

FEROVIARII MOLDOVEI



N 47 (5863) 25 noiembrie 2015

Ziarul apare
din 1 mai 1941

Iurie CHIRINCIUC: «Ministerul Transporturilor a demonstrat performanță chiar și în condiții de criză politică, economică și instituțională»

Ministrul în exercițiu al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al Republicii Moldova, Iurie CHIRINCIUC, a prezentat raportul privind cele mai importante realizări obținute în primele 100 zile de activitate în calitate de ministru.



Raportul include cuvântul ministrului, Iurie Chirinciuc, cu o prezentare a situației generale la MTID în momentul preluării Ministerului și o trecere în revistă a celor mai importante realizări. Urmează mai multe capitole în care sînt descrise detaliat realizările în diferite domenii cum ar fi: cadrul legislativ, dezvoltarea și întreținerea drumurilor, transport rutier, transport feroviar, transport naval, transport aerian, colaborare externă, comunicare și socializare.

«Acum 100 de zile, cînd am venit la conducerea MTID, Compania «AIR Moldova» suporta pierderi de 108 mln lei, mii de angajați ai IS «Calea Ferată din Moldova» nu-și ridicase salariile de mai bine de 3 luni, întreprinderea de stat «MoldA-TSA» avea mijloacele sale financiare blocate, la întreprinderea «Moldaeroservice» restanțele salariale erau de peste 6 luni. Că să fie și mai limpede situația generală, ar mai trebui să pomenesc și despre restanțele de sute de milioane pentru lucrările executate și finanțate din Fondul rutier, dar și despre intirzierile enorme înregistrate la executarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor naționale finanțate din surse externe», — menționează domnul Iurie Chirinciuc în nota introductivă la raport.

«În primele 100 de zile în care am activat în calitate de ministru al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al

RM, împreună cu echipa de profesioniști, care mi-au fost mereu alături, am reușit să diminuăm pierderile companiei «AIR Moldova» de la 108 la 50 de milioane lei, am reușit să reluăm achitarea salariilor angajaților IS «CFM», ducînd la bun sfîrșit semnarea acordului de grant pentru restructurarea acestei întreprinderi de stat. Am demarat reorganizarea Întreprinderii de Stat pentru Utilizarea Spațiului Aerian și Deservirea Traficului Aerian «MoldATSA», a Autorității administrative «Agenția Națională Transport Auto» și cea a Întreprinderii de Stat «Moldaeroservice».

De asemenea, am lansat trenul modernizat nr.4, pe traseul Chișinău—Ungheni, am inaugurat cursa feroviară Chișinău—Iasi, am inițiat procesul de inventariere și radiere a navelor maritime problematice înregistrate sub pavilion moldovenesc.

Pe lîngă aceste acțiuni a fost desfășurată și o amplă muncă legislativă: astfel, în aceste 100 de zile au fost pregătite mai multe documente importante pentru buna funcționare a transportului rutier, feroviar, maritim și aerian, notează în continuare ministrul în exercițiu al Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM.

Pe de altă parte, autorul raportului se arată nemulțumit de faptul că, deși împreună cu membrii echipei a depus eforturi mari, nu s-a reușit menținerea mărimii Fondului rutier pentru anul 2015 la nivelul de 1523 mln cit a fost planificat la începutul anului. El amintește că, la rectificarea bugetului operată în această toamnă, mărimea fondului rutier s-a diminuat cu 485 mln lei.

În final, ministrul, Iurie Chirinciuc, exprimă recunoștința membrilor echipei, grație cărora «ministerul a reușit să demonstreze performanță chiar și în condiții de criză politică, economică și instituțională» și îi îndeamnă să continue lucrurile bune pe care le-au început împreună, indiferent de modul în care se vor derula evenimentele pe scena politică.



Promit să nu încetez vre-o dată lupta pe care am pornit-o, lupta pentru viitorul european al copiilor noștri!

Iurii Topala a făcut bilanțurile pregătirii de iarnă a CFM

La data de 17 noiembrie 2015 comisia în frunte cu Iurii TOPALA, director general al IS «Calea Ferată din Moldova», a încheiat acțiunea de toamnă de inspectare a gospodăriei feroviare. Ca de fiecare dată, ultimul acord al acesteia l-a constituit ședința finală de la Chișinău de analiză detaliată a celor constatate de comisie pe parcursul a două săptămîni petrecute în deplasare. În anul curent membrii comisiei, care l-au însoțit pe șeful magistralei la nodurile feroviare și stațiile liniare, s-au întîlnit cu angajații nodului feroviar din capitală la Direcția deservire a călătorilor.

