім месцы па папулярнасці знаходзяцца аўтобусы, потым ідуць тралейбусы, маршрутныя таксі, трамвай і таксі.

Сяргей КУРКАЧ. kurkach@vziazda.by