



FERROVIARUL

Moldovei

N 4 (5820) 4 februarie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941



Vasile Botnari a reiterat, că Moldova este extrem de interesată în sporirea eficienței transportului feroviar, inclusiv prin realizarea unui proiect comun ce ar permite conectarea celor trei capitale printr-o linie feroviară de mare viteză. Or, în prezent persistă situația, cind din cauza uzurii lini-

Moldova este interesată în realizarea proiectului de construcție a liniei feroviare de mare viteză București–Chișinău–Kiev

Ministrul în exercițiu al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, Vasile BOTNARI, a discutat la Istanbul cu conducerea ministerelor de profil din România și Ucraina despre inițierea unui proiect regional comun de construcție a liniei feroviare de mare viteză, care să unească Chișinăul cu orașele București și Kiev.

ilor feroviare circulația trenurilor este mult prea lentă pentru a demonstra eficiență.

Inițiativa a fost apreciată pozitiv atât de secretarul de stat al Ministerului Transporturilor din România, Maria Magdalena Grigore, cât și de viceministrul Infrastructurii din Ucraina, Oksana Reiter.

În acest context, Maria Magdalena Grigore a amintit de inițiativa creării unei linii feroviare de mare viteză între București și Iași, care să continue și către Republica Moldova. Reprezentanța Ministerului Infra-

structurii din Ucraina, de asemenea, s-a arătat interesată de posibilitatea realizării unui asemenea proiect și a optat pentru examinarea subiectului la nivel de expertiză.

Interlocutorii au convenit continuarea discuțiilor pe acest subiect în cadrul ulterioarelor întrevederi, pentru a stabili pași concreți care vor fi întreprinși de către cele trei țări ca proiectul să devină viabil. «Urmează să avem o decizie de principiu, după care să trecem la elaborarea proiectelor de investiții și a studiilor fezabilitate, pentru a

vedea opțiunile, costurile și identificarea surselor de finanțare. Consider că este un proiect de perspectivă, care poate deveni viabil, necesar țărilor noastre pentru a asigura o creștere economică mai dinamică», — a punctat ministrul Vasile Botnari.

Ministrul în exercițiu al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM, Vasile Botnari, a participat recent la Istanbul la reuniunea Comitetului interguvernamental TRACECA.

Din comunicatul de presă al MTID al RM

La Magistrala moldovenească

Dispuși să economisească

Foarte binevenită pentru colectivul stației Soldănești a fost racordarea acum câțiva ani la rețeaua de gaze naturale, care a permis modificarea radicală a tehnologiei de încălzire a clădirilor gării și postului centralizare electrică.

Astăzi aici e cald și confortabil. Or, aceasta impune, desigur, responsabilitate pentru consumarea rațională a acestei surse costisitoare de energie. Supravegherea în acest sens a fost pusă pe seama experimentatului impiegat de mișcare Anatolie Sova, care, fiind investit cu împuternicirile respective, are grijă de exploatarea corectă a celor două centrale de gaze, ajustează regimul de funcționare a acestora la temperatura mediului ambiant. Indicațiile consumului zilnic de gaze naturale sînt înscrise într-un registru special pentru a fi ulterior analizate.

Miscăriștii în frunte cu șefa stației Natalia Stepanchevici, se manifestă pozitiv și în alte domenii. Ei luptă pentru economisirea energiei electrice. Încăperile și teritoriul adiacent sînt menținute în curățenie.

Principalul obiectiv este, însă, asigura-

rea securității circulației, asigurarea condițiilor pentru deplasarea continuă a trenurilor pe sectorul din subordine. Alături de Anatolie Sova, la aceasta e considerabil și aportul impiegatilor de mișcare Rodica Țfremov, Natalia Chilimari, Svetlana Gabura, Diana Stratu.

Vlad DOBROV

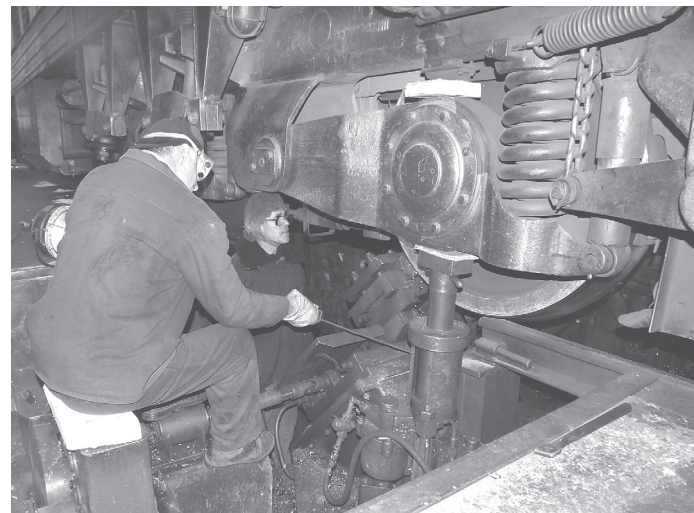
ÎN IMAGINE: Anatolie Sova supraveghează funcționarea centralelor termice

Imagine: Iurie KOZLOV



Cu toată conștiinciozitatea

La depoul locomotive de rulaj Ungheni strunjirea buzelor de bandaj ale roților se efectuează fără detașarea lor de locomotive. Aceasta este posibilă grație folosirii instalației A-41, confecționate în orașul ucrainean Ivano-Frankivsk. Drept rezultat se economisește timp și volum de muncă la executarea unei asemenea operațiuni tehnologice importante. Tot aici se efectuează și îngrijirile tehnice tip 3, reparația curentă tip 1 a locomotivelor de marcat CMA-3.