Revizia de toamnă cu comisia a scos la iveală gradul de pregătire a edificiilor și infrastructurii Magistralei moldovenești pentru activitatea în perioada cu temperaturi scăzute.

Pricipala întrebare, care frămîntă administrația Magistralei moldovenești, este: subdiviziunile structurale au făcut tot ce le stă în puteri pentru a desfășura o activitate fructuoasă în perioada rece? În situația economico-financiară actuală complicată feroviarilor nu le-a fost deloc ușor să răspundă la această întrebare. Transportul feroviar al Moldovei este calificat drept componenta de bază,



principală a strategiei statului de avansare dinamică a economiei. Această strategie poate fi realizată doar cu condiția unui nivel înalt al muncii de exploatare la toate sectoarele căii ferate. Deși la început de iarnă magistrala a acumulat o serie de

acțiuni nerealizate și se confruntă cu lipsă de specialiști în multe domenii de bază, condiția stipulată trebuie realizată.

Verificînd infrastructura sectoarelor de nord, sud și centrale ale căii ferate, comisia a luat cunoștință de activitatea stațiilor

și nodurilor feroviare, a verificat starea tehnică a celor mai importante edificii de infrastructură. S-a acordat o atenție deosebită stării liniilor, domeniului pa-





Iurii Topala a făcut bilanțurile pregătirii de iarnă a CFM



intreprinderii. Trebuie să menținem prestigiul Căii Ferate a Moldovei. Iar pentru aceasta trebuie să muncim. Totul e în mâinile noastre».

În procesul pregătirii de iarnă nu există probleme minore. Să sperăm, că angajații stațiilor și nodurilor feroviare vor face concluzii corecte în urma reviziei de toamnă cu comisia și toate acțiunile tratate de administrație vor fi realizate în termenele stabilite.

În cadrul ședinței de bilanț de la DDC au luat cuvântul și conducătorii principalelor servicii ale căii ferate. **În opinia șefului serviciului pasageri Ion BOCSANEAN**, în linia generală gospodăria călătorii este pregătită de iarnă. Există, desigur, anumite probleme, dar ele vor fi soluționate pe parcurs. Toate vagoanele de călători au fost pregătite și sînt gata să pornească la drum.

Analizînd starea de lucruri la stațiile din subordine, șeful serviciului mișcare Igor MUNTEANU a relatat, că serviciul are

ține, a atenționat asupra problemelor ce țin de starea materialului rulant, care funcționează avînd termenul de exploatare expirat. Dinsul este îngrijorat și de problema cadrelor. La toate depourile numărul muncitorilor pensionați și cu vîrstă apropiată de cea de pensionare este mare, iar tinerii pot fi numărați pe degete. Ei nu agreează condițiile de muncă și salariul, care nu poate satisface nici cele mai elementare necesități. În pofida dificultăților existente, colectivul serviciului este dispus să muncească, să găsească rezerve pentru asigurarea securității circulației.

Șeful serviciului linii Petru SARACUȚA a mulțumit colectivelor secțiilor pentru munca efectuată în condiții complicate, cauzate de neîndeplinirea întregului volum de reparații capitale, planificate. În consecință la calea ferată există sectoare, unde viteza de circulație este limitată, ceea ce implică consumuri suplimentare în procesul de exploatare.

Ivan BARILIUȘ, șef al serviciului semnalizare și comunicații, a ținut să remarce, că problema asigurării securității circulației în gospodărie este acută. În toate cele trei secții nu ajung electromecanici și electromecanici superiori. Totuși, serviciul depune toate eforturile pentru a asigura securitatea circulației. Deosebit de gravă este situația în secția Bașarabeasca semnalizare și comunicații. În concluzie a fost specificat, că serviciul semnalizare și comunicații este pregătit de iarnă.

