

FEROVIARII MOLDOVEI



N 29 (5899) 13 octombrie 2016

Ziarul apare
din 1 mai 1941

Perspectivile restructurării CFM

Marti, 11 octombrie curent, a avut loc un seminar, organizat de compania Egis International (Franța) în comun cu MC Mobility Consultants (Austria) și KPMG (Moldova). Întunirea s-a desfășurat în cadrul proiectului de susținere a restructurării CFM în baza suportului tehnic gratuit, oferit de BERD din mijloacele Fondului special pe o perioadă de trei ani până în 2018.



CALEA FERATĂ DIN MOLDOVA

Moldovan
Railways
Restructuring
Project



Subiectul seminarului s-a axat pe "Situația actuală a CFM și viitoarea restructurare a sectorului feroviar din Moldova". La el au participat reprezentanți responsabili ai Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor al RM: viceministrul Vitalie Rapcea, viceministrul Serghei Bucătaru, secretarul de stat Oleg Tofilat, șeful Direcției transport feroviar Valentin Toncoglaz; Administrația IS

"Calea Ferată din Moldova" în persoana directorului general Iurii Topala, vicedirectorilor generali, șefilor de direcții și conducătorilor tuturor serviciilor de bază ale CFM; reprezentanți ai Federației sindicatului feroviarilor din Moldova – președinte Ion Zaporozjan.

Programul seminarului a fost unul destul de încărcat. Pe parcursul celor patru sesiuni, desfășurate într-o manieră cât se poate de constructivă, au fost stabilite principalele direcții de restructurare a sectorului

feroviar din Moldova. Au fost abordate următoarele chestiuni actuale: situația curentă la CFM, rezultatele activității comerciale, resursele și organizarea producției, guvernanta, rezultatele financiare, cererea de mobilitate și transport, cota de piață a transportului feroviar, investițiile și rolul statului, obiective, idei pentru restructurare, legislația UE și altele.

Irina KRAEVSKAIA

Imagini: Iurie KOZLOV





Tracțiune sigură pentru traficul de tranzit

În anul curent la ÎS "Calea Ferată din Moldova" s-a muncit mult asupra creșterii volumului mărfurilor de tranzit. De remarcat, că la acest capitol s-au înregistrat tendințe pozitive, și meritul aparține în primul rând directorului general al CFM Iurii Topala. Anume dânsul a efectuat în această perioadă dificilă câteva deplasări, inclusiv în Kazakstan, România și Rusia, pentru a stabili relații de afaceri cu agenți economici serioși, capabili să influențeze creșterea fluxului de mărfuri. Aceasta plasează în prim plan sarcina de mobilizare în continuare a eforturilor tuturor celor ce muncesc pe sectorul de sud al magistralei. În particular, mult depinde de randamentul și siguranța locomotivelor exploatare, de care este responsabil colectivul depoului nr.3, condus de Vladimir Cioban.

D eși mijloacele tehnice sunt uzate, specialiștii întreprinderii consideră necesar a respecta cu strictețe orarul și regulile securității circulației chiar și în condițiile când volumul de trafic va crește semnificativ, în pofida situației, că în condițiile actuale nu e deloc simplu a organiza procesul tehnologic. Ceea ce salvează situația este remorcarea iscusită a trenurilor, controlul permanent al stării locomotivelor, sistemul planificat de prevenire al îngrijirilor tehnice și reparațiilor curente după un anumit parcurs și perioadă de exploatare. Toate acestea sunt monitorizate cu strictețe la depou.

Disciplina tehnologică începe deja atunci când mecanicul, predând locomotiva după încheierea cursei ori a turei, informează persoanele responsabile despre starea ansamblurilor și agregatelor principale, despre problemele, cu care s-a confruntat pe parcurs. Iar cel ce primește tehnica trebuie să se convingă, că ea funcționează bine, acordând atenție deosebită mecanismului de rulare și instalației electrice, a celei diesel. Un defect nesemnificativ la prima vedere, care n-a fost depistat la momentul oportun, poate crea probleme serioase. Iată de ce echipajele de locomotivă trebuie să manifeste vigilență și atenție maximă atunci când preiau locomotivele.