ÎN IMAGINE: lăcătușul Anatolie Casian și strungarul Grigore Păun execută strunjirea buzelor de bandaj ale osiilor montate

Vladimir OSTAPENCO

La dispunerea vagoanelor la st.Ungheni

Nodul feroviar Ungheni se caracterizează prin versatilitatea sectoarelor de producție ce intră în componența sa. Aici se efectuează transbordarea și reparația curentă cu dezlegare din garnituri a vagoanelor, repredarea, recompunerea trenurilor de marfă, inclusiv cele care pleacă peste hotarele țării.

În asemenea condiții este strict necesară o bună organizare a procesului de manevră. Angajații depoului local locomotive de rulaj își depun tot efortul pentru a face față situației. Coagulându-și forțele cu șefii de manevră, ei reușesc să dispună în timp util vagoanele pe pozițiile prevăzute. Se evidențiază, în special, mecanicul locomotivei de manevră Ivan Macovoz, care are un stagiu de muncă de 35 de ani, precum și șeful de manevră Pavel Bargan, care activează în domeniul transportului feroviar de 28 de ani (în imagine — de la stînga la dreapta).

Vlad PAVLOV

Imagine: Iurie KOZLOV



Siguranța este garantată

Între stațiile Mărculești și Mateuți ale direcției Slobodka se întinde sectorul de cale ferată aflat în subordinea specialiștilor SCB și comunicații sub conducerea electromecanicului superior Victor Melnic din secția Bălți semnalizare și comunicații. Deși circulația aici este mai puțin intensă decât la stațiile Bălți-Slobozia sau Ocnița, bunăoară, graficul reparațiilor planificate de prevenire al instalațiilor exploatate trebuie de asemenea respectat cu strictete.

Numeroase griji ce țin de asigurarea procesului tehnologic au electromecanicul Petru Rață și electromontorul Valeriu Odorescu, care supraveghează posturile centralizare electrică și aparatul liniar în zona stațiilor Unchitești și Cobilnea. Fiind niște specialiști cu experiență, competenți, disciplinați, ei îndeplinesc cit se poate de bine sarcinile primite. În sările cu relee ale acestor stații domnește ordinea, nu există probleme în ce privește starea tehnică a generatorilor diesel, prevăzute pentru cazurile de deconectare instantanee a energiei electrice.

Petru Rață (în imagine — la stînga) muncește în domeniul transportului feroviar din anul 1976, după absolvirea studiilor respective la școala tehnică «Fediko» din Chișinău, iar ulterior — a unei școli de



meserii din orașul belarus Baranovici. Valeriu Odorescu a fost angajat în secția Bălți semnalizare și comunicații în anul 2000.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN ATENȚIA CITITORILOR BIBLIOTECILOR FERROVIARE!

Biblioteca feroviară de la stația Chișinău și filialele sale de la stațiile Basarabeasca, Bender, Ungheni, Bălți și Ocnița invită cititorii să se reinregistreze pentru anul 2015.



DINASTII DE FERVIARI

Rădăcinile și coroana

Fiecare dintre noi a avut în copilărie un cuib al casei părintești. Maturizându-ne, plini de speranțe, ne-am luat de acolo zborul spre viața proprie, independentă, păstrind în inimă toate lucrurile bune, pe care au reușit să ni le ofere părinții, buneii. Pentru copiii lui Mihail și Elena Balamut un asemenea loc sacru este mica stație Tira, pierdută în cimpia largă, unde părinții au muncit o perioadă îndelungată în domeniul mișcare și, chiar plecând la odihna binemeritată, n-au abandonat-o pînă în ultimele clipe ale vieții.

Prin părțile locului natura este uimitoare, în special primăvara și vara. Pășunile răspund în jur miros de flori și iarbă, din pădurici răsună pînă noaptea triluri de privighetori. Totul e la fel ca și mai înainte. Lipsesc doar chipurile zimbătoare și pline de bunătațe ale tatei și mamei, care întîmpinau pe micul peron copiii și nepoții, privind nerăbdători prin geamurile trenului suburban. Mormintele lor se află la cimitirul satului vecin Hirtop.

Cu acești oameni dragi a și început, de altfel, dinastia feroviară, vechimea de muncă a căreia la magistrală depășește astăzi în total 350 de ani.