Una din problemele domeniului, pe care-l administrează, este cea a cadrelor, **a spus în luarea sa de cuvînt șeful serviciului alimentare cu energie electrică Dumitru MOȚOC**. Ea se face resimțită în special în secția Chișinău. În continuare el a enumerat principalele acțiuni, realizate în cadrul pregătirii de iarnă. La stația Criva, bunăoară, pilonii putrezi de lemn au fost înlocuiți cu alții din beton armat, pe linia curentă Ocnița—Sochireni a fost demontată linia de curent electric neutilizată de la frontiera cu Ucraina, la stația Călărași pilonii de lemn au fost înlocuiți cu piloni din beton armat etc. Secțiile nu sînt asigurate suficient cu echipament special: cizme, costume din bum-bac, scurte groase. Această problemă trebuie soluționată cit mai curînd.

Dumitru DARII, șef al serviciului vagoane, a prezentat un raport despre cele realizate la întreprinderile din domeniu. În secția asamblare a remizei vagoane Bălți au fost schimbate geamurile. Sistemul termic a fost modernizat. Nu s-a reușit reparația acoperișurilor remizelor de vagoane nr.3 și nr.2. Lucrările respective necesită foarte multe eforturi și bani, de aceea au fost aminate pentru anul viitor. A fost



(Continuare. Începutul în pag.1)

sageri, instalațiilor de alimentare cu energie electrică, semnalizare și comunicații, nivelului de pregătire a centralelor termice, sistemelor de aprovizionare cu apă și căldură, asigurării muncitorilor cu echipament special. A fost trecută în revistă tehnica de curățare a zăpezii și deszăpezire la nodurile feroviare și stațiile principale, rezerva de combustibil pentru iarnă, de cărbune și lubrifianti, piese de schimb și ansambluri pentru locomotive, materialul rulant și alte mijloace tehnice.

Pe parcursul reviziei conducătorii întreprinderilor și filialelor au primit indicații privind creșterea nivelului securității circulației. Au fost organizate întreveneri de lucru cu feroviarul, care au avut posibilitatea să adreseze directorului general întrebările ce-i preocupă. La ședințele de bilanț s-a discutat și pe marginea indicatorilor de exploatare ai magistralei, au fost trasate sarcinile colectivelor.

Luînd cuvîntul în cadrul ședinței finale de la DDC, directorul general Iurii Topala a reiterat: «Principalul nostru obiectiv constă în a stabili lacunele sistemice în activitatea unei sau altei gospodării ori serviciu și a adopta soluții potrivite pentru înlăturarea neconcordanțelor, stabilind acțiuni pentru perioade de timp scurte, medii și pe termen lung». Cu atît mai mult că revizia de toamnă cu comisia a căii ferate a oferit suficiente motive pentru asemenea decizii.

Responsabili de lichidarea neregulilor constatate în timpul reviziei vor fi vice-directorii generali Serghei TOMȘA și Miron GAGAUZ.



Adresîndu-se celor prezenți la ședința de bilanț de la DDC, Iurii Topala și-a exprimat încrederea, că magistrala de fier a Moldovei are viitor bun și colectivul ei va face față cu demnitate tuturor problemelor existente. În continuare directorul general a adăugat: «Actuala situație complicată nu s-a creat astăzi. Noi trebuie să depunem cu toții eforturi maxime pentru a nu fi nevoiți să stopăm circulația pe calea ferată. Curînd, grație creditului pe care magistrala trebuie să-l primească în primăvara anului 2016, vom reuși să achiziționăm locomotive noi și să renovăm substanțial infrastructura căii ferate. Sinteți specialiști buni și anume cu ajutorul dumneavoastră întreprinderea va avea parte de un viitor bun. Vreau să vă mulțumesc încă o dată pentru eforturile cotidiene și pentru aportul considerabil la funcționarea

în componenta sa 82 stații. Colectivul e mare. Există probleme ce necesită rezolvare, dar toate țin de finanțare. La stații sînt locuri de muncă vacante, dar lipsa specialiștilor nu dăunează procesului de producție. Mișcăriștii asigură în măsură deplină desfășurarea procesului de trafic, sînt pregătiți de iarnă, de sezonul de încălzire, de asigurarea securității circulației.

În scurta sa alocuțiune Ion VASILACHI, șef al serviciului trac-



Imagini: Iurie KOZLOV

Parteneriate durabile-2015

La data de 19 noiembrie 2015 directorul general al CFM, Iurii TOPALA, împreună cu vicedirectorul general responsabil de activitatea comercială, Grigore CONDURACHE și cu directorul Direcției juridice, Ion BRICEAC au participat la cea de-a V-a ediție a Forului Internațional «Parteneriate Durabile 2015», care s-a desfășurat la București, România.

