



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 4 (5820) 4 февраля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Молдова заинтересована в реализации проекта строительства скоростной железнодорожной линии Бухарест–Кишинев–Киев

Действующий министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Василе БОТНАРЬ обсудил в Стамбуле с руководителями профильных министерств Румынии и Украины начало разработки совместного регионального проекта строительства скоростной железнодорожной линии, которая соединит Кишинев с Бухарестом и Киевом.



Василе Ботнарь отметил, что Молдова крайне заинтересована в повышении эффективности железнодорожных перевозок, в том числе путем реализации совместного проекта, который позволил бы соединить эти три столицы скоростной железнодорожной линией, особенно сегодня, когда из-за износа

железнодорожных путей поезда движутся с очень низкой скоростью.

Инициатива была положительно оценена государственным секретарем Министерства транспорта Румынии Марией Магдаленой Григоре и заместителем министра инфраструктуры Украины Оксаной Рейтер.

В этой связи Мария Магдалена Григоре напомнила об инициативе по прокладке скоростной линии между Бухарестом и Яссами, которая может продолжиться по территории Молдовы. Предста-

витель Министерства инфраструктуры Украины Оксана Рейтер также выразила заинтересованность в реализации проекта и предложила продолжить его обсуждение на уровне экспертов.

Стороны договорились о продолжении переговоров в рамках последующих встреч, с тем чтобы определить конкретные шаги всех трех стран для реализации проекта. «Необходимо принять принципиальное решение, после чего можно будет приступить к разработке проектов инвестиций и технико-экономическому

обоснованию, чтобы определиться с задачами, стоимостью и источниками финансирования. Считаю проект перспективным и жизнеспособным, необходимым нашим странам для обеспечения более динамичного экономического роста», — сказал министр Василе Ботнарь.

Действующий министр транспорта и дорожной инфраструктуры РМ Василе Ботнарь 28-29 января с.г. в Стамбуле принял участие в заседании межправительственного комитета ТРАСЕКА.

По материалам МТДИ РМ

На Молдавской магистрали

Настрой на экономию

Настоящим благом для коллектива станции Шолдэнешть стало подведение несколько лет назад природного газа, позволившего изменить коренным образом технологию отопления вокзала и поста электрической централизации.

В помещениях — тепло и уютно. Но это, конечно, не снимает ответственности за рациональное использование дорогостоящего энергоресурса. Важное дело возложено на опытного ДСП Анатолия Шову, который, получив соответствующий допуск, следит за правильной эксплуатацией двух газовых котлов, регулирует режим их работы в соответствии с температурой воздуха окружающей среды. Показания расхода природного газа ежесуточно регистрируются для последующего анализа в специальном журнале.

Движенцы, возглавляемые ДС Натальей Степанкевич, хорошо проявляют себя и в других делах. Ведется борьба за экономию электроэнергии, в помещениях, а также на прилегающей территории поддерживается чистота. Ну а глав-

ная нацеленность — на обеспечение безопасности движения, своевременный пропуск поездов на вверенном участке, с чем хорошо справляются, наряду с уже названными нами Анатолием Шовой, ДСП Родика Ефремова, Наталья Килимарь, Светлана Габура, Диана Страту.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: у газовых котлов — Анатолий Шова.



Обслуживание тепловозов — на совесть

Без снятия с тепловозов колес ведут обточку гребней их бандажей в ремонтном цехе Унгеньского оборотного локомотивного депо. А позволяет это делать использование установки А-41, изготовленной в украинском городе Ивано-Франковске. В результате экономятся время и труд при проведении важной технологической операции. Здесь же осуществляются ТО-3 и ТР-1 для тепловозов ЧМЭЗ.



НА СНИМКЕ: обточку колесных гребней ведут слесарь Анатолий Касьян и токарь Григорий Паун.

Владимир ОСТАПЕНКО

На расстановке вагонов в Унгень

Унгеньский железнодорожный узел характеризуется многофункциональностью входящих в его состав производственных участков. Здесь выполняются перестановки и текущие отцепочные ремонты вагонов, перегруз, переформирование грузовых поездов, в том числе и тех, которые следуют за границу.