Mi-l amintesc, bunăoară, pe Mihail Balamut, pe care l-am cunoscut bine în timpul numeroaselor deplasări de serviciu. Era un bărbat gospodăruș, cu fire cum-pătată de țaran, cam aspru, dar nepărtinitor. L-au format un asemenea caracter, probabil, lipsurile, de care a avut parte încă în tinerețe, în perioada grea de după război. Pe atunci oamenii nu îndrăzneau să nutrească careva vise la un viitor luminos, ci încercau să supraviețuiască, adaptându-se la împrejurări care și cum putea. De aceea încă în adolescență făcneau, al cărui bunic Anton Culea se trăgea dintr-o familie de polonezi, s-a angajat ca și calfă la un fierar. Își cîștiga bucata de piine mînuind ciocanul greu de forjă. Mai apoi a avut posibilitatea să învețe la o școală de meserii și să muncească lăcătuș la fabrica de spirt, aflată nu departe de casa părintească din satul natal Hirtop. În 1950 această întreprindere a fost lichidată, dar băiatul și-a găsit imediat alt loc de muncă: în echipa de reparație a terasamentului de cale ferată.

Au urmat patru ani de armată în paza de coastă a marinei de la Marea Baltică. După demobilizare s-a angajat macagiu la stația Tira.

În acea perioadă pe direcția Slobodka a căii ferate avea loc implementarea centralizării electrice și pentru a face față noilor exigente M.Balamut se înscrie la Școala tehnică feroviară Basarabeasca, unde însușește profesia de impiegat de mișcare. Începîndu-și activitatea în calitate de impiegat de mișcare la stația Unchitești, el a rămas toată viața devotat activității nobile de asigurare a circulației trenurilor pe acest sector important de cale ferată. Administrația, remarcînd capacitățile organizatorice și principialitatea tînărului specialist, îi încredințează în 1972 funcția de șef al stației Tira, unde activitatea de muncă lăsa de dorit.

Mihail Balamut a depus multe eforturi pentru a stabili ordinea, a exclude orice caz de încălcare a regulilor securității circulației, de rebut, a asigura amenajarea estetică a clădirilor și teritoriului adiacent. Stația a devenit una exemplară pentru toate stațiile liniare.

În ce o privește pe soția dumnealui, Elena, cordialitatea căreia au moștenit-o copiii, a ajuns să muncească la calea ferată în felul următor. A locuit împreună cu părinții într-un sat de pe malul Nistrului, în raionul Vertiujeni din acea vreme, dar a rămas orfană de mică și a fost luată de unchiul Petru Crociac, care muncea mai-stru la sectorul terasament. Dinsul locuia

împreună cu familia sa în cazarma pentru picheri de la kilometrul 69 al direcției Slobodka. Absolvînd școala medie, tînăra a însușit profesia de macagiu și a fost angajată la stația Unchitești, unde a și făcut cunostință cu viitorul soț. Mihail, care și-a satisfăcut serviciul militar la marină, era flăcău prezentabil — în tricou de marinar, cu mustați arcuite, așa că inima fetei n-a rezistat. Curînd au jucat nuntă mare, cu numeroși oaspeți, rude și prieteni. Atunci, cînd sotul a fost transferat la Tira, soția l-a urmat fără nici o ezitare. Curînd a găsit și un loc de muncă pe plac: impiegat de mișcare la stație.

nici multe perspective. După serviciul în armată, în 1980 Victor a revenit acasă. O perioadă a muncit macagiu la stația Florești, iar după absolvirea școlii tehnice feroviare Basarabeasca și-a început activitatea în calitate de impiegat de mișcare la stația Cobilnea. Anume acolo a cunoscut-o pe Tatiana — o fată simpatcă, frizeriță în satul vecin Cotiujeni. Au întemeiat o familie. Și-a ademenit nevasta la calea ferată. S-au stabilit cu traiul în localitatea Ghindești, unde Victor s-a angajat șef de manevră cu dreptul de a substitui impiegatul de mișcare la stație, iar Tatiana — recepționar.

a colectivului de micăști al stației Alexăndreni. Știe să comunice cu oamenii, posedă capacități organizatorice. Și fiica dumneaei, Nadejda, a visat din copilărie să muncească la calea ferată. La balul de absolvire a școlii dirigintele, știind pasiunea elevei sale pentru domeniul feroviar, a prezentat-o în modul respectiv: **Nadejda — speranța Magistralei moldovenesti!** Și n-a greșit. Ea s-a dovedit a fi o tînără ambițioasă, absolvînd Colegiul de transport feroviar, Academia de transport, muncind în calitate de impiegat de mișcare. În prezent ea este însoțitoare de vagon în trenurile de cursă lungă.



Imagini din arhiva familiei



Acum e momentul să povestesc și despre copii. Feciorul Victor, născut în 1958, seamănă și la caracter, și la chip cu taică-său. Inițial a ocolit calea ferată. Absolvînd opt clase, a decis să însușească meseria de lemnar la școala profesională nr.3 din Chișinău. Avea o pasiune aparte pentru ea. După absolvirea școlii organizația komsomolistă l-a trimis la construcția obiectelor pentru olimpiada de la Moscova. Ar fi putut să capete o locuință și să se stabilească cu traiul în capitala Uniunii Sovietice de atunci, însă părinții îl îndemneau cu insistență să revină acasă:

— La ce-ți trebuie ție, băiat de la sat, cartierele înghesuite, agitația, forfota din oraș! Revino la bastină!