La fel de importantă este și tactica remorcării. În fiecare caz ea are anumite particularități. Nu poate fi considerat un regim de remorcare cel mai optim, comun pentru toți, deoarece chiar și pe același sector de tracțiune condițiile se pot schimba. În plus, deseori în dependență de starea tehnică caracteristicile locomotivelor diferă într-o măsură sau alta de datele din certificatele tehnice. Mecanicii de locomotivă și mecanicii-secunzi experimentați știu să ia operativ decizii corecte în procesul de exploatare, să corecteze recomandările hărților de regim. Aceasta permite asigurarea vitezei necesare, respectându-se cerințele securității circulației, dar și economisirea combustibilului și lubrifianților. Un rol aparte îl are instruirea tehnică, organizată la depou în mod regulat.

Un indicator important, ce caracterizează exploatarea locomotivelor cu cel mai înalt coeficient de acțiune utilă este greutatea brută a trenului. Odată cu creș-

terea tonajului unui asemenea tren un anumit volum de trafic poate fi executat cu cheltuieli mai mici. Locomotivarii de la Basarabeasca conștientizează aceasta și se străduie să remorcheze garnituri de mare tonaj. Totuși, de fiecare dată ei trebuie să țină cont de relieful sectorului de tracțiune. Există numeroase înclinări ale elementelor profilului longitudinal al liniei de cale ferată, măsurate în promile. Știința proiectării liniilor numește această unitate "miime". De exemplu, pe tronsonul feroviar Basarabeasca—Abaclia cu lungimea de 10 km ea constituie 18 ‰. Aceasta impune distribuția optimă a eforturilor asupra tracțiunii și împingerii. Amplasarea locomotivei de împingere la coada trenului pentru a ajuta locomotiva din față, inclusă în tehnologia și orarul circulației pe sectorul dat, se aplică cu scopul de a majora forța sumară a tracțiunii, a evita ruperea cuplei ori descompunerea vagoanelor. O altă pantă serioasă se întinde pe aproape 25 kilometri între stațiile Zloți și Căinari. Aici trenurile cu greutatea de 3300 și 2200 tone sunt remorcate respectiv cu trei și două secții de locomotivă, folosindu-se, desigur, și locomotivele de împingere.

Există limite de greutate și viteză pentru trenuri, în dependență de starea liniei. Bunăoară, dacă pe direcția Etulia se pot deplasa trenuri cu greutatea de până la 4800 tone, apoi pe segmentul dintre Giurgiu-lești și largara — doar până la 1000 tone, între largara și Abaclia — 1500 tone. Cele mai mari probleme le crează tronsonul feroviar Giurgiu-lești—Cahul cu lungimea de 50 kilometri, unde lucrările prevăzute de proiect n-au fost finalizate și din această cauză terasamentul se tasează, făcând necesară adăugarea pietrișului. Aducerea la normalitate a unui segment de linie atât de necesar este împiedicată deocamdată de lipsa finanțelor necesare.

Capacitatea de funcționare a tehnicii în procesul de exploatare este asigurată de executarea calitativă a diferitor tipuri de îngrijiri tehnice a locomotivelor. Este practicat de asemenea reparația periodică în volum mic tip 1. Reparațiile cu ridicare sunt executate la remiza vagoane nr.2 și depoul de locomotive nr.1 Chișinău. Unele tipuri de îngrijiri tehnice sunt puse pe seama echipajelor de locomotivă în timpul pauzelor tehnologice. Precum se întâmplă, bunăoară, la stația Giurgiu-lești,

situată la distanță mare de Basarabeasca. Acolo sunt exploatare o locomotivă magistrală și una de manevre pe ecartament lat, dar și o locomotivă de manevre ajustată la ecartamentul european. Mecanicii și mecanicii-secunzi supraveghează în permanență starea mecanismelor de rulare, frânelor, dispozitivelor de control și comunicație prin radio, instalațiilor de semnalizare automată, hidrotransmisiei,