В таких условиях без четко налаженного маневрового процесса просто не обойтись. И надо отдать должное работ-

никам местного оборотного локомотивного депо, которые в деловом сотрудничестве с составителями поездов станции

Унгень успешно справляются с задачей своевременной расстановки вагонов на предусмотренных позициях. Грамотными действиями отличаются, в частности, машинист маневрового тепловоза с 35-летним трудовым стажем Иван Маковоз и составитель поездов Павел Барган, работающий на транспорте 28 лет **(на снимке — слева направо).**

Влад ПАВЛОВ



Забот хватает

От станции Мэркулешть до станции Матеуць слободского направления дороги протянулся участок СЦБ и связи, обслуживаемый специалистами под руководством старшего электромеханика Виктора Мельника из Бэлцкой ШЧ. И хотя здесь движение поездов слабее, чем, скажем, по Бэлць-Слобозии или Окнице, своевременное проведение графиков плано-предупредительных ремонтов эксплуатируемых устройств никто не отменял.

Хватает забот по обеспечению технологического процесса, в частности, у электромеханика Петру Рацэ и электромонтера Валерия Одобеску, за которыми закреплены посты электрической централизации и перегонная аппаратура в районе станций Ункитешть и Кобыльня. Опытные, знающие свое дело, дисциплинированные специалисты не подводят, хорошо справляются с доводимыми заданиями. В релейных — порядок, нет проблем с техническим состоянием дизельных генераторов на случай внезапного отключения электроэнергии.

Петру Рацэ **(на снимке — слева)** трудится на транспорте с 1976 года, окончив в свое время по соответствующей специальности Кишиневское техническое училище имени Федько, а затем — училище в белорусском городе Барано-



вичи. А Валерий Одобеску устроился на работу в северную дистанцию сигнализации и связи в 2000 году.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ДОРОЖНЫХ БИБЛИОТЕК!

Дорожная библиотека на станции Кишинэу и ее филиалы на станциях Басарабьяска, Бендеры, Унгень, Бэлць и Окница приглашают читателей для перерегистрации на 2015 год.



У кого из нас в детстве не было своего родительского гнезда?.. Оперившись, полные надежд, мы улетали отсюда во взрослую, самостоятельную жизнь, храня в сердцах все лучшее, что смогли дать матери и отцы, дедушки и бабушки. Для детей Михаила Францевича и Елены Ивановны Баламут в этом отношении самое заветное место — затерявшаяся среди степного раздолья небольшая станция Цыра, где родители проработали много лет в движении и, даже выйдя на заслуженный отдых, не расставались с нею до последних дней своей жизни.

Природа тут, особенно в пору весеннего и летнего благоухания, изумительна. С лугов пахнут травами, в зеленых лесонасаждениях до поздней ночи заливаются соловьи. Все как и прежде. И лишь одного уже нет — приветливых, сияющих добротой лиц отца и матери, встречавших на крохотном перроне детей и внуков, нетерпеливо заглядывавших в окна прибывшего пригородного дизель-поезда. Прах дорогих людей покоится на кладбище соседнего села Хыртоп. С них, собственно говоря, и началась железнодорожная династия, трудовой стаж которой на магистрали превышает ныне 350 лет.

Если вспомнить, например, Михаила Францевича, с которым не раз встречался во время служебных командировок, то он был человеком хозяйственным, с крестьянской сметкой, жестковатым, но справедливым. Такой характер сформировали, наверное, трудности, которые ему довелось пережить еще в молодости, в голодную послевоенную пору. Тогда люди не строили воздушных замков светлого будущего, а приспособивались к жизни в надежде выжить, как только могли. Вот и простой паренек с польскими корнями по родословной его дедушки Антона Куля еще в подростковом возрасте пошел учеником к кузнецу. Орудовал тяжелым молотом у горна, зарабатывая на кусок хлеба. Потом появилась возможность окончить фабрично-заводское училище и слесарничать на спиртовом заводе, расположенном недалеко от родного дома в селе Хыртоп. А когда в 1950 году предприятие расформировали, вновь не остался без дела — перешел в путевую бригаду по лечению земляного полотна пролегающей рядом железной дороги. Затем — четыре года срочной службы в береговой охране Балтийского военного флота. Демобилизовавшись, нашел себе работу дежурным стрелочного поста станции Цыра.