În acea perioadă republica noastră nu se confrunța cu problemele economice, iar localitățile rurale ofereau tinerilor har-

Schimbările în biografia de muncă a lui Victor Balamut au intervenit în ianuarie 1992, cînd tatăl său s-a pensionat, iar în locul lui șef al stației Tira a fost desemnat feciorul, care a continuat dinastia de muncă. În această funcție responsabilă V.Balamut, care a absolvit între timp și Colegiul feroviar din Odessa, secția cu frecvență redusă, activează și în prezent, îndeplinindu-și obligațiile de serviciu așa cum l-a învățat taică-său. Se impune prin principialitate, exigentă față de sine și față de ceilalți, reușește să mobilizeze impiegatul de mișcare la respectarea strictă a cerințelor securității circulației. Stația continuă să fie una dintre cele mai bune la calea ferată. În încăperi și pe teritoriu domnește curățenia. Deși edificiul vechi demult n-a mai fost reparat capital, el este menținut în stare bună. În preajma reviziei de toamnă cu comisia, grație suportului administrației magistralei, angajații sectorului de construcții Bălți al secției edificii civile au înlocuit trei geamuri cu termopane moderne.

Victor Balamut este un bun gospodăruș și acasă. Împreună cu soția au educat doi copii minunați: fiica Natalia și feciorul Vladislav. Pe timpuri mama Elena a înghebat o prisacă și feciorul continuă s-o îngrijească, desi nu e deloc ușor.

Tatiana, fiica cea mare a soților Balamut, a absolvit școala tehnică «Fediko», și, muncind o perioadă îndelungată impiegat de mișcare la stațiile Tira și Ghindești, a fost desemnată în funcție de șefă

Cea de-a doua fiică a soților Balamut, Valentina, a ales de asemenea calea ferată drept domeniu de activitate. Ea a studiat la Colegiul tehnic de transport feroviar, a muncit la stațiile Alexăndreni și Bălți-Slobozia, iar de curînd, împreună cu soțul s-a mutat cu traiul în orașul Ekaterinburg din Federația Rusă.

Cele relatate despre această dinastie de feroviar nu vor fi complete, dacă nu voi aminti de Gheorghe, feciorul lui Ion, fratele lui Mihail Balamut. Pînă a pleca la odihna binemeritată Gheorghe a muncit o perioadă îndelungată macagiu la stația Mărculești, iar soția sa Eudochia — casieră bilete la halta Coșernița. Fiicele lor Svetlana și Zosia, absolvînd Colegiul de transport feroviar, s-au angajat în domeniul mișcare: prima este impiegat de mișcare la stația Soldănești, cea de-a doua a muncit la stațiile Bălți-Slobozia și Tira.

Astfel arată arborele genealogic al dinastiei de feroviar Balamut. Cu rădăcini puternice, coroană bogată. Prin devotament față de profesie, tradiții, prin sîrguință copiii și nepoții celor ce au pus bazele dinastiei își marchează, de rînd cu alți feroviar moldoveni, aportul considerabil la asigurarea funcționării ritmice a Magistralei moldovenesti.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI:

1. **Întemeietorii dinastiei de muncă Mihail și Elena Balamut**
2. **Destinul fiicilor Tatiana și Valentina ține la fel de domeniul mișcare**
3. **Capul dinastiei feroviare în prezent este considerat pe bună dreptate Victor Balamut, care a luat locul tatălui la cirna stației Tira**



■ OAMENII TĂI, MAGISTRAȚĂ!



Profesia – ca moștenire

La calea ferată colectivul depoului de locomotive Chișinău este cunoscut prin tradițiile sale durabile de muncă, ce demonstrează legătura continuă a generațiilor de feroviar. Această afirmație este confirmată, bunăoară, de biografia de muncă a lui Alexandru Pavlenco, mecanic de tren diesel și de locomotivă, tatăl căruia a remorcat și el pe timpuri trenuri pe același sector, iar mama a muncit mai întâi însoțitoare de vagon, iar ulterior – la casa de odihnă a echipajelor de locomotivă.

Sfătuit de părinții săi, Alexandru a absolvit școala tehnică «Fediko» și în 1978 s-a angajat la întreprindere. Pe parcursul anilor s-a dovedit a fi un specialist experimentat, disciplinat, erudit în plan tehnic, care respectă cu strictețe cerințele securității circulației. Situația, că i se încredințează remorcarea trenurilor, dar deja de mulți ani – și a motrisei, cu care se deplasează comisia de verificare în tim-

pul reviziilor de primăvară și toamnă, vorbește despre nivelul său de profesionalism.

S-a întâmplat la fel și toamna trecută. Împreună cu Alexandru a cutreierat toate sectoarele magistralei și tinărul mecanic-secund Vladislav Porosenkov. Dinsul de asemenea poate fi mindru de arborele genealogic al familiei sale cu rădăcini feroviare. Pe timpuri în depou bunicul său a muncit mecanic al locomotivei cu abur, al trenurilor diesel. Tinărul s-a angajat la întreprindere acum opt ani în calitate de lăcătuș în secția reparații. În luna august a anului trecut a susținut examenul pentru dreptul de remorcare a trenurilor.

