



FEROVIARII Moldovei

N 27 (5843) 8 iulie 2015

Ziarul apare din 1 mai 1941



LUNI — ZI A CONTROLULUI

Lunea trecută, pe 6 iulie, directorul general al ÎS «Calea Ferată din Moldova» Vladimir CEBOTARI a organizat Ziua controlului. Pe parcursul săptămânii trecute transportul feroviar a funcționat în regim obișnuit, a fost asigurată securitatea circulației trenurilor de marfă și călători.

A fost înregistrat un incident de transport la stația Bahmut, unde s-a defectat un releu.

La remiza vagoane nr.4 a avut loc un traumatism de muncă. În urma lui a avut de suferit lăcătușul Anatolie Coptun, anul nașterii 1954. Cazul este investigat pentru a se stabili partea de vină a victimei.

Subdiviziunile de infrastruc-

tură ale magistralei au activat în conformitate cu planul aprobat. Continuă demontarea macaralelor feroviare. Până la ora actuală au fost demontate 9 macarale de acest fel. Își așteaptă rindul cea de la stația Revaca. S-a obținut permisiunea pentru construcția a cinci bariere. Sint în curs de pregătire documentele tehnice pentru montarea camerelor video în zona acestora. Acțiunile întreprinse vor permite supravegherea strictă a circulației mijloacelor de transport auto prin pasajele de nivel fără paznic.

De la începutul lunii iulie întreprinderea de producere a traverselor din beton armat de la Bălți a fabricat 1200 traverse atit de necesare în activitatea picherilor. Vara este perioada cea mai fierbinte în gospodăria liniei. Pentru luna iulie au fost planificate două «ochiuri» tehnologice, urmează a renova 1600 metri de linie. Temperaturile ridicate ale aerului înmulțesc grijile specialiștilor gospodăriei liniei. De rind cu supravegherea permanentă a stării șinelor și traverselor, pe unele sectoare s-a instituit limitarea vitezei de

circulație; au fost supuse instruirilor echipajele de locomotivă, care vor remorca trenuri pe traversele infierbintate. Toate trenurile de intervenție în caz de incendiu sint verificate și pregătite să acționeze. E necesar a avea în rezervă locomotive alimentate cu combustibil pentru cazurile operative imprevizibile de solicitare a acestora pe linie.

Directorul general monitorizează situația economico-financiară complicată a căii ferate. Continuă să se facă resimțit deficitul mijloacelor bănești. Zilnic magistrala

pierde circa două milioane de lei. Agenții economici din republică se confruntă cu mari probleme în activitatea de afaceri, s-au redus la minimum cantitățile de mărfuri transportate de acestea, ceea ce influențează negativ indicatorii activității economice a CFM.

În asemenea circumstanțe nefavorabile la calea ferată a devenit extrem de acută problema achitării salariilor. Din păcate, dificultățile existente nu consolidează colectivul, parțial și din cauza că în teren conducătorii subdiviziunilor nu prea informează feroviarii despre situația reală, deși știu destul de bine că volumul traficului de marfă și călători s-a redus la minimum.

Irina KRAEVSKAIA

CONCORDANȚĂ ȘI SACRIFICIU

REPORTAJ DE LA PRIMA POZARE

La ÎS «Calea Ferată din Moldova» a avut loc prima pozare din acest an a panourilor de linie. Aceasta s-a întâmplat la kilometrul 76 al direcției Cahul, unde pe linia curentă largă—Prut-1 s-a reușit a renova pe parcursul unui singur «ochi» tehnologic 900 metri de linie cu probleme.

Sectorul de sud al magistralei noastre poate oferi multe posibilități pentru creșterea în continuare a volumului traficului mărfurilor de tranzit și locale. Pentru a beneficia de ele la un randament maxim e necesar a îmbunătăți serios infrastructura căii ferate, care, din păcate, nu corespunde cerințelor actuale. Numeroasele focare de putregai, care apar din cauza deteriorării masive a traverselor vechi de lemn, limitează factorii principali ai competitivității: viteza și tonajul trenurilor. Rezolvă întrucitva problema lucrările de rărîre a putregaiului, executate de picheri prin metoda pozării singulare a traverselor din beton armat. Or, soluția definitivă ar fi reparația capitală a liniilor. Anume aceasta ar ameliora radical situația creată.