В тот период на слободском направлении железной дороги внедряли электрическую централизацию, и, чтобы соответствовать новым запросам, Михаил Францевич приобретает в стенах Басарабьесской дорожно-технической школы профессию ДСП. Начав с дежурного за пультом станции Ункитешть, он навсегда посвятил себя благородному делу обеспечения движения поездов на ответственном участке. Высокое начальство, заметив в молодом специалисте организаторские задатки и принципиальность, назначает его в 1972 году руководителем станции Цыра, где нужно было подтянуть коллектив в работе.

Немало сделал Михаил Францевич здесь по наведению порядка, полному исключению нарушений требований безопасности движения, брака в работе, по эстетическому содержанию сооружений и прилегающей территории. Станция стала символом того, какими должны быть все наши линейные станции.

Что касается супруги, Елены Ивановны, в характере которой преобладала унаследованная детьми душевность, то судьба свела ее с железной дорогой так. Рано осиротевшую девочку из приднестровского села бывшего тогда Вертоженского района забрал к себе дядя Петр Крочак, работавший масте-

■ ТРУДОВЫЕ ДИНАСТИИ ДОРОГИ

Корни и корона

ром участка земляного полотна и живший с семьей в путевой казарме на 69-м километре слободского направления. После общеобразовательной школы приемная дочь освоила специальность дежурного стрелочного поста и стала работать на ст.Ункитешть, где и познакомилась с будущим мужем. Михаил Францевич, получивший закалку на флоте, был парнем видным — в матросской тельняшке, с лихо подкрученными усами. И, понятно, что не мог не поразить девичье сердце. Вскоре сыграли свадьбу, на которой от множества собравшихся родственников, друзей было, как говорится, яблоку негде

местность открывала для трудолюбивой молодежи немало перспектив. Отслужив в войсках противовоздушной обороны, Виктор вернулся на родину в 1980 году. Одно время работал дежурным стрелочного поста на станции Флорешть, а после учебы в Басарабьесской дорожно-технической школе начались трудовые будни в качестве ДСП на станции Кобыльня. Именно там познакомился с симпатичной девушкой Татьяной — парикмахером из ближнего села Котюжень. Поженились. Переманил ее на железную дорогу. Супруги свили свое семейное гнездо в поселке Гиндешть, где на местной станции Виктор начал работать соста-

Михайловна окончила техническое училище имени Федько и, проработав длительное время за пультом станций Цыра и Гиндешть, возглавила коллектив движущих станций Алексэндрень. Умеет ладить с людьми, есть организаторская жилка. С детства мечтала стать железнодорожницей дочь Татьяны Михайловны Надя. Когда после окончания одиннадцатого класса был в школе выпускной вечер, классный руководитель, зная пристрастие девочки, так и представила ее: **Надя — надежда Молдавской магистрали!** И здоровых амбиций Надежде действительно не занимать. За плечами — технический колледж желез-



упасть. Когда мужа перевели в Цыру, молодая жена последовала за ним. После соответствующей подготовки для нее нашлась работа дежурной за пультом на станции.

Теперь — о детях. Сын Виктор, 1958 года рождения, который по характеру и физическому развитию явно пошел в отца, на магистраль поступил не сразу. Окончив восемь классов, решил выучиться на столяра в Кишиневском ГПТУ-3. Уж очень ему нравилась эта профессия. Овладев ею, поехал по комсомольской путевке на строительство олимпийских объектов в Москве. Там, в мегаполисе, мог получить квартиру и остаться жить, однако родители настойчиво звали домой:

— Что тебе, человеку нашего, сельского склада, тесные городские кварталы, беготня, суета! Возвращайся!

В ту пору наш край не испытывал экономических трудностей и сельская

жителем поездов с правом подмены ДСП, а Татьяна — приемосдатчиком.