Vlad DOBROV

ÎN IMAGINE: mecanicul Alexandru Pavlenco și mecanicul-secund Vladislav Porosenkov în timpul reviziei de toamnă cu comisia

Imagine: Iurie KOZLOV

Om la locul lui

Toți cei din familia lui Mihail Misail, originar din satul nistrean Tudora, au fost vinificatori. Probabil, și el ar fi îmbrățișat această profesie, transmisă din generație în generație, dacă n-ar fi fost calea ferată. Romantica feroviară l-a captivat atât de mult, încât după absolvirea școlii medii s-a înscris la școala tehnică «Fediko» din capitală.

A urmat munca în secția semnalizare și comunicații, unde a fost angajat electromecanic, apoi a muncit o perioadă îndelungată electromecanic SCB. A absolvit colegiul feroviar, IITF din Dnepropetrovsk, secția cu frecvență redusă, ceea ce e de asemenea o dovadă a atașamentului său față de calea ferată. A activat în domeniul transportului feroviar mai bine de 37 de ani.

În prezent Mihail este electromecanic superior SCB la sectorul nr.13 al secției Basarabeasca semnalizare și comunicații, îngrijind instalațiile cu relee și generatoarele diesel pe sectorul de cale ferată dintre Zloți și Hagimus. Aparatajul nu e dintre cele simple, solicită atenție permanentă: unde mai pui că în listele de personal ale colectivului lipsesc citiva angajați. Motivarea muncii fiind nesatisfăcătoare, în ultimul timp tinerii nu prea doresc să însușească specialitatea de electromecanic SCB. Or, acest domeniu important, ca, de altfel, și altele, se ține mai mult pe entuziaști.

La sector, alături de Mihail Misail, muncește și tinărul electromontor Pavel Gorban, angajat de curind. Împreună se deplasează în mod regulat pe linie, efectuează la timp reparațiile planificate de prevenire, lichidează operativ defectele apărute. În caz de necesitate le vin în ajutor electromecanicii Alexandru Babenco și Gheorghe Caraman de la sectorul nr.11, care se deplasează la locul cu pricina cu trenul diesel ori cu mașina de serviciu.

Mihail Misail locuiește în zona stației Căinari, la ca-



Imagine: Iurie KOZLOV

lea ferată este angajată și soția dinsului. Aici își începe zilele de muncă agitate, care necesită atâtea eforturi și îndeminare. În cadrul reviziei de toamnă membrii comisiei au dat o apreciere înaltă gradului de pregătire al sectorului către traficul de iarnă. Printr-o dispoziție a conducătorului ÎS «Calea Ferată din Moldova» experimentatul specialist a fost premiat.

Vladimir DOBREANSCHI

SECȚIA CHIȘINĂU ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ ANGAJEAZĂ:

- ✓ economist; ✓ inginer pentru protecția muncii și securitatea circulației;
- ✓ specialist în resurse umane; ✓ electromecanic; ✓ electromontori.

Informații la tel.: 022 83-40-59

FELICITĂRI!

Colectivul și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca îi felicită cu ocazia zilei de naștere pe **Aurel LOMANOVSKII**, maistru-picher la districtul nr.8, **Ion MOGA**, maistru-picher la districtul nr.14, și **Galina LUNGU**, paznic de barieră în cadrul districtului nr.2.

*Vă dorim s-aveți de toate,
Viață lungă, sănătate.
Mult noroc, multă iubire,
Un ocean de fericire.
O casă plină de soare
Și-un trai plin de sărbătoare!*

Administrația și comitetul sindical ale secției Chișinău alimentare cu energie electrică vin cu felicitări de JUBILEU către **Tatiana ZOLOTAROVA**, contabil, **Cheorghe CIOBAN**, electromontor la sectorul energetic Ungheni; de ziua nasterii – către **Iurie GĂLESCU**, strungar, **Valentin SLEMZIN**, inginer.

■ SPORTUL STUDENȚESC

Se apropie finalul spartachiadei

După cum am relatat deja, la Colegiul tehnic de transport feroviar din Bălți se desfășoară spartachiada studenților. S-au încheiat deja competițiile la jocul de dame și șah.

Cei 15 participanți la jocul de dame s-au întâlnit la table după sistemul circular – fiecare cu fiecare. Printre băieți a invins Nicolae Sedoriuc din grupa Ig-312, care a acumulat 9 puncte. «Argintul» a revenit absolventului grupei ODg-411 Eduard Palodiciuc, care și-a înscris la activ cu un punct mai puțin. Vlad Bălățel (grupa TFG-2023) a adunat 7,5 puncte, ocupând astfel locul trei.

lata și învingătoarele turneului de fete: Irina Sava, grupa TAG-322, Nicoleta Moglan, grupa Ig-418, Viorica Calina, grupa TFG-2023.