conexiunilor etc. Mereu sunt gresate elementele fricționabile ale agregatelor și ansamblurilor, este asigurată la nivel starea sanitar-igienică a tehnicii. Primele două locomotive se deplasează regulat prin stația ucraineană Reni pentru echipare la Etulia, unde se află un post de îngrijiri tehnice al depoului de locomotive nr.3. Acolo ele se alimentează cu apă, provenită din abur condensat tratat chimic, uleiuri, material de șters, nisip. La groapă este examinat mecanismul de rulare. La întoarcere se aduc toate cele necesare pentru a treia locomotivă. Încă o locomotivă de manevră este exploatată nemijlocit pe sectorul Etulia—Vulcănești. Dacă se constată defecte complicate, pe care echipajele de locomotivă nu le pot înlătura cu forțele proprii, la fața locului se deplasează lăcătușii.

Echipajele de locomotivă, care își desfășoară activitatea pe linie, dispun de condiții habituale decente. La postul de îngrijiri tehnice de la Etulia există o casă de odihnă a echipajelor de locomotive cu odăi confortabile, o încăpere pentru a lua masa, frigider, televizor. La stația Giurgiu-lești locomotivarii li s-a pus la dis-

poziție un vagonaș. A fost amenajată o încăpere specială și pentru echipajele, care se schimbă cu locurile la Cahul.

Echipajele de locomotivă ale depoului formează trei coloane, conduse de mecanicii-instructori Valeriu Caiki, Eduard Samoil și Nicolae Calciu. Anterior și ei au muncit o perioadă îndelungată mecanici de locomotivă, de aceea cunosc foarte bine specificul remorcării. Experiența îmbinată cu profunde cunoștințe teoretice le permite să orienteze colectivele spre succes. Valeriu Caiki, bunăoară, munceste la calea ferată din anul 1975.

— A trecut mai puțin de jumătate de an de când am preluat funcția responsabilă de mecanic-instructor, dar m-am obișnuit deja, — a spus dumnealui. — Ce-i drept, uneori sunt tentat să revin la cârma locomotivei, dar conștientizez, că tinerii trebuie instruiți, e necesar a le transmite

cele mai bune tradiții formate de generațiile anterioare. Întreprinderea noastră mizează mult pe creșterea volumului încărcăturilor de tranzit, de care depinde în mod direct situația economico-financiară a căii ferate. Și noi trebuie să facem tot ce ne stă în puteri pentru a îndeplini sarcinile trasate.

Printre cele mai bune la întreprindere se numără echipajele de locomotivă, din care fac parte mecanicul Tudor Luca și mecanicul-secund Stepan Sibov, Iurie Popa și Vladimir Grozdev, Mihail Radu și Ștefan Șvet, Petru Timofti și Pavel Murzac, Ivan Iabangi și Ivan Gargalac, dar și alții.

Vladimir DOBREANSCHI

ÎN IMAGINE: Acești trei mecanici de locomotivă își desfășoară activitatea de muncă nemijlocit în aria stației Giurgiu-lești. Ștefan Ceavdari remorchează trenuri cu locomotiva magistrală pe sectorul de cale ferată dintre stațiile Reni și Galați, iar Chiril Gherman și Gheorghe Cervinski conduc, fiecare în tura sa, locomotivele de manevră pe ecartament lat și european.

Imagine: Iurie KOZLOV



În toate anotimpurile

muncesc cu sârguință picherii secției linii Chișinău. Nu ajung oameni, lipsesc materialele, dar ei se străduie să facă tot ce le stă în puteri pentru a asigura securitatea circulației trenurilor pe sectoarele din subordine. Fotoreporterul nostru Iurie KOZLOV i-a surprins la muncă pe picherii districtului trei, condus de maestrul Tudor Popov (*imaginea 1*); Alexandru Vrabii, Tudor Chiriac și Valeriu Ursu (*imaginea 2*).