Дальнейшие перемены в трудовой биографии наступили в январе 1992 года, когда отец ушел на заслуженный отдых, а начальником станции Цыра назначили его сына, ставшего продолжателем трудовой династии. В этой ответственной должности Виктор Михайлович, окончивший, кстати, в свое время также заочное отделение Одесского железнодорожного техникума, и ныне. Справляется со своими служебными обязанностями так, как учил Михаил Францевич, отличается принципиальностью, требовательностью к себе и другим, умеет настраивать дежурных за пультом на безусловное соблюдение требований безопасности движения. Как и прежде, станция остается одной из лучших на дороге. В помещениях и на территории царит чистота. Старинное станционное здание, хотя еще николаевской постройки и давно не знает капитального ремонта, содержится в должном порядке. Накануне осеннего комиссионного объезда, благодаря поддержке руководства магистрали, строители Бэлцкогского прорабского участка НГЧИ заменили три окна на современные стеклопакеты.

Виктор Михайлович — неутомимый хозяин и в домашних делах. Вместе с супругой вырастили двоих прекрасных детей — дочь Наталью и сына Владислава. Когда-то мать Елена Ивановна завела пасеку — и приходится ухаживать за пчелами, хотя и тяжело.

Старшая дочь Баламутов Татьяна

подорожного транспорта, академия транспорта, работа ДСП. А ныне она — проводник пассажирских поездов дальнего следования.

Движенческому делу посвятила себя также младшая дочь Баламутов — Валентина Михайловна. Она окончила технический колледж железнодорожного транспорта, работала на станциях Алексэндрень и Бэлць-Слобозия, а недавно переехала вместе с мужем в далекий Екатеринбург.

Рассказ о железнодорожной династии будет неполным, если не вспомнить о Георгии, сыне родного брата Михаила Францевича Ивана. Георгий до выхода на заслуженный отдых длительное время ворочал стрелки на станции Мэркулешть, а супруга Евдокия была билетным кассиром по о.п. Кошерница. Их дочери Светлана и Зося после окончания колледжа железнодорожного транспорта также стали движущими. Первая работает ДСП на станции Шолдэнешть, а вторая трудилась на станциях Бэлць-Слобозия и Цыра.

Вот такое фамильное древо у железнодорожной династии Баламутов. С крепкими корнями, пышной кроной. Своей преданностью избранному делу, трудолюбием, добрыми традициями дети и внуки ее родоначальников вносят, наряду с другими молдавскими железнодорожниками, немалый вклад в нормальное функционирование отечественной магистрали.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Родоначальники трудовой династии Михаил Францевич и Елена Ивановна Баламут.

2. Судьба дочерей Татьяны и Валентины тоже связана с движением.

3. Главой железнодорожной династии ныне по праву называют Виктора Баламута, сменившего отца на посту начальника станции Цыра.



■ ТВОИ ЛЮДИ, МАГИСТРАЛЬ!



Профессия — по наследству

Крепкими трудовыми традициями, демонстрирующими неразрывную связь поколений железнодорожников, известен у нас на железной дороге коллектив Кишиневского локомотивного депо. И это хорошо прослеживается, например, в судьбе машиниста дизель-поездов и тепловозов 2ТЭ10Л Александра Павленко, отец которого в свое время также водил поезд на участке, а мать трудилась проводницей, потом — в бригадном депо.

Именно под влиянием родителей Александр, окончив техническое училище имени Федько, пришел в 1978 году на предприятие.

Зарекомендовал себя опытным, дисциплинированным, досконально знающим технику, строго соблюдающим требования безопасности движения специалистом. Уже тот факт, что ему доверяют вождение не только поездов, но и на протяжении длительного периода —

мотрисы с проверяющими в ходе комиссионных обзоров, свидетельствует о высоком профессионализме.

Так было и недавней осенью. А сопровождал Александра в поездке по всем участкам магистрали молодой помощник машиниста Владислав Поросенков. И он может гордиться своим фамильным древом с железнодорожными корнями. В былые времена в локомотивном депо работал дедушка — машинистом паровозов, дизель-поездов. Парень устроился на предприятие около восьми лет назад слесарем ремонтного цеха. Экзамен на право вождения поездов сдал в августе прошлого года.