În pofida dificultăților financiare, administrația căii ferate încearcă să găsească mijloace pentru a rezolva cit de cit problema acută a infrastructurii. În această ordine de idei pe 30 iunie curent a avut loc pozarea ordinară demult planificată a panourilor de linie. Deși este deocamdată prima în anul curent din cauza deficitului acut de materiale, ea însuși totuși o doză de optimism specialiștilor SML-130 și secției linii nr.3.

Numerosi factori au contribuit la executarea în termene restrinse și calitativă a acestei lucrări. Cu ceva timp înainte a fost reparată și pregătită tehnica de linie: macaralele de deszasamblare și pozare, mașina VPO, buldozerile și greiderile. Muncind fără a-și precupeți forțele, echipa maistrului Vasile Monastîrli a efectuat la baza de producere a SML-130 operațiunea responsabilă de asamblare a numărului necesar de panouri, care mai apoi au fost încărcate pe platformele macaralei de pozare. S-a muncit minuțios la diagnosticarea prisme de balast, proiecta-

re, calculare a cheltuielilor reale. A fost restabilită osia liniei de cale ferată, fiind consolidată cu țărushi și pari mici în locurile ruperii profilului longitudinal. După cum se știe, panourile de linie pot fi pozate cu o deviere de la osia proiectată nu mai mare de 3 cm pe sectoarele drepte și 5 cm la curbe.

A fost planificată pînă în cele mai mici detalii chestiunea transportării montatorilor la locul desfășurării lucrărilor. Din partea secției liniei la operațiunea de pozare au participat echipa mecanizată și coloana mecanizată, podarii, specialiștii în terasament, precum și picherii districteilor 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13. Picherii, mulți dintre care au fost nevoiți să se scoale cu noaptea-n cap, au fost transportați pe linia curentă de lingă largă nu doar din localitățile învecinate, dar și din cele îndepărtate, precum Cimișlia, Basarabeasca. Ei au fost dotați cu instrumentele necesare, aparate de sudat, mecanisme



hidraulice — ciocane de burat și cricuri. E semnificativ și aportul mecanicilor depoului de locomotive Basarabeasca, care au asigurat cu tracțiune bună trenurile de deszasamblare și pozare, mașina VPO și vagonul-pilnie. Un moment extrem de benefic pentru toți participanții la operațiunea de pozare — vreo 190 la număr — l-a constituit alimentarea organizată cu

bucate calde, aprovizionarea cu apă potabilă.

Însăși procesul tehnologic, bazat pe metoda de flux cu utilizarea unui complex mecanizat de mașini puternice, s-a desfășurat în felul următor. Grație situației, că la sudul republicii se luminează devreme și vizibilitatea e bună, linia de cale ferată a putut fi blocată deja la orele șase

dimineața. Cerul era senin, razele soarelui lumineau puternic. Primul a pornit munca trenul de deszasamblare sub conducerea maistrului Ion Carabeț. Îl remorca încet o locomotivă, mecanicul căreia îndeplinea cu exactitate dispozițiile. Urmău un șir de platforme dotate cu dis-





CONCORDANȚĂ ȘI SACRIFICIU

REPORTAJ DE LA PRIMA POZARE

(Sfârșit. Începutul în pag. 1)

pozitive pentru adunarea rapidă a materialelor vechi. În final s-a implicat și macaraua. Un grup de montatori de linii abia de reușea să desșurubeze eclisele de șine la joante.

Imediat ce panourile de linii vechi au fost evacuate de pe terasamentul de pietriș, au pornit motoarele buldozerele și greiderele, ce-și așteptau rindul pe pagiștea din preajma liniei. Ele au fost transportate înapoi pe platforme feroviare și descărcate cu ajutorul unui mecanism original, elaborat de raționalizatorii SML-130 de la st. Basarabeasca. Tâind cu o rapiditate uimitoare pentru asemenea mijloace tehnice voluminoase stratul superior al prisme



de balast, mecanizatorii o netezeau cu multă îndeminare, pregătind-o pentru pozarea noilor panouri de linii.