OFERTE DE MUNCĂ

Secția linii Chișinău angajează: montatori de linie, brigadierii de linie, paznic.

Adresați-vă:
mun.Chișinău, str.Haltei, 6.
Telefon: 022 83-22-19.



SECURITATEA CIRCULAȚIEI E PRIORITARĂ

Avem menirea de a anticipa și a preveni

Ce poate fi mai important pentru colectivul Căii Ferate din Moldova decât asigurarea securității circulației în transportul feroviar? Răspunsul e cât se poate de scurt și clar: NIMIC nu poate fi mai important decât respectarea întocmai a normelor și regulilor de securitate la organizarea traficului de marfă și pasageri. Fiecare secundă de funcționare a transportului feroviar trebuie să corespundă cerințelor stricte de securitate a circulației trenurilor. Acesta este obiectivul, spre care directorul general al CFM Iurii TOPALA orientează colectivul căii ferate.

În prezent calea ferată parcurge o perioadă dificilă. Circumstanțele caracteristice activității CFM crează impedimente semnificative pentru munca personalului de conducere din veriga medie și superioară, dar și a celorlalți angajați. Despre orice domeniu n-ar veni vorba, problemele sunt aceleași: lipsesc banii pentru piese de schimb, materie primă, materiale, utilaje etc.

Cum poate fi respectat în atare condiții principiul de bază al transportului feroviar? Am încercat să aflăm răspunsul la această și alte întrebări de la Ilie ȚURCAN, șef al serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor accidentelor la CFM. Anume colaboratorii lui monitorizează respectarea condițiilor, ce asigură funcționarea ritmică a transportului feroviar, au grijă să depisteze deficiențele tehnice și tehnologice, efectuează revizii, investighează și duc la evidență evenimentelor, ce se produc pe liniile de cale ferată.

Die Ilie Țurcan, recent, în cadrul unei audioconferințe s-au făcut bilanțurile activității CFM în primul semestru al anului 2016. În ce măsură a fost asigurată securitatea circulației pe parcursul perioadei respective?

— La ÎS "Calea Ferată din Moldova" au fost admise din vina angajaților 17 incidente de transport, comparativ cu 38 în perioada similară a anului 2015. Pe seama serviciului tracțiune revin în continuare cele mai multe cazuri: 11 față de cele 33 din prima jumătate a anului trecut. El este urmat de serviciile trafic de pasageri, mișcare și linii.

Merită a fi remarcat, că în aspect cantitativ există motiv de satisfacție: s-a înregistrat o reducere comparativ cu anul trecut.

— Micșorarea numărului de cazuri nu e motiv de euforie... Relaxarea este foarte periculoasă atunci când e vorba de securitatea circulației, deși numărul total de accidente s-a diminuat. Toate subdiviziunile CFM mai au încă mult de muncit la acest capitol. În condițiile actuale rolul factorului uman în transportul feroviar crește extrem de mult. Trebuie să nu uităm acest moment și să nu mizăm prea mult pe siguranța mijloacelor tehnice și utilajelor, care la calea ferată, după cum se știe, nu au o stare prea bună.

Serviciul tracțiune rămâne, din păcate, lider la capitolul accidente de transport, admise în anul curent. Deși colectivul a reușit să micșoreze de trei ori numărul acestora.

— Trebuie să menționez, că domeniul respectiv crează cele mai multe probleme din cauza unor circumstanțe, ce țin de gradul foarte avansat de uzură a mijloacelor tehnice. Dar nici într-un caz nu se poate da vina doar pe mecanismele învechite și diminua responsabilitatea persoanelor, care au obligațiunea directă de a asigura securitatea circulației.

Mă voi referi la câteva exemple de prezentă a factorului uman în cazurile de încălcare admise. La data de 5 mai a.c., din cauza lipsei controlului necesar din partea persoanelor de conducere și a instructorilor depoului de locomotive Bender, în rezultatul nerespectării RET a avut loc depășirea unui semnal de oprire și talonarea macazului. Peste o lună — alt caz: după testarea frânelor și expedierea unui marfar de la stația Chișinău-2, locomotiva 3TA10M-1260, parcurgând 500 metri, s-a desprins de primul vagon. De astă dată a fost încălcat punctul 164 al Regulilor de exploatare tehnică, ce stabilește responsabilitatea mecanicului pentru cuplarea locomotivei cu primul vagon.