Влад ДОБРОВ

НА СНИМКЕ: машинист Александр Павленко и его помощник Владислав Поросенков во время осеннего комиссионного осмотра.

Фото Юрия КОЗЛОВА

И один в поле воин

В семье Михаила Мисаила, уроженца приднестровского села Тудора, все были виноделами. Наверное, и парень, следуя передающейся из поколения в поколение традиции, посвятил бы себя этой профессии, если бы не железная дорога. Железнодорожная романтика настолько запала в сердце, что после общеобразовательной школы привела в столичное училище имени Федько.

Работа в дистанции сигнализации и связи, где начинал электромонтером, а затем трудился длительный период электромехаником СЦБ. За плечами — железнодорожный техникум, заочное отделение ДИИТа, что также говорит о многом. В целом транспорту отдано более 37 лет.

Ныне Михаил является старшим электромехаником СЦБ цеха №13 Басарабьеской ШЧ, обслуживает устройство релейных и дизельные генераторы на участке от Злоць до Хаджимуса. Хозяйство — нелегкое, требующее постоянного внимания, тем более что в коллективе не хватает к штатному расписанию нескольких человек. Из-за причин, связанных, в первую очередь, с недостаточной мотивацией труда, молодежь в последнее время не очень охотно выбирает профессию «эсэбиста», и важное дело держится здесь, впрочем, как и на других участках, фактически на энтузиастах.

В цехе, помимо Михаила, трудится принятый недавно электромонтером молодой Павел Горбан. Вдвоем выезжают регулярно на линию, своевременно проводят планово-предупредительные ремонты, оперативно устраняют возникающие неполадки. Посильную поддержку оказывают электромеханики Александр Бабенко и Георгий Караман из цеха №11, выезжая в случае необходимости на подмогу дизель-поездом или служебной автомашиной.



Фото Юрия КОЗЛОВА

Проживает Михаил Мисаил в районе станции Кэнар, на железной дороге работает и его супруга. Отсюда берут старт беспокойные трудовые будни, которым отдается столько сил и умения. Во время осеннего комиссионного осмотра проверяющие высоко оценили подготовленность цеха к зимним перевозкам. Указанием и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» опытный специалист был поощрен.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьеской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения дорожного мастера 8-го околотка **ЛОМАНОВСКОГО Аурела Павловича**, дорожного мастера 14-го околотка **МОГА Ивана Константиновича** и дежурную по переезду 2-го околотка **ЛУНГУ Галину Ивановну**.

От всей души с поклоном и любовью Мы вам желаем долгих-долгих лет, Большого счастья, крепкого здоровья, Хороших дел и трудовых побед!

Администрация и профсоюзный комитет локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ЧЕРНЕЙ Павлину Михайловну** — аппаратчицу, **ВЫЛКУ Сергея Дмитриевича** — машиниста теплового.

— Желаем доброго здоровья, дол-

гих лет жизни, семейного благополучия, исполнения всех заветных желаний!

* * *

Администрация и профком Кишиневской дистанции электроснабжения поздравляют с ЮБИЛЕЕМ **ЗОЛОТАРЕВУ Татьяну Дмитриевну** — бухгалтера, **ЧОБАН Георгия Степановича** — электромонтера ЭЧС Унгень; с днем рождения: **ГАЛЕСКУ Юрия Антоновича** — токаря, **СЛЕМЗИНА Валентина Сергеевича** — инженера.

Желаем в эту дату здоровья и любви, Успехов и достатка, заботливой родни, Добра, благополучия и преданных друзей,

Уверенности в будущем, счастливых, долгих дней!

* * *

Коллектив и администрация Басарабьеской дистанции электроснабжения поздравляют с 35-летием электромеханика ремонтно-механических мастерских **ВОЙКУ Григория Валерьевича**.

Желаем солнечного света, Гостей за праздничным столом, Пусть будет ваша жизнь согрета Любовью, радостью, теплом!

■ СТУДЕНЧЕСКИЙ СПОРТ

Близок финиш спартакиады

Как мы уже сообщали, в Бэлцком техническом колледже железнодорожного транспорта студенческая спартакиада в самом разгаре. Вот уже закончили свои состязания шашкисты и шахматисты.