Curind veni și rindul trenului de pozare — mastru Vitalie Șavriev, cu o macara cu braț lung în frunte. Bătând ritmul la joante cu roțile sale, el a pornit deplasarea de la cel mai apropiat punct de ramificare — stația largară. Fetele mecanicului Gheorghe Diacov, operatorului Mihail Gurin și altor membri ai echipei erau concentrate. Urma o operațiune tehnologică, care necesita acțiuni bine coordonate, precizie. După o comandă militărească scurtă este detașat mecanismul de fixare al celui mai apropiat panou de linii dintre cele încărcate pe platforme. Panoul este agățat și macaraua îl scoate lin de pe platformă. Jos îl așteaptă încordați montatorii de linii. Ei îl apucă din ambele părți, prevenind balansarea în timpul coboririi lente și îndreptind capătul din spate pentru a fi unit cu ultimul segment al liniei. Immediat ce joncțiunea s-a produs, eclisele de șină se fixează provizoriu cu doi buloni. Capătul din față al panoului a fost direcționat pe osie și pozat definitiv pe terasament.

Mașina de pozat din componența trenului, sondând cu roțile metru cu metru segmentul abia fixat, se mută pe el mai departe și operațiunea este reluată de la capăt. În urma trenului împins din spate de locomotivă vin montatorii de linii, care

fixează segmentul de linie cu numărul necesar de buloni. Ceva mai departe, pe măsura creșterii volumului de muncă, pe linie își fac apariția alți picheri. Se măsoară lățimea ecartamentului, se aud lovituri seci de tirnăcop. O întreagă armată de oameni în veste portocalii luptă pentru securitatea circulației.

Acțiunile unui contingent atât de mare de feroviar, ocupați la diferite lucrări pe sectorul de linie reparat, demonstau o bună coordonare, înțelegere din jumătate de cuvânt. Fiecare specialist își știa locul în cadrul acestui mecanism bine organizat. Se făceau resimțite profesionalismul, experiența. Dar și rolul organizator al șefului serviciului linii Petru Saracuța, al conducătorului SML-130 Victor Podgurskii, al șefului interimar al secției linii nr.3 Ivan Tkacenko, al inginerilor-sefi, ai altor specialiști de la cele două întreprinderi — maiștri mașini de linii, maiștri ai districteilor și sectoarelor de picheri, implicați cu toții în desfășurarea procesului tehnologic. Era prezent acolo și Eugeniu Gnizob, mastru pentru reparația și exploatarea mașinilor grele.

De regulă, în timpul proceselor de pozare crează dificultăți suplimentare necesitate de îndoirii șinelor la curbe, care solicită eforturi semnificative. Însă de data asta nu au existat asemenea probleme, deoarece sectorul renovat are doar două

curbe cu rază medie. Dureri de cap mult mai mari le-au provocat picherilor pasajul de nivel fără paznic și platforma pentru imbarcarea călătorilor. Pardoseala de beton a pasajului a trebuit să fie sustrasă (apoi așezată la loc!). Iar lângă platforma lungă de câteva zeci de metri n-a fost posibilă folosirea mașinii VPO după pozarea noilor panouri de linii, de aceea lucrările grele de rectificare și burare au fost executate acolo manual.

În rest, mașina de rectificare-burare — mecanic superior Vasile Suman — a fost de mare folos, după ce macaraua de pozare și vagonul-pilnie, care a implut cu pietriș spațiile dintre traverse, și-au îndeplinit misiunea. La tasarea balastului s-au folosit plăcile cu vibrator cu acțiune direcționată, iar la rectificare — mecanisme electromagnetice, care atrag șinele și ridică linia la înălțimea necesară. Automatizarea proceselor de burare și rectificare este un mare beneficiu pentru picheri. Ea sporește semnificativ calitatea restabilirii capacității portante și a geometriei liniei de cale ferată comparativ cu munca manuală istovitoare, dar și reduce substanțial numărul picherilor, care execută această operațiune tehnologică importantă.

După ce mijloacele tehnice ale SML-130 și-au încheiat misiunea și au părăsit linia curentă, a sosit trenul de menaj. Picherii au adunat de pe marginea liniei

instrumentele, mecanismele, ancorele de șină împotriva fugirii, precum și rămășițele panourilor vechi. Traversele din beton armat, care s-au desprins în timpul deszasamblării, vor mai prinde bine la rădirea focarelor de putregai al traverselor pe alte sectoare, pe cind cele de lemn erau atât de putrede, încât s-au rupt în bucăți. Nu e de mirare: acest segment de linie de un kilometru n-a fost reparat capital aproape treizeci de ani și a fost menținut în stare de funcționare numai prin pozări singulare de traverse.

Curind linia curentă a fost redeschisă pentru circulație. Peste puțin timp pe ea s-au deplasat primele marfă. În următoarele câteva zile picherii vor avea niște griji suplimentare, legate de ajustarea definitivă a sectorului reconstruit la parametrii tehnici necesari: rectificarea în continuare cu burarea traverselor în locurile deviate de la nivelul convenit, strângerea bulonilor de la joante etc.