Programul evenimentului a inclus prezentările participanților și discuții pe baza acestora. Scopul Forului Internațional este consolidarea relațiilor de parteneriat dintre

CFM, CFR Marfă și expeditori în contextul unui mediu competitiv al pieții transportului marfar.

Iurii Topala i-a mulțumit directorului general CFR Marfă Laurențiu Georgescu pentru invitație, menționînd că această vizită este un prilej în plus de a discuta aspecte importante ale colaborării părților în domeniul feroviar și de a trasa noi obiective în vederea intensificării relațiilor de parteneriat.

Partea română și-a exprimat interesul față de consolidarea relațiilor bilaterale și disponibilitatea de a acorda sprijinul necesar Căii Ferate din Moldova.

În baza materialelor serviciului de presă al CFM



specificat, că toate remizele sînt conduse de specialiști competenți, experimentați, și există încrederea, că vagonarii vor face față sarcinilor de mentinere a materialului rulant în stare tehnică bună.

Seful serviciului securitatea și sănătatea în muncă Dumitru DURNESCU a confirmat, că la toate întreprinderile verificate se perfectează documentația privind protecția sănătății și securitatea muncii. În legătură cu problema cadrelor, apărută la depourile de locomotive, e necesar a relua instruirea mecanicilor de locomotivă și a mecanicilor-secunzi la Școala tehnică feroviară Basarabeasca.

În luarea sa de cuvînt Ilie ȚURCAN, șef al serviciului securitate și lichidarea consecințelor accidentelor, a constatat, că în comparație cu revizia de primăvară, gospodăria liniei este mai bine pregătită de iarnă. În prag de iarnă se înregistrează o pregătire calitativă a trenurilor de călători pentru cursă. A fost efectuat un volum mare de lucrări de pregătire și în cadrul celorlalte servicii ale



Imagine: Inga NOSATII



Referindu-se la problemele căii ferate, **Miron GAGAUZ, vicedirector general al CFM, responsabil de deservire tehnică și reparații**, a menționat, că șefii subdiviziunilor structurale din teritoriu sînt specialiști cu experiență, știu să muncească în condiții complicate ale perioadei reci. Dinsul a mai spus: «În prezent, reeșind din posibilitățile pe care le avem, trebuie să depunem toate eforturile pentru a oferi siguranță circulației și procesului de trafic. O situație deosebit de gravă se înregistrează pe sectorul de sud al căii ferate. Înainte de începerea reviziei am analizat cifrele: pierderile în traficul local constituie 24 milioane lei. Ele sînt cauzate de viteza de circulație redusă, tehnologia ineficientă de organizare a circulației trenurilor, care măjorează prețul de cost al traficului».

În baza rezultatelor inspecției va fi elaborat planul acțiunilor ulterioare, realizarea cărora va asigura funcționarea calitativă și continuă a Căii Ferate din Moldova în perioada de iarnă.

Președintele Federației sindicatului feroviarilor din Moldova Ion ZAPOROJAN a pus accentul pe opinia colectivului de muncă al căii ferate, care cu satisfacție remarcă eforturile conducătorului magistralei lirii Topala de scoatere a întreprinderii din situația de criză, tendința sa de a cunoaște mai bine din discuțiile cu colectivele problemele existente la calea ferată. Atunci cînd colectivul și veriga de conducere muncesc în comun și au același scop, putem fi siguri de succes.

...Precum a fost întotdeauna, funcționarea transportului feroviar al Moldovei în condiții de iarnă a necesitat din partea feroviarilor un grad înalt de concentrare. În condițiile climatice complicate ei sînt datori să asigure funcționarea neîntreruptă și calitativă a întregii infrastructuri.

Irina KRAEVSKAIA

căii ferate. Toate colectivele și-au stabilit drept obiectiv primordial asigurarea securității circulației trenurilor.

Bilanțurile ședinței finale de analiză de la DDC le-au făcut vicedirecții generali.