La șah locurile premiante au fost disputate de asemenea după sistemul circular. Cele 8 puncte acumulate i-au asigurat

victoria elevului grupei ENg-312 Dumitru Crudu. Nicolae Sedoriuc și-a înscris la activ 7 puncte, ocupând locul doi, iar Roman Seinic (grupa TFG-2023) s-a plasat pe locul trei.

Toți învingătorii au fost distinși cu diplome.

Conform rezultatelor obținute la toate cele șase probe din programul spartachiadei în fruntea clasamentului se află elevii din grupa TFG-2013 – pedagog Vera Burduja – cu 54 de puncte. Sportivii din grupa TAG-322 – pedagog Ghenadie Gutu – au acumulat 42 puncte, iar cei din grupa ODg-411 – pedagog Vladimir Bejan – 32 de puncte.

Spartachiada studentească se apropie de final, urmează a fi stabiliți învingătorii la ultimele trei probe sportive: armrestling, tragerea funiei și baschet.

Nicolae ANDRUH

ÎNTREBARE – RĂSPUNS

Ne salvează ceaiul

Am putea cumva să ne protejăm organismul contra radiației, emanate de monitoarele computerelor?

Galina, mun.Bălți

În opinia savanților chinezi, această problemă o pot soluționa cu succes doar două căni de ceai verde, consumate pe parcursul zilei.

Secretul se ascunde în frunzele acestui ceai. Ele conțin microelemente speciale, capabile să anihileze impactul radiației provenite de la monitoarele calculatoarelor. De altfel, catechinele prezente în ceai sînt de peste o sută de ori mai active decît binecunoscuta vitamină C. Ele protejează de asemenea organismul de tot felul de anomalii, care ar putea cauza dezvoltarea bolilor oncologice. În cazul dat vitamina E cedează acestora, nici mai mult, nici mai puțin, de 25 de ori!

Aspirina unicat

Am aflat că aspirina, de rînd cu scăderea febrei, mai posedă și alte proprietăți unice. Povestii- ne despre ele.

Veronica, mun.Ungheni

Calitățile antitermice ale aspirinei sînt cunoscute de toți. Dar nu fiecare știe, că ea protejează organismul uman de afecțiunile vaselor sanguine și inimii. În plus, de curind a devenit cunoscută încă o proprietate excepțională a aspirinei: grație acestui preparat profilaxia cancerului pancreasului devine eficientă.

Avertizare: aspirina are contraindicații foarte serioase, de aceea nu trebuie să se facă abuz de ea, folosind-o nelimitat.

Absolut incontestabil e, că administrarea acestui preparat în doze mici ajută – nu doar la prevenirea în multe cazuri a bolilor cardio-vasculare, ci și diminuează cu circa o treime riscul dezvoltării cancerului la pancreas.



CURIOZITĂȚI DIN LUMEA-NTREAGĂ

Cele mai neobișnuite hoteluri din lume

Fantezia omului a inventat hoteluri dintre cele mai ciudate: foste închisori, camere din țevi de beton armat pentru apeeduct, hotele-capsule, hotele în camioane, tramvaie și avioane, ba chiar și «camere» în frunzișul copacilor.



1. Să începem cu **Hotel de Vrouwe van Stavoren din Olanda**. Camerele lui sînt construite din cele mai veritabile butoaie de vin. Fiecare butoi a avut o capacitate de 14,5 mii litri de vin, iar astăzi adăpostește două paturi, un televizor, aparat de radio, o cabină de duș și un mic salon, unde vizitatorul se poate odihni la o ceașcă de cafea ori o cupă de vin.

2. V-ați gândit vreodată cum poate să arate Calul Troian din interior? Foarte neobișnuit, dacă privești hotelul **About La Balade des Gnomes!** În acest hotel din Belgia veți găsi 10 dormitoare amenajate într-un mod neobișnuit și stilizate după motivele unor povești din toate cele patru colțuri ale lumii.

3. Vizitînd Chile, nu treceți cu privirea **Magic Mountain Hotel, Chile**, care are forma unui vulcan, dar nu erupe lavă, ci apă. Întreg hotelul este acoperit cu plante și

mușchi, ceea ce-l face magic. Aici există 55 de camere cu vedere minunată spre pădure, fiecare purtînd nume de păsări din partea locului.

4. Dacă nu vă plac pestii, n-o să vă placă nici hotelul **Conrad Maldives Rangali Island**. Acest hotel din localitatea balneară Rangali de pe insulele Maldive propune oaspeților să viziteze restaurantul subacvatic aflat la o adîncime de 5 metri sub o cupolă de acril superrezistentă. Tot acolo tinerilor însurăței li se propune să petreacă prima noapte pe fundul mării.

5. În Suedia, însă, se poate vizita hotelul de gheață **The Ice Hotel**. În fiecare an el este construit din nou, drept material de construcție servind gheața și zăpada. Vizitatorii vor trebui să stea pe scaune de gheață, să doarmă pe paturi de gheață: pe piei veritabile de ren, în saci de dormit, lenjerie și fes termice. Deoarece primăvara hotelul se topește, vara doritorii pot locui aici în căsuțe de lemn și pescui în riulețul din preajmă.