Pe această direcție a căii ferate, foarte importantă pentru traficul de marfă între Basarabeasca și stația Giurgiulești, necesită ameliorare sectorul dintre kilometrii 76 și 44. Odată cu alocarea volumului suficient de materiale din suprastructura liniei reparațiile capitale aici vor continua indiscutabil. Conștientizând importanța acestei sarcini, specialiștii SML-130 și secției linii nr.3 sint pregătiți să îndeplinească toate lucrările, ce țin de perfecționarea gospodăriei linii și sporirea securității circulației.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINI — secvențe ale procesului de muncă:

1. Petru Saracuța, Victor Podgurskii, Vladimir Dabija
2. Ivan Tkacenko, șef-interimar al secției linii nr.3
3. Mecanic de locomotivă Victor Ere-meșev și mecanicul-secund Andrei Vanev
4. Mecanicul mașinii de pozat Gheorghe Diacov
5. Mecanicul mașinii de pozat Mihail Gurin
6. Buldozeristul Anatolie Buzdugan

Imagini: Iurie KOZLOV



■ CONȘTIENȚIZÂND SITUAȚIA

Picherii SL nr.1: economisesc la maximum în luna lui cuptor

Luna iulie — apogeul verii și cea mai caldă lună a acestui anotimp, luna lui cuptor — constituie o perioadă fierbinte nu doar pentru agricultori, ci și pentru specialiștii gospodăriei liniei a Magistralei moldovenești. Ei fac față cu succes sarcinilor de îngrijire a liniilor, de asigurare a securității circulației trenurilor în condițiile temperaturilor ridicate.

Această perioadă a fost precedată de o pregătire serioasă a întregii gospodării liniei pentru activitatea de vară 2015, realizare remarcată în timpul reviziei de primăvară cu comisia a Magistralei moldovenești. A fost menționată de asemenea atitudinea responsabilă și conștiincioasă vizavi de pregătirea către traficul estival de marfă și călători a colectivului secției liniei Chișinău, condus de Anatolie Fricățel, specialist cu experiență, Feroviar de onoare. Buna pregătire a creat premise pentru activitatea cu succes în lunile de vară a picherilor din capitală.

— În scopul ameliorării stării tehnice a pasajelor de nivel, asigurării securității circulației trenurilor și a mijloacelor de transport auto, — reiterează șeful secției Anatolie Fricățel, — conform dispoziției S/58 a șefului magistralei, în lunile mai-iunie 2015 specialiștii secției noastre în comun cu reprezentanții poliției rutiere, ai organelor puterii locale, sectoarelor de exploatare a drumurilor, secțiilor nr.1 semnalizare și comunicații, alimentare cu energie electrică au inspectat pasajele de nivel. S-a constatat că starea acestora este satisfăcătoare.

Picherii secției liniei din capitală au pozat cu forțele proprii de la începutul anului curent 2972 traverse pentru a răi focarele de putregai. Au fost asanate astfel 672 focare, 550 dintre care — pe traseele principale. În timpul reviziei de primăvară cu comisia din cadrul secției liniei nr.1 s-au constatat 28026 grupuri de traverse deteriorate. Din cauza imposibilității de a primi numărul necesar de traverse noi din beton armat, s-a decis demontarea traverselor din beton pe liniile neexploatare pentru a fi utilizate repetat la răirea focarelor de putregai. Până în prezent au fost luate la evidență 1248 asemenea traverse. Ele au fost folosite pe liniile stațiilor Chișinău, Ghidighici, Strășeni, Bucovăț, Sipoteni, Pirlita, ceea ce a permis anularea avertizării în legătură cu focarele de putregai la kilometrul 1583 al liniei curente Strășeni—Bucovăț și sporirea vite-

zei de circulație a trenurilor pe sectorul respectiv.

Au fost executate lucrări de pregătire pe sectorul de linie nr.7 pentru efectuarea de către specialiștii ucraineni a testărilor trenului diesel modernizat D1.