Există și în alte gospodării cazuri de

încălcare a regulilor, stabilite aparte pentru fiecare din ele. Noi le depistăm, pedepsim persoanele vinovate.

Die Țurcan, deseori în colective poate fi auzită părerea, precum că sarcina principală a revizorilor pentru securitatea circulației este de a găsi rebut și a pedepsi vinovatul.

— Aș vrea să precizez. Depistarea încălcării și prevenirea rebutului ține intr-adevăr de obligațiunea noastră, dar nu de dragul pedepsirii, ci pentru a stabili cauzele unui sau altui incident și pentru a exclude astfel posibilitatea repetării în viitor și a-i demonstra vinovatului greșeala comisă.

Se știe că elementul principal al căii ferate este linia: șine, traverse, terasament și tot ce e legat de ele. Care e situația la capitolul asigurarea securității circulației în această gospodărie?

— În primul rând vreau să remarc atenția, pe care o acordă directorul general Iurii Topala problemei asigurării securității circulației la Magistrala moldovenească. În pofida dificultăților de ordin financiar, conducătorul CFM caută posibilități pentru a face rost de materia primă și materialele necesare căii ferate. Bunăoară, traversele procurate de el au permis asanarea gospodăriei liniei, consolidarea poziției magistralei privind asigurarea securității circulației. În ansamblu la calea ferată calitatea liniilor lasă de dorit. Actualmente sarcina principală este de a menține controlul asupra stării de lucruri existente. Deocamdată aceasta ne reușește, grație eforturilor picheților și a tuturor celor implicați în procesul de asigurare a securității circulației. La calea ferată muncesc specialiști competenți și responsabili, care conștientizează în deplină măsură rolul lor în procesul general de transportare și în desfasurarea în siguranță a acestuia.

Care e situația privind asigurarea securității circulației în alte gospodării ale magistralei?

— Activitatea de muncă a serviciului revizori se extinde asupra tuturor gospodăriilor magistralei. Principalele sarcini ale acestuia sunt prevenirea și controlul asupra stării mijloacelor tehnice, respectării tehnologiei, îndeplinirii normativelor.

În domeniul traficului de pasageri s-au constatat încălcări ale tehnologiei reparației unor ansambluri ale vagoanelor de călători și completării registrelor de strictă evidență. În luna aprilie 2016 aici s-a produs un incident de transport și un caz de încălcare a cerințelor privind îngrijirea tehnică a vagoanelor de pasageri în procesul de pregătire a acestora pentru cursă.



Ilie ȚURCAN, șef al serviciului securitatea circulației și lichidarea consecințelor accidentelor la CFM

În cadrul serviciului reparație a vagoanelor s-au depistat încălcări ale tehnologiei de executare a tipurilor planificate de reparație. Specialiștii din domeniul mișcare au admis în prima jumătate a anului deraierea unui vagon la stația Bălți-Slobozia. În gospodăria semnalizare și comunicații s-a majorat cu două cazuri numărul rateurilor de funcționare a SCB și durata remedierii lor comparativ cu perioada respectivă a anului 2015. Gospodăria alimentare cu energie electrică are la activ o închidere a semnalului pentru tren; trei trenuri au fost reținute cu o oră și 13 minute.

Se înțelege de la sine, că revizorii pentru securitatea circulației, activând în diverse domenii, trebuie să fie niște specialiști universali.

— Funcția de revizor în transportul feroviar a fost dintotdeauna una deosebită. Ea presupune o responsabilitate imensă, principalitate și devotament deplin. Atribuirea ei unei anumite persoane este rezultatul activității impecabile a acesteia în domeniul de producție. Experiența profesională, gradul avansat de competență tehnică sunt condiții obligatorii pentru dreptul de a poseda funcția de revizor.