В споре по русским шашкам борьбу вели 15 участников, игравшие по круговой системе — каждый с каждым. У юншей победу праздновал Николай Седорюк из учебной группы Ig-312, набравший 9 очков. «Серебро» досталось выпускнику группы ODg-411 Эдуарду Палодичу, отставшему на одно очко. У Влада Балацела (группа TFG-2023), набравшего 7,5 очка, третье призовое место.

А вот трио девичьего турнира: Ирина Савва — группа TAG-322, Nicoletta Моглан — группа Ig-418, Виорика Калина — группа TFG-2023.

Десять шахматистов отстаивали призовые места — также по круговой систе-

ме. С 8-ю набранными очками победу одержал студент группы ENg-312 Думитру Круду. Отставший на одно очко Николай Седорюк — второй призер, а третья ступень — у шахматиста Романа Сейника (группа TFG-2023).

Все призеры удостоены дипломов соответствующих степеней.

После шести видов спартакиадной программы впереди турнирной гонки — студенты группы TFG-2013 (куратор — Вера Бурджу) — 54 очка. Спортсмены группы TAG-322 (куратор — Геннадий Гуцу) набрали 42 очка, а группы ODg-411 (куратор — Владимир Бежан) — 32 очка.

Студенческая спартакиада вышла на финишную прямую: предстоит еще выявить лучших в трех видах соревнований — армрестлингу, перетягиванию каната и баскетболу.

Николай АНДРУХ

ВОПРОС-ОТВЕТ

С чаем не скучаем

Можно ли обезопасить свой организм от радиации, которой «одаривают» нас экраны компьютеров?

Галина, мун.Бэлць

По мнению китайских ученых, эту проблему способны успешно решить всего две чашки зеленого чая, выпитые в течение дня.

Все дело в листьях этого чая. Там есть особые микроэлементы, способные выдерживать радиационную атаку с компьютерных экранов. А вообще же присутствующие в чае катехины в добрую сотню раз активнее знаменитого витамина С. Они же хорошо защищают нашу ДНК от всевозможных нарушений в организме, чреватых возникновением онкологических заболеваний. В данном случае витамин Е уступает им ни много ни мало в 25 раз!

Уникальный аспирин

Слышала, что аспирин может не только снижать температуру, но и обладает еще какими-то уникальными свойствами. Расскажите о них, пожалуйста.

Вероника, мун.Унгень

Жаропонижающие свойства ацетилсалициловой кислоты (то есть того самого аспирина) известны многим. Но далеко не все знают, что он предохраняет человека от развития болезней сосудов и сердца. А кроме того, совсем недавно стала известна еще одна его замечательная особенность: благодаря аспирину становится действенной профилактика рака поджелудочной железы.

Предостережение: у ацетилсалициловой кислоты имеются нешуточные противопоказания, и потому не следует злоупотреблять ею, принимать без ограничений.

А теперь о самом факте. Установили его американские ученые. А заключается он в следующем. Прием препарата в пониженной дозировке помогает не только предотвращать во многих случаях сердечно-сосудистые заболевания, но и приблизительно на треть уменьшает риск развития онкологии поджелудочной железы.

КИШИНЕВСКОЙ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ТРЕБУЮТСЯ:

- ✓ экономист;
- ✓ специалист по кадрам;
- ✓ инженер по ОЗ и БД;
- ✓ электромеханик;
- ✓ электромонтеры.

Справки по тел.: 022 83-40-59



ЭТО — ИНТЕРЕСНО!

Самые необычные отели мира

Каких только отелей еще не придумала человеческая фантазия: бывшие тюрьмы, номера из водопроводных железобетонных труб, отели-капсулы, отели в автофургонах, трамваях и самолетах, даже номера в кронах деревьев.



1. Начнем с отеля **De Vrouwe van Stavoren** в Нидерландах. Его номера сделаны из самых настоящих винных бочек. Каждая из бочек вмещала в себя до 14,5 тыс. литров вина, а теперь вмещает две кровати, телевизор, радио, душ и небольшую гостиную, в которой можно отдохнуть за чашечкой кофе или бокалом вина.