Conștientizând situația economico-financiară dificilă a căii ferate, specialiștii principali ai secției profită de fiecare posibilitate pentru a economisi cât mai mult. E vorba de materialele pentru suprastructura liniei, reducerea consumurilor de exploatare, apă, energie electrică etc. În scopul obținerii economiilor și veniturilor suplimentare picherii secției liniei nr.1 au demontat linia cu ecartament îngust pe sectorul Pirlita—Unțești. Au muncit acolo cu multă sîrguință montatorii liniei de la districtul 8 Vladimir Lomaca, Ion Berectari, Ion Gheață, Iurie Evco, montatorii liniei de la districtul 9 Vladislav Dragomir, Anatolie Albu, Mihail Mereniuc, Constantin Moraru, Dumitru Chira. La stația Beresti au fost demontate macazurile nr.22, 18, 20 și GP-2. La executarea acestor lucrări s-au impus prin muncă calitativă montatorii liniei de la districtul 11 Nicolae Rusu, Serghei Nisteriuc, Serghei Fuior. Materialele în stare bună au fost luate la evidență și vor fi folosite a doua oară, iar cele deteriorate vor fi predate ca metal uzat și astfel calea ferată va obține venituri suplimentare.

...Aidoma unor vase sanguine, ce asigură vitalitatea organismului uman, liniile de cale ferată ale Magistralei moldovenești asigură în regim non-stop, pe parcursul întregului an, în orice condiții climatice circulația neîntreruptă a trenurilor. Deseori pasagerii, călătorind vara pe căile ferate din republică, atunci cînd și asfaltul se moaie, nici nu-și imaginează ce muncă responsabilă îndeplinesc specialiștii gospodăriei liniei a Magistralei moldovenești, inclusiv și cei din secția liniei Chișinău, pentru a asigura circulația ritmică a trenurilor, deci, și securitatea fiecăruia dintre ei.

Liliana NICHIFOROV



ÎN IMAGINE: echipa întâia a districtului 3 din cadrul secției liniei nr.1 — maistrul-picher Tudor Popov (al treilea din stînga) — efectuează lucrări de rărire a focarelor de putregai al traverselor. Montatorii de linii: Rodion Rașcu, Dumitru Buga, Anatolie Voloșciuc, Tudor Chiriac, Anatolie Sacara și Alexandru Vrabie

Imagine: Iurie KOZLOV

Specificul sectorului SCB condus de electromecanicul superior Vasile Kapeliuh din cadrul secției Chișinău semnalizare și comunicații, care se întinde de la Mereni pînă la Bălțata, constă în aceea, că include două direcții importante de cale ferată.

Aceasta presupune o responsabilitate mare pentru îngrijirea tehnică a instalațiilor posturilor centralizare electrică. Specialiștii de aici fac față sarcinilor, efectuează acțiunile planificate de prevenire conform graficului, lichidează operativ defectele apărute, care se pot întimpla oricînd. Își îndeplinesc bine obligațiile electromecanicii Victor Mirgorodskii, Nicolae Sava, electromontorii Stanislav Mindrescu, Valeriu Verdeș și alții.

Vladimir PAVLOV

ÎN IMAGINE: electromecanicul superior Vasile Kapeliuh muncește în secția nr.1 semnalizare și comunicații din anul 1985, și-a făcut studiile la Colegiul feroviar din Liviv

Imagine: Iurie KOZLOV

Acțiuni — conform orarului



Mișcăriștii de la sud reduc consumurile

Blitz-interviu

Stația feroviară Basarabeasca pe bază de autogestiune, care este un adevărat avanpost în zona de sud a Magistralei moldovenești, mai intrunește și alte 15 stații liniare. Deja 11 ani această întreprindere mare și complicată a serviciului mișcare este condusă de Nicolae Dimov, specialist experimentat, Feroviar de onoare. Stagiul lui de muncă în domeniu constituie aproape 40 de ani. Despre cum reușește colectivul mișcăriștilor din subordinea sa să realizeze indicatorii de producere în această perioadă dificilă pentru calea ferată, despre reducerea consumurilor de exploatare, despre munca de economisire — în dialogul corespondentului nostru cu șeful mișcăriștilor de la Basarabeasca Nicolae Dimov.