În plus, fiecare colaborator al serviciului de revizori trebuie să posede talentul de a munci cu oamenii, deoarece e necesar nu doar a cere de la ei, ci și a le împărtăși cunoștințele, a le explica anumite subtilități, a le demonstra cât se poate de accesibil unde au greșit și cum își pot repara greșeala.

Toți revizorii serviciului securitate a circulației și lichidare a consecințelor accidentelor sunt specialiști calificați, cu experiență de muncă fiecare în domeniul său: mișcăriști, picheți, locomotivari, vagonari, energeticieni, comunicaționiști etc. Dar revizorul trebuie să cunoască în același timp particularitățile de muncă în toate gospodăriile căii ferate. Fără a cunoaște normele și cerințele de întreținere a infrastructurii, gospodăriilor locomotive, vagoanelor și tuturor celorlalte, revizorul nu va reuși să depisteze în măsură deplină și foarte operativ încălcările ori să stabilească cauza și factorii ce le-au provocat. Ceea ce înseamnă că e necesară o autoperfecționare permanentă a sa și a cunoștințelor sale, autoinstruire, lărgirea orizontului profesional. Vreau să mai subliniez, că în activitatea sa revizorul pentru securitatea circulației trenurilor trebuie nu doar să știe a scoate în evidență greșelile și lacunele în activitatea altora, dar și să fie un exemplu de cea mai înaltă organizare, disciplină și exigență față de sine.

Controlul securității circulației la calea ferată fiind organizat în mai multe nivele, nu sunt excluse, probabil, încercările de a mușamaliza în teren încălcările comise. Cum procedează revizorii în asemenea situații?

— În astfel de cazuri revizorii acționează principial și în strictă conformitate cu instrucțiunile. În ultimii ani s-a redus numărul cazurilor mușamalizate. Ce consecințe are mușamalizarea? Nu e vorba doar de absolvirea de pedeapsă, ci și de situația, că nu se vor întreprinde nici un fel de acțiuni în legătură cu cazul respectiv, deci, el se poate repeta cât de curând, ba chiar și deveni o obișnuință. De aceea atitudinea față de cazurile de mușamalizare este intransigentă, ca, de altfel, și față de alte chestiuni ce țin de securitatea circulației trenurilor.

Die Țurcan, am pomenit în discuția noastră de factorul uman, care deseori este cauza unor diverse încălcări ale disciplinei tehnologice și de producție. Cum se explică ele: prin lacunele de pregătire profesională ale personalului ori sunt o consecință a situației economico-financiare precare de durată, care s-a instaurat la calea ferată și se face resimțită?

— Nu va fi profesionist din partea mea să pun încălcările admise pe seama dificultăților de orice gen. Feroviarul trebuie să respecte întocmai cerințele securității circulației. Poate că sună cam dur, dar aceasta a fost și este realitatea la calea ferată. Doar astfel poate fi asigurată integritatea mărfurilor transportate, dar cel mai important — viața pasagerilor, care au toată încrederea în Calea Ferată a Moldovei.

Interviul oferit de dumneavoastră ziarului de profil va fi citit de angajații nodurilor feroviare, ai stațiilor liniare, districtelor de picheți, depourilor etc. Ce ați dori să le spuneti în încheierea discuției noastre angajaților Căii Ferate din Moldova?

— Vreau să reiterez gândul, că nici un fel de probleme nu trebuie să pună în pericol securitatea circulației trenurilor, să servească drept motiv pentru slăbirea controlului în acest domeniu important. Securitatea circulației nu poate fi asigurată doar grație eforturilor serviciului revizori. Este necesară conlucrarea strânsă a tuturor participanților la procesul de trafic, constientizarea de către personal a inadmisibilității încălcării normelor și regulilor existente. Altfel ar fi imposibilă realizarea obiectivului nostru de bază: organizarea traficului sigur de călători și marfă la Calea Ferată a Moldovei.