6. Într-o pădure din Suedia există ciudatul hotel **Mirror Cube**. El pare invizibil din cauza pereților făcuți cu panouri-oglinzi, care reflectă vegetația din jur. Tot aici puteți locui într-o cameră-cuib.

Cele mai oribile băuturi din lume

Cunoaștem numeroase băuturi naționale din diverse țări. Însă unele din ele sînt atît de stranii și înspăimîntătoare, încît fac să dispară orice dorință de a le gusta. De aceea, înainte de a comanda băutura tradițională într-o țară necunoscută asigurați-vă că ea lipsește în lista, întocmită de **National Geographic**.

1. Turștii, ce călătoresc prin țările Asiei de Sud-Est, nu se mai arată surprinși de vinul cu șerpi (vin de orez ori spirt de cereale cu un șarpe în sticlă), precum și de

bucatele din reptile. Dar puțini sînt cei ce vor avea curajul să guste koktailul numit «**singe de șarpe**».

La prepararea lui sînt necesare numai două ingrediente: o băutură alcoolică tare și un șarpe, căruia i se taie capul. Singele șarpelui este scurs și amestecat repede cu alcool. Băutura trebuie înghițită rapid, înainte ca singele să se coaguleze. «Singe de șarpe» poate fi servit, bunăoară, în orașele din Vietnam, Tailanda, Indonezia.

2. **Mescal** — băutură alcoolică tradițională mexicană, preparată din suc fermentat de agavă. Uneori în ea se adaugă o larvă mare a moliei *Hypopta agavis*.

3. **Vinul din șoareci** este o băutură tradițională în China și Coreea. La prepararea lui se folosesc șoarecii abia născuți, care au nu mai mult de trei zile. Aceștea sînt puși într-un vas cu vin de orez și lăsați la macerat 12-14 luni.

4. **Cicea** este larg răspîndită în țările Americii de Sud, în particular Peru, Chile și Ecuador. Particularitatea acestei băuturi tradiționale constă în aceea, că toate ingredientele sînt rugumate de femeile din partea locului. După aceasta masa obținută se diluează cu apă caldă și se pune la macerat. Se consideră, că fermenții din salivă descompun amidonul pînă la starea de zahăr simplu, care stimulează procesul de fermentație. De remarcat, că acest mod de preparare a cicea se regăsește doar în unele sate, pentru turiști băutura este preparată în cea mai mare parte din făină de porumb fără masticarea ingredientelor.

5. **Băutura cu deget** se prepară în orașul canadian Dowson, în barul Sourtoe Cocktail Club, denumirea căruia se traduce astfel: «Club amatorilor de cocktail cu deget acru». Principalul component al băuturii este degetul piciorului de om, adăugat de fiecare dată la băutura comandată. Tradiția a luat naștere în anul 1973, cînd căpitanul Dik Sthivenson a aruncat de dragul distracției un deget înghețat descoperit în timp în cupă și le-a propus tovarășilor să bea conținutul ei. Ritualul trebuie respectat numai decît: în timp ce persoana respectivă bea cocktailul va atinge cu buzele degetul din cupă. Apropo, este interzis a înghiți degetul, pentru că în toate băuturile se folosesc aceleași degete.

In memoriam



În ianuarie 2015 a plecat la ceruri fostul șef al secției stomatologie de la policlinica feroviară a st. Chișinău, Feroviarul de onoare