— **Dle Nicolae Dimov, pentru început ar fi necesar să vă referiți la chestiunea cea mai actuală: care e situația la capitolul reducerea cheltuielilor, economisirea resurselor materiale?**

— La ora actuală stația Basarabeasca se confruntă cu cele mai mari probleme din ultima perioadă de timp, cauzate de situația de ansamblu la Calea Ferată a Moldovei și de scăderea catastrofală a volumului traficului de marfă și călători. Această instabilitate a apărut pe fundalul realităților din Ucraina, cu care Moldova are frontiere teritoriale și vamale. Colectivul mișcăriștilor noștri conștientizează situația și în această perioadă dificilă depune eforturi și mai mari pentru diminuarea consumurilor de exploatare, astfel încît să se mențină pe linia de plutire. Colectivul stației Basarabeasca, bunăoară, a înregistrat succese semnificative la reducerea consumurilor de exploatare în primele cinci luni ale anului curent: planul de consum al apei fiind de 169 metri cubi, în realitate s-au consumat 127 metri cubi, adică economiile au constituit 42 metri cubi; s-a planificat consumarea a 44400 kVt de energie electrică, dar s-au folosit cu 5268 kVt mai puțin; volumul gazelor naturale consumate s-a diminuat cu 3363 metri cubi față de cifra planificată.

— **Dar care e situația privind reducerea cheltuielilor de exploatare la stațiile liniare?**

— Colectivele stațiilor liniare au conștientizat și ele problemele căii ferate, precum și responsabilitatea pentru soarta magistralei, pentru prestația lor de muncă. Rezultate destul de bune la capitolul economisirea consumurilor de exploatare înregistrează stațiile Căinari și Taraclia. La Căinari, bunăoară, colectivul condus de Serghei Leanca a obținut următorii indicatori: consumul real de cărbune a constituit 7,787 tone, planul fiind 11,4 tone; consumul de energie electrică s-a diminuat față de cifra planificată cu 393 kVt. La stația Taraclia, condusă de

Elena Popova, tabloul economisirii consumurilor de exploatare este următorul: s-au consumat mai puțin decît s-a planificat: gaze — cu 177 metri cubi, energie electrică — cu 20 kVt, apă — două treimi din cele planificate.

În primele cinci luni ale anului curent stația Basarabeasca a îndeplinit în felul următor planul la indicatorii tehnici. Activitatea cu trenurile: au fost primite 919 trenuri, planul fiind 789 (116,5 procente); fluxul de vagoane recepționate — 35540 unități (100,1 procente); fluxul de vagoane expediate — 100,6 procente. Activitatea cu încărcăturile: volumul total de încărcare în vagoane — 234,8 procente; volumul total de încărcare în tone — 191,2 procente; expedierea vagoanelor încărcate de tranzit — 17580 unități, planul fiind 17450 (100,8 procente). A depășit indicatorii de plan și colectivul stației Căinari.

A dialogat
Liliana NICHIFOROV

CITAȚIE PUBLICĂ

La dosarul nr. 2-3415/14
Nefiodova Alexandra Iuri,
Caireac Galina Vasili

(mun. Chișinău, str. Iu. Gagarin, 1, ap. 80)

Judecătoria Centru a mun. Chișinău, vă cheamă să vă prezentați în calitate de pîrît pe 22 iulie 2015, ora 13-45, în legătură cu cauza civilă la cererea depusă de ÎS «Calea Ferată din Moldova» împotriva lui Caireac Parascovia, Caireac Galina, Nefiodova Alexandra privind încasarea datoriei, pe adresa: mun. Chișinău, str. Ștefan cel Mare, 73, b.211, judecător Irina Maxim.

Prezența este obligatorie.

(La ședința de judecată
Vă prezentați cu buletinul
de identitate)

Judecător —
Irina MAXIM



FELICITĂRI!

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane frigorifere Basarabeasca adresează felicitări: cu ocazia JUBILEULUI de 50 de ani — **Nataliei BAGRINA**, inspector al secției resurse umane, cu prilejul JUBILEULUI de 60 de ani — lui **Mihail ZANFIROV**, mecanic de tren frigorific, și lui **Petru NICOLAEV**, lăcătuș pentru reparația vagoanelor speciale.

*Noroc, prieteni, sărbătoare,
S-aveți în casă veșnic soare,
Să fie clipa strop de miere,
Iar anii — dulce mângiere,
S-aveți un car de sănătate,
Mulți ani și spor în toate!*

Colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică și comitetul sindical ale întreprinderii vin cu felicitări de ziua nașterii către **Vitalie MOISEEV**, inginer-șef al secției.

*Vă dorim pe vînt ce bate
Multă, multă sănătate,
Și pe stele licărind
Fericire vă dorim!*

Administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane nr.3 Bălți vin cu felicitări de ziua nașterii către **Igor GALBUR** —

lăcătuș, **Vitalie GUMENIUC** — lăcătuș, **Andrei VOITENCO** — maistru superior reparații, **Valeriu LÎSAC** — lăcătuș, **Tatiana ȚIBIRNI** — inginer, **Alexandru RÎLSKII** — lăcătuș.