Serghei TOMȘA, vicedirector general al CFM, responsabil de infrastructură și tracțiune, și-a început luarea de cuvînt prin a expune problemele serioase existente la calea ferată, care trebuie soluționate imediat, fără a aștepta căderea ninsorilor. Trezește îngrijorare starea suprastructurii liniilor. Comparînd rezultatele activității de muncă în primele 9 luni ale anului 2015 cu perioada respectivă a anului trecut, constatăm un plus de 269 traverse defecte, 85 dintre care — extrem de deteriorate, care trebuiau schimbate și au fost înlocuite de urgență. E necesar a pregăti calitativ defectoscoapele pentru iarnă. La ora actuală secțiile linii se confruntă cu deficit de piese de schimb. Serghei Tomșa i-a avertizat pe șefii serviciilor să nu piardă vigilența în prag de iarnă, pentru că aceasta ar putea avea consecințe serioase. Alți timp cit condițiile climatice sînt favorabile trebuie continuate lucrările pe linii, în secțiile semnalizare și comunicații, alimentare cu energie electrică. În fiecare an natura schimbă planurile feroviarilor. De aceea e necesară supravegherea permanentă a tuturor proceselor tehnologice și asigurarea funcționării neîntrerupte a magistralei chiar și în cele mai dificile condiții de iarnă.

■ SPORIND VENITURILE, REDUCEM CHELTUIELILE

Cursele rentabile ale locomotivărilor bălțeni

În condițiile prețurilor actuale mari cheltuielile de procurare a motorinei pentru locomotive constituie o povară grea pentru costurile de trafic. De aceea economisirea strictă a combustibilului este una din sarcinile cele mai importante ale echipajelor de locomotivă. Acestei chestiuni i se acordă o atenție maximă, bunăoară, la depoul de locomotive nr.4 Bălți, care asigură tracțiunea pe sectorul de nord al magistralei.

După cum a specificat Serghei Kaminskii, șef-adjunct, responsabil de exploatarea al întreprinderii, în colectiv nu există practic nici un mecanic de locomotivă, care conform bilanțurilor activității pe parcursul a nouă luni să nu fi economisit combustibil și lubrifianți. În lista celor mai grijulii locomotivari se înscriu Victor Prodan (economii de 1372 kg motorină), Gheorghe Ciobanu (1074 kg), Alexandru Puclici (1000 kg) de la depoul Bălți, Ion Gomoja (1815 kg), Serghei Reșetnic (992 kg) și Victor Jerebeț (541 kg) de la depourile de rulaj Soldănești și Ocnița, precum și mulți alții. În perioada dată la întreprindere au fost economisite în total circa trei tone de combustibil.

— Indiscutabil, cantitatea economisită putea fi mult mai mare, dacă pe parcursul verii arșita n-ar fi influențat negativ exploatarea eficientă a locomotivelor și n-ar fi impus nenumărate avertizări de limitare a vitezei pe unele sectoare de cale ferată, — explică Serghei Kaminskii. — Anume aceasta a cauzat un oarecare supraconsum de motorină. Dacă echipajul de locomotivă este alcătuit din două persoane, ceea ce se practică, de regulă, în depou, mecanicul de locomotivă primește 60 la sută din costul combustibilului economisit, iar mecanicul-secund — 40 la sută. Or, mărimea premiului pentru economisire nu trebuie să depășească un sfert din salariul tarifar lunar. Dacă pe parcursul a trei luni consecutive mecanicul de locomotivă admite supraconsum, noi prezentăm serviciului tracțiune un raport privind diminuarea gradului de calificare a acestuia. Ne-am convins practic de eficiența unei asemenea acțiuni.

Cu locomotivele, care și-au ieșit din capacitatea de fabrică, dar continuă să fie exploatate, nu e deloc simplu a economisi combustibil și lubrifianți, dar este, totuși, posibil, dacă se manifestă spirit de gospodar. Depinde mult de ajustarea corectă a instalației de combustibil, de starea grupului cilindri-pistoane și altor ansambluri tehnice. La fel de importantă este analiza zilnică a cauzelor supraconsumului ori economisirii pe sectoarele deservite, care permite argumentarea normelor de consum în condiții concrete, ce țin de relieful zonei, unde se află linia de cale ferată, kilometraj, tonajul garniturii și, desigur, starea tehnică individuală a fiecărei locomotive. Aceste analize prezintă interes și pentru echipajele de locomotivă, care, învățînd din greșeli, au posibilitatea de a descoperi rezervele de economisire deocamdată nefolosite și, desigur, a trage concluziile respective pentru viitor. La depou se întreprind acțiuni de reducere a pierderilor în timpul transportării, desertării în rezervoare, păstrării și eliberării motorinei mecanicilor de locomotivă, care pornesc în cursă. De toate acestea sînt responsabili specialiștii depozitului de combustibil.