Acest domeniu responsabil, intens de activitate intrunește oameni interesați, devotați datoriei profesionale, în care poți avea toată încrederea atunci când e vorba de realizarea sarcinilor trasate de administrația întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova".

**A dialogat
Irina KRAEVSKAIA**

Imagine: Iurie KOZLOV


FELICITĂRI!


Administrația Întreprinderii de Stat "Calea Ferată din Moldova" adresează cordiale felicitări și urări de bine cu ocazia JUBILEULUI de 45 de ani din ziua nașterii lui **Serghei GORINCIOI**, șef al secției administrative a IS "CFM".

— Vă transmitem cele mai cordiale felicitări și urări de sănătate, optimism și energie necesară spre binele Magistralei moldovenești. Să aveți parte în viață de cât mai multe emoții pozitive și mereu să vă însoțească norocul!

* * *

Administrația și întreg colectivul Palatului de cultură al feroviarilor o felicită din tot sufletul pe **Ludmila GHEORGHIEV**, meto-distă a secției sport, cu ocazia împlinirii a 35 ani de activitate la Magistrala moldovenească.

Doamna Ludmila a practicat sportul din fragedă copilărie. Deja la vârsta de 14 ani a făcut parte din selecționata de juniori a RM la tenis de masă și a apărut onoarea țării în cadrul multor turnee internaționale. Din anul 1981 dânsa este angajată la calea ferată. Mulți dintre discipolii săi au participat la competiții internaționale, câștigând medalii de aur și argint.

— Suntem mândri de dumneavoastră, doamnă Ludmila Gheorghiev, vă dorim succese în viața personală și în domeniul profesional!

■ ÎN PRIM PLAN — PREGĂTIRILE DE IARNĂ

DDC garantează pasagerilor confort

Numerosi locuitori ai țării noastre preferă să călătorească cu transportul feroviar, care este cel mai sigur. În plus, gradul înalt de confort și impresiile irepetabile, lăsate de peisajele ce se perindă prin geamurile vagoanelor, oferă și mai multă atractivitate transportului feroviar. Or, majoritatea pasagerilor nu știu câte eforturi trebuie să depună feroviarul sub conducerea directorului general al IS "CFM" Iurii Topala pentru a asigura securitatea și confortul călătorilor. Apropo, confortul pasagerilor n-ar putea fi asigurat fără lenjeria nouă, calitativă, pe care a primit-o de curând DDC grație managementului competent al directorului general al Magistralei moldovenești Iurii Topala. În aceste zile, bunăoară, în prag de iarnă colectivul Direcției deservire a călătorilor se pregătește minucios și cu multă conștiinciozitate pentru activitatea în perioada rece a anului.



Gara feroviară Chișinău își așteaptă pasagerii

La fel ca și în anii trecuți, o comisie specială creată la întreprindere a întocmit și aprobat "Programul de pregătire a gospodăriei Direcției de deservire a călătorilor pentru activitatea în condițiile de iarnă 2016-2017". Ele includ întregul spectru al lucrărilor tehnologice necesare. Responsabili pentru desfășurarea, calitatea și termenul executării lor sunt specialiștii principali ai DDC.

De rând cu însoțitorii de vagoane, un rol important în procesul de pregătire a materialului rulant pentru funcționarea în condiții de iarnă le revine și altor specialiști ai Direcției, precum lăcătușii-electricieni, spălătoreșele și angajații sectorului completare, alimentatorii cu cărbune și apă, sectorul alimentație și cel gospodăresc. Fiecare dintre ei se străduie să muncească calitativ și să

respecte termenele: doar, de aceasta depinde securitatea și confortul pasagerilor.