*La mulți ani cu sănătate,
Domnul să vă dea de toate:
Poate-un strop de fericire,
Poate unul de iubire,
Poate unul de noroc,
Poate toate la un loc!*

De ziua nașterii **Grigore BÎTCĂ**, electromecanic la sectorul energetic Bender, este felicitat de colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică și comitetul sindical ale întreprinderii, care-i doresc:

*Atunci cînd încă o petală din ai tăi
ani frumoși
Se scutură agale, vibrînd armonios,
Fii fericit, gîndind neîncetat
La restul de petale, ce nu s-au
scuturat!*

Colectivul gării Ocnița o felicită cordial cu ocazia zilei de naștere și împlinirea vârstei de pensionare pe casierita de bilete **Tatiana CURTEAN**.

*Un ingeraș să te păzească,
O-mbrățișare să te încălzească,
Un zimbet să te facă fericită,
O inimă să te facă iubită.
Mulți ani cu noroc!*

Administrația și comitetul sindical de la depoul de locomotive Bălți adresează cordiale felicitări de JUBILEU lăcătușului **Igor POLEȘCIUC**.

*Mulți ani să ne trăiți,
Pace-n suflet să zidiți,
Dragostea să vă-nsoțească,
Răul să vă ocolească!*

ATENȚIE: căpușa encefalitică!

Feroviarul și, în particular, picherii, specialiștii sectorului plantații forestiere, munca cotidiană a cărora se desfășoară pe linii, trebuie să ocolească în această perioadă fierbinte tufișurile și sectoarele cu ierburi înalte. Ele ar putea fi contaminate cu căpușa encefalitică, care, alimentîndu-se în condiții naturale cu singe de om și de animale, sînt purtătoare ale encefalitei, bolii Laima și febrei cu pete a Munților Stîncoși.

În republică s-au atestat deja cazuri de contaminare a oamenilor cu această insectă mică, dar periculoasă, care s-au soldat cu consecințe grave pentru sănătatea persoanelor respective. De aceea e nevoie de multă vigilență pentru a nu deveni victima căpușelor.



Căzînd de pe ramurile copacilor ori tufarilor pe hainele oamenilor, căpușa se strecoară spre corp și își înfige maxilarele în piele. Înlăturarea ei nu este o procedură simplă. Multe din metodele tradiționale (preparate chimice, grăsimi, spirt etc.) sînt inutile, deoarece nu fac decît s-o adîncească și mai mult în piele. Căpușa continuă să prezinte pericol chiar și atunci cînd o parte a corpului ei se rupe.

În cazul cînd descoperiți o căpușă pe corp trebuie să mergeți imediat la cel mai apropiat spital ori post medical. Iar dacă în circumstanțe reale aceasta este imposibil,

apoi, după cum avertizează medicii, e necesară mare atenție la extragerea căpușii cu forțele proprii. Important e a nu strivi corpul și capul insectei, care ar face ca saliva și organele interne infectate să pătrundă în singe. În acest scop se apucă cu penseta zona gurii, evitînd rotirea.

După înlăturarea căpușii locul mușcăturii trebuie examinat minuțios pentru a vedea dacă n-a rămas pe piele vreo parte a insectei. Existența unei pete negre dovedește că maxilarele n-au fost extrase. Se recomandă adresarea de urgență la un medic pentru tratament ulterior, deoarece prezența în piele a unei substanțe străine poate provoca infecție.

După curățarea pielii cu săpun antibacterian, aceasta se unge cu cremă antiseptică, iar sectorul contaminat este monitorizat cu atenție pe parcursul a două zile. Este inadmisibil chiar și cel mai mic edem ori puroiere a rănii. Iată câteva simptome ale encefalitei provocate de căpușe: dureri în articulații, mușchi și cap, stare de febră. La apariția lor este necesară intervenția medicală urgentă.

Pentru a evita contaminarea cu această boală periculoasă în timpul aflării prin tufișuri și iarbă înaltă, e necesar a purta haină cu mîncă lungă și gulerul încheiat, care după terminarea lucrărilor va fi scuturată. Este obligatorie acoperirea capului. Respectarea acestor reguli simple, precauția vor ajuta la evitarea unui necaz nedorit.