În lupta pentru economisirea combustibilului și lubrifianților un rol aparte are măiestria de a conduce. Drept confirmare e suficient a lua cunoștință de experiența celor mai buni mecanici de locomotivă. Aceștea nu conduc pur și simplu, ci selectează cele mai avantajoase regimuri de funcționare a motorului diesel și generatorului în condițiile unui sector concret, folosesc cu multă dibăcie energia cinetică a trenului, precum și frinele, mijloacele antiderapaj. Pe parcurs este important de asemenea a menține o temperatură optimă a uleiului tehnic și lichidului de răcire ale instalației diesel. După cum demonstrează practica, dacă temperatura uleiului scade cel puțin cu 3-4 grade, consumul de combustibil crește cu 1-1,5 la sută. Pare ne semnificativ la prima vedere, dar aceasta poate cauza pierderi con-

siderabile. Supraconsum pot provoca și greșelile de îngrijire a filtrelor de curățare fină și aspră a combustibilului și uleiului.

Or, nu totul depinde doar de echipajele de locomotivă. Consumul de motorină depinde în mare parte de modul de organizare a circulației pe sectoare, de particularitățile de compunere a trenurilor și gradul de încărcare a vagoanelor. O singură oprire neplanificată a unui marfar de mare tonaj, care dintr-un motiv sau altul nu s-a înscris în orarul circulației, și apoi pornirea treptată a acestuia necesită un consum suplimentar de motorină de 25-30 kg. Iar reducerea vitezei, bunăoară, de



la 50 la 20 km/oră face să crească consumul cu 18-20 kg. În același timp, din cauza majorării tonajului trenului cu doar 1 la sută față de normă, el se scade cu 0,2-0,3 la sută la 10000 t-km bruto. Iată așa stau lucrurile. Și pentru a nu admite supraconsum, a respecta normativele, cifrele de mai sus trebuie știute.

Își lasă amprenta și alte probleme. În perioada rece a anului deja la temperatura de +5 grade C și mai puțin motoarele diesel ale locomotivelor trebuie încălzite, ceea ce necesită combustibil suplimentar. Nu e deloc simplă stabilirea normelor de consum pentru locomotivele de manevră, deoarece e destul de greu a determina exact volumul de muncă îndeplinit în cadrul acestui gen de circulație. Măsurarea nivelului combustibilului din rezervor la începutul și sfîrșitul turei nu este deloc suficientă. La unele căi ferate se încearcă a soluționa problema prin stabilirea consumurilor pentru executarea fiecărei semicurse tehnologice de manevră — circulația unei locomotive ori a garniturii de manevră fără schimbarea direcției. Însă o asemenea metodă nu prea poate fi aplicată în condițiile unui flux de marfă instabil, a mutațiilor frecvente a locomotivelor de manevre de la operațiunile de triere la cele de transportare — aducerea încărcăturilor și vagoanelor goale la stațiile liniare, ceea ce este ceva obișnuit la magistrala noastră.

Desigur, impune vigilență sporită și situația crimonogenă din republică, care are un anumit impact asupra transportului. Nu întimplător în ultima perioadă de timp la depoul de locomotive Bălți au fost sporite acțiunile de prevenire a eventualelor furturi de motorină. În acest scop 17 secții de locomotivă au fost dotate cu dispozitive de supraveghere «Delta-SU».

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: Valeriu Vacariuc, mecanic de locomotivă, clasa 1, și Vasile Cebotari, mecanic-secund

Imagine: Iurie KOZLOV



FELICITĂRI!

Administrația Întreprinderii de Stat «Calea Ferată din Moldova» adresează cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere cordiale felicitări cu ocazia zilei de naștere dului **Vasile CHITOROAGĂ**, consilier, responsabil de activitatea economică, al directorului general, pe care o va marca la data de 27 noiembrie curent.



— Vă dorim cu toată sinceritatea multă sănătate, viață lungă, energie nesecată, succese în domeniul profesional, o dispoziție minunată și bunăstare în familie! Să vă vedeți realizate toate proiectele!

Administrația, comitetul sindical și colectivul secției Chișinău alimentare cu energie electrică îl felicită din toată inima cu ocazia zilei de naștere pe **Ivan GOLOVEȚKII**, paznic la întreprindere.