2. Вы задумывались, как изнутри мог выглядеть Троянский конь? Если посмотреть на отель **About La Balade des Gnomes**, то очень необычно! В этом отеле Бельгии вы найдете 10 необычно оформленных и стилизованных спален, по мотивам сказок с четырех концов света.

3. Если будете в Чили, посмотрите на **Magic Mountain Hotel, Chile**, он имеет форму вулкана, но извергает не лаву, а воду. Весь отель покрыт растениями и мхом, что делает его волшебным. Здесь 55 номеров с прекрасным видом на лес, каждый из них носит имя здешних видов птиц.

4. Если вы не любите рыб, то вам не понравится и отель **Conrad Maldives Rangali Island**. Отель на курорте Рангали Мальдивских островов предлагает гостям посетить подводный ресторан, который находится под сверхпрочным акриловым куполом на глубине 5 метров. А молодоженам здесь предлагают провести первую брачную ночь на морском дне.

5. А вот в Швеции можно побывать в ледяном отеле **The Ice Hotel**. Каждый год его строят заново из льда и снега. Сидеть придется на ледяных стульях, спать — на ледяных кроватях: на настоящих оленьих шкурах, в спальниках, термобелье и шапке. Поскольку каждую весну отель тает, летом здесь можно жить в уютных деревянных шале и ловить рыбу в ближайшей речке.

6. В шведском лесу есть необычный отель **Mirror Cube**. Он кажется невидимым за счет облицовки зеркальными панелями, в которых отражается окружающая растительность. Там же вы можете пожить еще и в номере-гнезде.

Самые ужасные напитки в мире

Мы знаем многие национальные напитки в разных странах. Но некоторые из них настолько странные и пугающие, что вам вряд ли захочется их дегустировать. Так что прежде чем заказать традиционный напиток в незнакомой стране, убедитесь, что его нет в списке, составленном National Geographic.

1. Туристов, путешествующих по странам Юго-Восточной Азии, уже не удивишь змеиным вином (рисовое вино или хлебный спирт со змеей в нем), как и блюдами из рептилий. А вот коктейль под названием «**кровь змеи**» осмеливаются выпить немногие.

Для его приготовления требуется всего два ингредиента — крепкий алко-

гольный напиток и змея, голову которой отсекают. Со змеи сцеживают кровь и быстро перемешивают с алкоголем. Этот напиток нужно выпить быстро, пока кровь не свернулась.

«Кровь змеи» можно попробовать, например, в городах Вьетнама, Таиланда, Индонезии.

2. **Мескаль** — мексиканский традиционный алкогольный напиток, изготовленный из сброженного сока агавы. Иногда в него добавляют крупную личинку моли *Hypopta agavis*.

3. **Мышиное вино** — традиционный напиток в Китае и Корее. Для его приготовления используют новорожденных мышей, возраст которых не превышает трех дней. Новорожденных грызунов помещают в сосуд с рисовым вином и настаивают в течение 12-14 месяцев.

4. **Чича** широко распространена в странах Южной Америки, в частности в Перу, Чили и Эквадоре.

Характерной особенностью традиционной чичи является то, что все ингредиенты пережевываются местными женщинами. После этого полученную массу разбавляют теплой водой и настаивают. Считается, что ферменты, содержащиеся в слюне, расщепляют крахмал до простых сахаров, которые способствуют процессу брожения. Стоит отметить, что такой способ приготовления чичи встречается только в некоторых деревнях, для туристов напиток готовят в основном из кукурузной муки без пережевывания ингредиентов.

5. **Напиток с пальцем** готовят в небольшом канадском городе Доусон, в баре *Sourtoe Cocktail Club*, название которого переводится как «Клуб любителей коктейля с кислым пальцем». Главная составляющая напитка — палец человеческой ноги, который добавляют в любой заказанный напиток. Эта традиция возникла в 1973 году, когда капитан Дик Стивенсон ради забавы бросил в бокал случайно обнаруженный обмороженный палец и предложил товарищам выпить содержимое. Неизменным остался ритуал — выпив коктейль, нужно коснуться губами пальца в бокале. Кстати, глотать палец запрещено, ведь во всех напитках используются одни и те же пальцы.