Chinezii au construit primul tramvai din lume, care funcționează pe bază de hidrogen

Unicul deșeu al funcționării sale este apa pură, ceea ce e foarte important pentru țara care suferă cumplit din cauza gazelor de eșapament.

Încercînd să diminueze cit de cit impactul acestor gaze, care acoperă cele mai mari orașe din China, savanții de aici și-au unit eforturile pentru a construi primul în lume tramvai, care să funcționeze pe bază de hidrogen.

Fabricate de către compania Sifang Company, filială a Corporației feroviare China de Sud, noile tramvaie sînt capabile să parcurgă cu un rezervor plin circa 100 kilometri cu viteză de 70 km/oră, transportînd cel puțin 380 călători.


Primul tramvai de acest fel a părăsit recent conveierul de asamblare în orașul Țindao.

Deosebit de remarcabil la noile tramvaie este avantajul, că unicul deșeu al acestora este apa — temperatura în interiorul

elementului de carburant va fi supravegheată, pentru a preveni formarea oxizilor de azot — de aceea ele n-au nici un impact negativ asupra mediului ambiant. Tramvaiul își poate face plinul în doar trei minute și garnitura are nevoie de numai câteva alimentări pe parcursul zilei. După cum mărturisesc savanții, consumurile de întreținere sînt și ele destul de mici.



INOVAȚII



■ În clipele de răgaz

ARE PENE MEREU	DISTRUȘI	DUȘMANIE	DAR
MUCENICI	EȘUATI	CÂNTEC DE TARĂ	
NEVOIAȘI			
ROMAN			CHEMAT ÎN JUDECATĂ
ROȘU LA FIERT		LA REVEDERE!	
CONDUCE ORCHESTRA		RIDICULIZAT	
NIMICITORI	SUBINTELES	A DE SPRINDE	CORDURI
ACOLITI	FORMATII DE ZBOR	E LA FEL	
			PANTALONI RUSTICI
			CRUD
CE TINE DE SOARE			OM LA ÎNĂLȚIME
MORAL			CASETEI
		INDIVID	A APĂREA BRUSC
CAREUI			OANA PANĂ
DIETĂ		SPRIJIN	CĂMĂRI
		INDIVID	COPILAȘI
		COMPLET	IC
DIMPOTRIVĂ		FUGA CALULUI	ZINAIDA ENE
CULTI		LĂNGĂ MIRESE	GLASURI
	MIHAI OLTEANU	ASALT	
	FRUCTUL PĂCATULUI	FIR	LEGALIZEAZĂ ACTE
A COPIA			CURTEI
NU DĂ DIN MĂINI			
		EMOTIE LA DEBUT	CUREAI
EȘERVAT			ASFIXIERE

Din revista «Integrame pentru toți»

ȘTIATI, OARE, CĂ?..

Semnul @ — poștă electronică ori măsură a greutateii?

Știați că semnul «@», folosit atît de frecvent în zilele noastre în adresele poștei electronice, n-a fost nicidecum inventat special pentru Internet, cum ar putea să pară?

În limbile spaniolă, portugheză și franceză acest simbol semnifica în mod tradițional arroba — măsură a greutateii, egală cu 12-13 kilograme. Ulterior el a apărut în facturi, unde folosirea lui ajută la prescurtarea înscirierilor — era vorba de varianta prescurtată a prepoziției engleze «at» cu sensul «pe». Deoarece semnul era prezent în actele contabile, era firesc să apară pe tastatura primelor mașini de scris. Aname acolo l-a găsit Ray Tomlinson, cercetător la compania americană BBN Technology, cînd se ocupa de elaborarea programului poștal, ce permitea transmiterea unui mesaj către un calculator situat la depărtare. Astfel semnul a și devenit simbolul poștei electronice.

Apropo, englezii, americanii, francezii, italienii numesc acest simbol «melc», africanii, olandezii, polonezii, nemții preferă să-l numească «coadă de maimuță». Danezii îi pot spune «trompa elefantului», norvegienii — «coada porcului», chinezii — «șoricel», iar ungurii — «viermișor». Rușii îl numesc «ciine» din cauza unui vechi joc pe calculator, în care semnul respectiv se mișca iute pe ecran, simbolizînd ciinele, dar nici finlandezii nu sînt mai originali, botezîndu-l «piscică», suedezii vād în el o «chiflă cu scorțișoară», israelienii — «strudel», iar cehii — «rolmops din scrumbie».