*Noi îți dorim din suflet sănătate,
Noroc, fericire, bucurii,
Să ai mereu succes în toate,
Mulți bani în pungă și doar împliniri!*

Administrația și comitetul sindical ale secției linii Basarabeasca adresează cordiale felicitări de ziua nașterii lui **Vladimir SLAV**, maistru la sectorul defectoscopie.

*Să te scalzi în sănătate,
Norocul să-ți fie frate,
Să-ți pară întreaga viață
Bucurie și dulceță!*

Administrația și comitetul sindical din cadrul TCM-740 Basarabeasca îl felicită cu prilejul zilei de naștere pe muncitorul **Gheorghe ENI**.

*S-a mai scurs un an din viață,
Altul îți zimbește-n față,
Să-ți aducă spor în toate,
Dragoste și sănătate!*

Administrația și comitetul sindical de la remiza vagoane frigorifere Basarabeasca vin cu felicitări la împlinirea vârstei de 40 de ani către **Vitalie DEMCENCO**, mecanic al rezervei.

*O viață lungă să trăiești
Cu multă demnitate,
Să ai mereu doar bucurii,
Succese mari în toate!*

*Norocul, fericirea
Să nu te părăsească,
Iar pace și iubirea
Mereu să te-nsoțească!*

Comunitatea sportivă a orașului Bălți îl salută energic pe **Valeriu RUSAKOV**, lider și veteran foarte respectat al mișcării de cultură fizică și sport, cu ocazia JUBILEULUI de 60 de ani din ziua nașterii!

Valeriu Rusakov este bine cunoscut la Bălți și în republică drept un entuziast și specialist de înaltă calificare, arbitru de fotbal de categorie republicană, unul din cei mai buni profesioniști în domeniul sportiv-pedagogic, care în ultimii 20 de ani predă sportul la Colegiul tehnic de transport feroviar din Bălți, în holul căruia sint expuse numeroase medalii, cupe, diplome, câștigate de către discipolii lui Valeriu Rusakov la competițiile municipale, dar și cele republicane.

Colegii din domeniul cultură fizică și sport îi doresc omagiatului viață lungă de sportiv, sănătate de fier, fericire și noi succese în domeniul profesional!

De la comunitatea sportivă a orașului Bălți — Nicolae ANDRUH

De ziua nașterii **Ion PINCAS**, șef de manevre, este felicitat de către administrația și comitetul sindical ale remizei vagoane nr.3 Bălți, care-i doresc:

*Cîți ani — atîtea bucurii în viață,
Cîți ani — atîtea mii de clipe
cu dulceță,
Si tot atîtea mișoare-n buzunare,
Mulți ani din suflet și mult soare!*

tatea la lumină. În rezultat savanții au obținut niște lentile, capabile să vadă nu doar în încăperi bine iluminate, ci și în întuneric.

Autorii consideră, că tehnologia elaborată de ei își va găsi aplicare și în domeniul medicinei — pentru detectarea fără contact a afecțiunilor circuitului sanguin în vase, și în studiul artelor — pentru cercetarea picturilor vopsite pe pinzele vechilor maeștri.



CURIOZITĂȚI

Ochi de pisică

Astăzi dispozitivele moderne de vizibilitate nocturnă nu mai constituie pentru nimeni o noutate, dar nu oricine și le poate permite. Mult mai accesibile ar fi lentilele de contact, care ar oferi posibilitatea de a vedea nu doar în condiții obișnuite, ci și în spectrul de raze infraroșii.

Despre particularitățile unice ale peliculelor de grafen (carbon modificat) cu grosimea de doar câțiva atomi s-a aflat în anul 2010. Cei doi savanți, care le-au descoperit — Andrei Gheim și Constantin Novoselițev — s-au învrednicit pentru aceasta de Premiul Nobel în domeniul fizicii.

Inovația a fost preluată de oamenii de știință de la Universitatea din statul american Michigan. Ei au atras atenția asupra unei calități-cheie a grafenului: sensibili-

DEPOUL DE LOCOMOTIVE CHIȘINĂU ANGAJEAZĂ

Trenul de intervenție nr.1 de la stația Chișinău angajează urgent la loc permanent de muncă **un mecanic mecanism tractări, un șofer.**

Studii — medii ori medii speciale.