Până la începutul lunii octombrie curent personalul echipajelor de tren a fost ajustat la planul și volumul de trafic, la normele de deservire. Până la data de 15 octombrie vor fi completate listele de personal privind lăcătușii-electricieni, alimentatorii cu cărbune și apă, spălătoreșele și completatorii. A fost pregătită și este menținută în stare bună rezerva tehnologică de vagoane. S-au efectuat lucrări de refacere a stratului izolant al traseelor termice și rețelei de apeduct. Toate secțiile, sectoarele de reparație, trenurile sunt asigurate cu mijloace primare de stingere a incendiilor. Posturile antiincendiar au fost aprovizionate cu nisip, apă și inventar. Către începutul trafi-

cului de iarnă va fi depozitată cantitatea necesară de cărbune pentru încălzirea vagoanelor, se vor pregăti veselă, rezerve de ceaiuri în scop de comercializare, saltele, perne, plapume și lenjerie de pat.

Programul elucdat prevede pregătirea pentru traficul de iar-

turile de tren, care vor circula în perioada de iarnă. Va fi verificată starea tehnică a utilajului centralei termice a stației tehnice, vor fi conservate mașina de spălat vagoane, utilajele sistemului de pompare, rețelele de apeduct și de evacuare a apelor, va fi organizată o trecere în



Are loc îmbarcarea în trenul de călători

nă până la data de 20 octombrie a numărului de vagoane, preconizat de orarul circulației trenurilor în perioada de iarnă; reparația și vopsirea fântânilor de la sectorul echipare; crearea rezervei necesare de furtunuri pentru apeduct.

Planul de acțiuni urmează a fi realizat până la data de 30 octombrie, și anume: a efectua instruirea și școlarizarea feroviarilor implicați în procesul circulației trenurilor și deservirii călătorilor; a organiza instruirea tehnică neplanificată pentru însoțitorii de vagoane, angajații SDC — conform instrucțiunii; a asigura toți angajații cu haine călduroase și încălțăminte specială, iar însoțitorii de vagon — cu uniforme de iarnă. Până la aceeași dată urmează a fi verificate compresoarele, canalele de aer, instalațiile ACA. În comun cu echipajele de tren vor fi pregătite și prezentate comisiei spre aprobare garni-

revistă extraordinară a panourilor electrice și posturilor electrice de distribuție.

...Zi și noapte, în orice anotimp al anului trenurile de pasageri și de marfă ale IS "Calea Ferată din Moldova" gonesc pe arterele de oțel ale Magistralei moldovenești. Feroviarul, care au în grija lor aceste garnituri, asigură securitatea și confortul pasagerilor, integritatea încărcăturilor. Perioada rece a anului complică, desigur, activitatea de muncă a angajaților CFM. Totuși, și iarna, pe cele mai năprasnice geruri feroviarul moldovenesc oferă pasagerilor toate comoditățile, confort și o atmosferă caldă la propriu și la figurat în vagoane. De aceea majoritatea călătorilor dau preferință transportului feroviar al Republicii Moldova.

Liliana NICHIFOROV

Imagini: Iurie KOZLOV

În memoria lui Leonid Kucer

Clubul feroviar al amatorilor de alergări "Express-K" a organizat un cros în memoria întemeietorului clubului Leonid KUCER, antrenor emerit al Republicii Moldova.



1

La start pe cele trei distanțe — 1500 metri, 4000 metri și 6000 metri — s-au aliniat sportivi amatori din toate colțurile țării noastre.

Rezultatele competițiilor au fost următoarele: pe distanța de 1500 metri primii



2

au ajuns la finis Valentina Carauș și Alexandru Zolotariov (Bălți); în cursa de 4000 metri au învins Egor Sârbu (Bălți) și Silvia Rotari (LSR), iar pe cea mai lungă distanță locurile de frunte au revenit lui Tcaciov (Chișinău) și lui Maxim Răilean (LSR). Și-au parcurs foarte bine distanțele Maria Vălcu și Dumitru Postolachi, angajați ai secției liniei Chișinău.

Din numele participanților la curse exprimăm sincera recunoștință administrației CFM și personal directorului general Iurii TOPALA, precum și șefului secției liniei Chișinău Anatolie FRICĂȚEL pentru suportul financiar oferit.

Ion BABARĂ,
președinte al clubului "Express-K"

ÎN IMAGINI:

1. S-a dat startul
2. Distincții — învingătorilor

Imagini: Iurie KOZLOV