Ivan DEATLOV

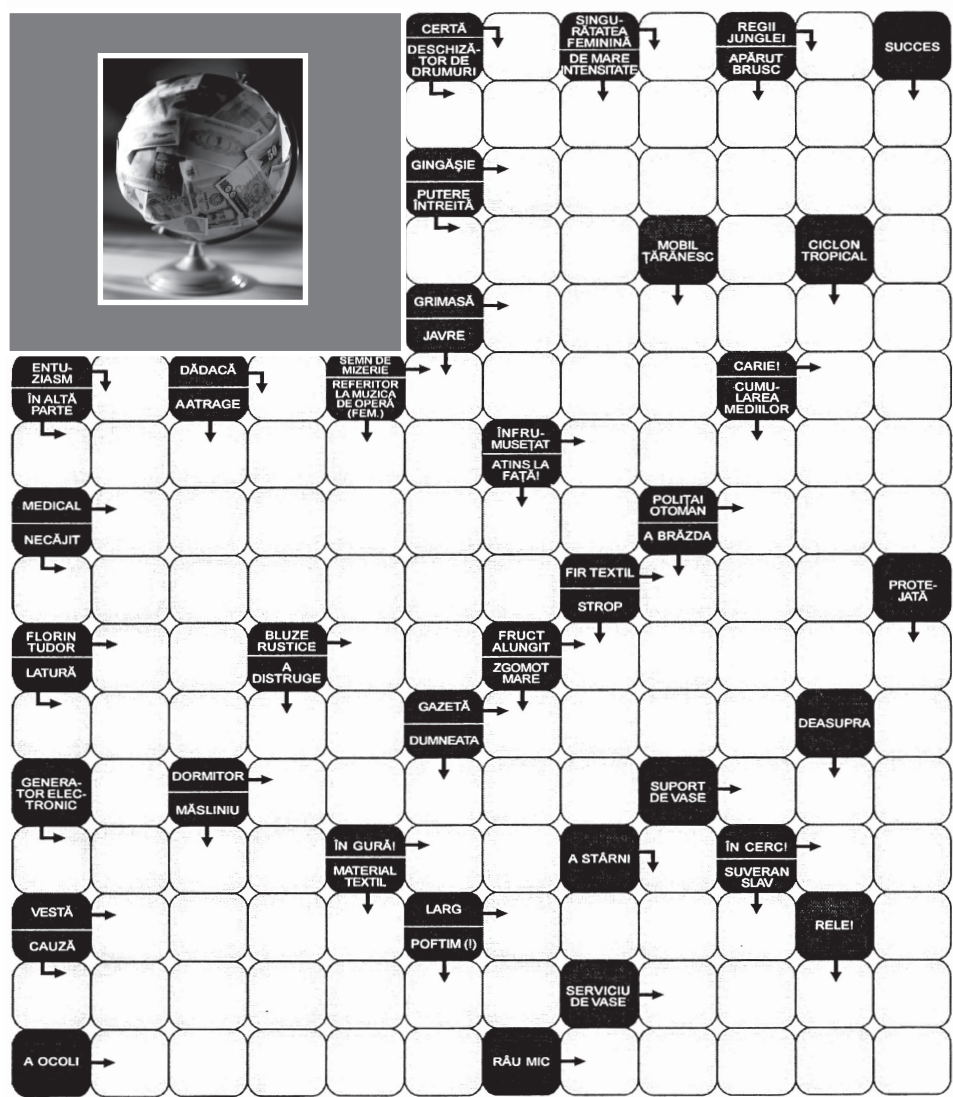
Ivan Deatlov s-a născut în anul 1932. A absolvit Școala de medicină a Marinei militare din Odessa și a fost trimis să-și facă serviciul în cadrul Flotei maritime-militare de nord. În anul 1961 a sosit la Chișinău. Aici a absolvit facultatea de stomatologie a Institutului de stat de medicină din acea vreme. A muncit la Policlinica republicană de stomatologie, după care a condus secția stomatologie a policlinicii nr.11 din Chișinău.

În anul 1980 el și-a început activitatea de muncă la Spitalul clinic central al căii ferate în calitate de șef al secției stomatologie. Pe parcursul anilor de muncă Ivan Deatlov a implementat 25 propuneri de raționalizare în domeniul tehnicii stomatologice, lui i s-a acordat categoria medicală superioară. Dînsul a fost un specialist excelent, dar și o personalitate creativă talentată: picta foarte bine, cînta minunat. Cu alte cuvinte, a fost un om erudit.

Dumnezeu să-l odihnească în pace.

Centrul de medicină a muncii de la Calea Ferată din Moldova

Integrame



Din revista «Integrame pentru toți»



Primul avioautomobil

În SUA a început producerea în serie a autoturismelor zburătoare. Compania Terrafugia a încheiat cu succes testarea primului automobil zburător din lume și a adunat deja comenzi pentru producerea unui lot de 100 mașini de acest fel.

Automobilul zburător a ocupat mereu un loc aparte în fanteziile americanilor, dar și ale întregii omeniri. Mașina The Transition are două locuri — unul pentru șofer și altul pentru pasager, patru roți și aripi pliante.

În timpul probelor automobilul zburător s-a ridicat în aer de asupra aeroportului din Pitsburg, statul New-York la înălțimea de 430 metri în opt minute.

Avioautomobilul poate atinge viteza de circa 112 km/oră pe șosea și 184 km/oră în aer. Costul lui este de 279 mii dolari. Peste 100 de persoane au depus deja un avans și în anul viitor primii vor deveni posesorii acestor autoturisme. Compania-productătoare a constatat un interes sporit față de această inovație peste hotare. Cel mai activ s-au implicat în discuții fanii din Franța ai remarcabilului actor Jean Mare, milioanele de spectatori amintindu-și cit de ușor reușea acesta să scape de urmă-

rirea poliștilor cu limuzina sa zburătoare Citroen Fantomas. Aripiile, care se deschid automat în momentul startului, au o lățime de opt metri. La aterizare ele se pliază de-a lungul caroseriei. Mașina își ia zborul de pe o șosea asfaltată la viteză maximă după un parcurs de 762 metri. Înălțimea maximă a zborului este de 500 metri, ceea ce pentru automobilisti din multe țări este un plus, deoarece nu trebuie să capete permis de zbor din partea autorităților. În SUA și țările-membre UE, bunăoară, zborul aparatelor mici fără înștiințarea instanțelor oficiale respective sînt permise anume pînă la această înălțime. Guvernul a făcut o serie de concepțiuni pentru ca invenția să capete viață. În particular, ea a fost inclusă în categoria avioanelor ușoare cu motor, deși automobilul depășește cu 40 kilograme greutatea admisă pentru clasa respectivă.