Relații la tel.: (022) 83-22-29

În obiectiv - Magistrala moldovenească



Stația Verejeni în plină toamnă

Studiu fotografic: Iurie KOZLOV

ÎNTREBARE-RĂSPUNS

Unde circulă trenuri cu vagoane, care se înclină la cotitură?

În anul 1973 pe o linie de cale ferată din Japonia au fost utilizate în premieră trenuri cu vagoane, care se înclină la cotitură, făcând posibilă astfel depășirea cu o viteză mai mare pe acest segment. Tehnologia inițială era imperfectă și provoca pasagerilor rău de mare, de aceea nu și-a găsit o aplicare largă. Sistemele moderne, bazate pe procesarea digitală a semnalelor, care permit a dirija activ gradul de înclinare al fiecărui vagon, au înlăturat această problemă, și în prezent asemenea trenuri circulă în vreo 15 țări — din Australia până în Norvegia.

Cînd și unde a circulat tramvaiul pe șine montate la fund de mare?

În anul 1896 între orașele engleze Briton și Rottingdean a început să circule un mijloc de transport neobișnuit cu denumirea Daddy Long Legs — un fel de hibrid între tramvai și podul plutitor. Construcția liniei de cale ferată pe acest traseu necesita numeroase construcții ingineresti, de aceea inginerul Magnus Volk a propus să se monteze șinele direct pe fundul mării. Lungimea totală a liniei era de 4,5 km. Platforma cu pasageri era montată pe patru suporturi și se înălța la 7 metri de asupra șinelor, fiind dotată cu drapel, salupă de salvare și alte atribute maritime, deoarece formal era considerată vas. Traseul a fost închis în anul 1901, cînd s-a luat decizia de a construi în preajma orașului Briton noi spărgătoare de valuri, iar mutarea liniei a fost considerată prea costisitoare.

Ce mecanism și-a căpătat denumirea de la prenumele inventatorului prototipului bicicletei?

Prototipul bicicletei a fost construit și brevetat de baronul german Carl fon Drez în anul 1818. Acest mecanism avea ramă de lemn, roți și ghidon metalice, dar îi lipseau pedalele. Pentru a-l mișca trebuia să împingi cu picioarele de pământ. Bicicleta n-a preluat numele inventatorului, în schimb un alt mecanism pentru depășirea pe șine cu ajutorul forței mecanice a căpătat denumirea de drezină.

Ce a impus în special adoptarea sistemului fuselor orare în secolul XIX?

Pînă în secolul XIX nu era nici un fel de divizare pe fuse orare, pretutindeni timpul se stabilea după Soare. Nu exista necesitatea zonelor temporale, deoarece lipsea transportul rapid. Unificarea a fost impusă de dezvoltarea căilor ferate în Anglia, pentru că din cauza diferenței de timp în fiecare oraș era dificil a stabili un orar eficient. Anume companiile feroviare au insistat și au obținut ca pe întreg teritoriul țării să existe un singur fus orar după Greenwich. Ulterior sistemul fuselor orare a început să se răspîndească treptat în întreaga lume.

Cine a devenit victima ucigașului, fratele căruia a salvat ceva mai înainte viața fiului celui omorît?

Presedintele SUA Abraham Lincoln a fost omorît la teatru de către John Boutte în anul 1865. Cu puțin timp înainte de aceasta, absolut întimplător, fratele celui din urmă, Edwin Boutte, a salvat pe o platformă de cale ferată viața fiului președintelui — Robert Lincoln.

Ce accident au pus la cale americanii în anul 1896 pentru a distra publicul?

În anul 1896 o companie feroviară americană a organizat un show: ciocnirea intenționată a două trenuri în plină viteză. S-au vîndut 40000 de bilete, pentru spectatori fiind construit un orașel provizoriu. Însă inginerii n-au calculat corect forța exploziei și multimea n-a fost plasată la o distanță suficient de sigură, drept rezultat trei oameni și-au pierdut viața și câțiva au avut de suferit.

Ce prezentau drezinele blindate militare?

Se știe că în timpul războaielor din secolul XIX, precum și în primul și al doilea război mondial multe țări au folosit trenurile blindate. În afară de ele, însă, s-au făcut încercări de a lupta și cu ajutorul drezinelor blindate — unități militare separate. Ele prezentau aproape niște tancuri, numai că erau limitate să se deplaseze doar pe șine.