Памяти коллег



В январе 2015 года ушел из жизни заведующий стоматологическим отделением железнодорожной поликлиники ст.Кишинэу, Почетный железнодорожник

ДЯТЛОВ Иван Дмитриевич

Иван Дмитриевич родился в 1932 году. Закончил Одесское военноморское медицинское училище и был направлен на службу на Северный военно-морской флот. В 1961 году приехал в Кишинев. Здесь закончил Государственный медицинский институт — стоматологический факультет. Трудился в Республиканской стоматологической поликлинике, затем — заведовал стоматологическим отделением поликлиники №11 Кишинэу. В 1980 году началась его трудовая деятельность в железнодорожной ЦКБ — заведующим стоматологическим отделением. За годы работы Иван Дмитриевич внедрил 25 рационализаторских предложений по стоматологической технике. Ему была присвоена высшая медицинская категория. Иван Дмитриевич был не только высококлассным специалистом, но и одаренной творческой личностью: прекрасно рисовал, пел. В общем — не хлебом единым жил этот Человек. Пусть земля ему будет пухом.

Центр медицины труда железной дороги Молдовы

Скандворд

У Батья ... не простая, а Золотая	Пареная ... символ простоты	Спортсмен на водной дорожке							
				Спорщики держат ...	Город, где родился Иисус				100 кг
Шутка, хохма (жаргон)		Воинский доклад		Имя Бисмарка	Парикмахерский ветродуй				
Самый длинный друг Маугли									Погубительница железа
			Фаворит, продвигаемый по службе	Годится на венюк для мученика					
Глаз времен десниц и лобзаний	"... и капуста" О'Генри								
			Зверек хищный, а имя нежное	Морской рак					
Птицы, заселившие гербы					Комбинезон строителя	Имя композитора Хачатуряна	Великая монгольская пустыня		Всем страхам страх
				Тушеное блюдо из овощей или мяса					
Войлочный дом кочевника		С берданкой у склада							
				Сдоба ром...					
Колосятся на полях		Мушкетер, надевший сутану							



Первый самолетоавтомобиль

В США началось серийное производство легковых летающих автомобилей. Компания Terrafugia успешно завершила испытания первого в мире летающего автомобиля и уже собрала заявки на выпуск первой партии из 100 этих машин.

Летающий автомобиль всегда занимал особое место в фантазиях не только американцев, но и всего человечества. В автомобиле The Transition два места — водительское и пассажирское, четыре колеса и складывающиеся крылья.

На испытаниях летающий автомобиль поднялся в небо над аэропортом Питтсбурга в штате Нью-Йорк и летел на высоте 430 метров в течение восьми минут. Самолетоавтомобиль может достигать скорости около 112 км/ч на дороге и 184 км/ч в воздухе. Цена автомобиля определена в 279 тыс. долларов.

Более 100 автомобилистов уже внесли заложенные суммы и в будущем году первыми получат Транзишн.

Компания-производитель отмечает повышенный интерес к новинке за рубежом. Наиболее активны в ее обсуж-

дении французские поклонники выдающегося кинорежиссера Жана Марэ, запомнившегося миллионам зрителей как успешно уходивший от любой полицейской погони на летающем лимузине Ситроен Фантомас.

Размахом автоматически раскладывающихся при старте крыльев — восемь метров. После посадки они складываются вдоль кузова. Машина взлетает с асфальтовой дороги при наборе максимальной скорости после пробега 762 метров.

Максимальная высота полета — 500 метров, что для автомобилистов многих стран исключает необходимость получения разрешений на полеты от властей. Например, в США и государствах-членах ЕС полеты малых летательных аппаратов без уведомления соответствующих официальных инстанций разрешены именно до этой высоты.

Правительство пошло на ряд уступок, чтобы изобретение обрело жизнь. В частности, включило его в категорию легкомоторных самолетов, несмотря на то что он тяжелее на 40 кг, чем положено для такого класса.