



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 6 (5822) 18 февраля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Вопросы безопасности движения, охраны здоровья и безопасности труда, сохранности имущества дороги — были основными в контексте состоявшегося обсуждения руководителя магистрали в присутствии заместителей генерального директора, начальников служб и самостоятельных отделов.

О положении дел в подведомственных филиалах доложили И.В.Цуркан, В.М.Райко.

Ю.Ф.Гыскэ наряду с общей оценкой положения в подразделениях военизированной охраны отметил дефицит кадров по Кишиневу.

ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

Традиционный день контроля в минувший понедельник провел и.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» С.П.ТОМША.

Отвечая на вопрос и.о. генерального директора, А.П.Демко рассказал о проводимой в службе электроснабжения работе по диагностике прожекторных мачт. Всего их на балансе службы порядка 120 штук. Все они в разном состоянии, необходимо произвести их выбраковку, определиться, какие пригодны для дальнейшей эксплуатации, а с ка-

кими придется расстаться. Решать судьбу прожекторных мачт энергетики будут совместно с движженцами.

Также на дне контроля были обсуждены вопросы, связанные с возобновлением производства на Бэлцком заводе железобетонных шпал.

Говоря о положении дел на магистрали, Сергей Петрович отметил, в час-

тности, что ситуация в финансово-экономическом плане продолжает оставаться напряженной. Ее осложняют недостаточные объемы работы, особенно на северном плече магистрали.

Впереди — весна. Особенно сложным этот период является для путейцев. В их работе необходимо все продумать до мелочей, организовать строгий контроль за состоянием путевого полотна. Выход из зимы всегда чреват нежелательными последствиями, которые надо предупредить и не допустить.

Ирина КРАЕВСКАЯ

На Молдавской магистрали

Путь — под постоянным контролем

На участке, обслуживаемом работниками под руководством дорожного мастера **Василия Беженаря** (околоок №2 Окницкой ПЧ), немало километров пути с просроченным капитальным ремонтом. А это налагает повышенную ответственность за обеспечение безопасности движения поездов в проблемных местах.

Главная ставка делается на мероприятия текущего, поддерживающего характера, на контроль состояния путей, оперативное устранение появляющихся отклонений от нормы. Собственными усилиями выполнен на 400 метрах подъемочный ремонт, практикуются одиночные укладки новых и старогодных шпал по мере их выделения дистанцией пути.

О старании и умении организовать дело свидетельствует уже тот факт, что план балльности по околотку в районе о.п. Медвежа и Вартикэуц чернэуцко-го направления из месяца в месяц выполняется.

Тон в работе задают монтеры пути **Лилян Гацапук**, **Анатолий Гуцу**, **Алин Рыхля**, **Юрий Юстин**, другие. Что касается дорожного мастера, то он начинал



Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: дорожный мастер **Василий Беженарь**.

Фото Юрия КОЗЛОВА

В работе не подводят

Важным пунктом пропуска поездов в сторону Басарабьяски, а также портов Рени и Джурджулешть является станция **Тараклия**. Движенческий коллектив под руководством ДС **Елены Поповой** старается делать все от него зависящее по обеспечению безопасности движения поездов и грузовой работы.

Следует отметить труд ДСП **Петра Акбык**, **Анны Тулуш**, **Екатерины Неядялковой**, перешедшей с разъезда 208-й километр, **Ольги Мутафчи**. Минувало лишь несколько месяцев с тех пор, как за пультом поста электрической централизации сел молодой выпускник **Тараклийского университета Александр Рыжий**, но уже успел освоиться при поддержке опытных наставников в ответственной профессии.

Нужно отметить также товаро-билетных кассиров с выполнением функции приемосдатчика **Наталью Рыжую** и **Юлию Михайлову**, обеспечивающих продажу билетов на все поезда молдавского формирования и



Фото Юрия КОЗЛОВА

НА СНИМКЕ: более 40 лет отдала работе на станции ДСП **Анна Тулуш**, окончившая **Кишиневское техническое училище имени Федько**.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

коллектив во главе со старшим электро-механиком **Николаем Трифаном** из **Кишиневской ШЧ**.

Специалист работает на железной дороге с 1977 года. Окончил **Бэлцкий политехнический техникум**, награжден медалью «Meritul Civic». Отличается высоким профессионализмом, повышенной требовательностью к себе и другим, что создает хороший деловой настрой у подчиненных.

Своевременно проводят мероприятия по текущему содержанию связевых устройств, как того требует график технологического процесса, оперативно устраняют возникающие сбои в их функционировании электро-механики **Сергей Чумаш**, **Тудор Ясинский**, **Георгий Кожокару**, **Ион Липкан**, **Елена Кожокару**, **Сергей Трифан** (сын **Николая Георгиевича**, окончивший в свое время столичное техническое училище имени Федько), **электромонтер Степан Адам**. На ряде станций выполнен капитальный ремонт магистрального кабеля. Не так давно коммерческой фирмой «Norma» по договоренности с железной дорогой проложен и скоро будет сдан в эксплуатацию новый оптико-волоконный кабель, соединяющий Кишинев и Унгень.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: старший электро-механик связи **Николай Трифан**.

Главное направление — экономия

Коллектив локомотивного депо **Кишинэу**, которым руководит **Николай Иванович Буц**, в результате эффективного труда добился неплохих результатов работы в январе 2015 года. Особенно это коснулось экономии материальных ресурсов: **электроэнергии — 2,1 тыс. кВт·ч**, **воды — 207 м³**, **тепловой энергии — 11,1 Гкал**, **газа — 2261 м³**.

Успешно справились столичные локомотивщики с основными задачами по перевозке пассажиров и грузов, а также с программой ремонта дизель-поездов и тепловозов и в напряженных условиях 2014 года. Отремонтированы текущим ремонтом **ТР-3** три тепловоза **ЧМЭЗ** и четыре секции дизель-поездов, что позволило выполнить заданные объемы перевозок.

Большое внимание уделялось эконо-

мии топливно-энергетических и других ресурсов. Снижен расход против плана: **тепловой энергии — на 129,9 Гкал**, **электроэнергии — на 12,5 тыс. кВт·ч**, **воды — на 873 м³**, **газа — на 9203 м³**. **Лучших результатов в экономии топлива при вождении поездов добились машинисты О.В.Гусев — 2847 кг**, **А.И.Павленко — 2009 кг**, **Е.К.Бобок — 1445 кг**.

— Образцы добросовестного отношения к работе, — сказал, в частности, начальник локомотивного депо **Кишинэу Н.И.Буц**, — демонстрируют слесари по ремонту дизель-поездов **Иван Кузнецов**, **Константин Маймеско**, **Михаил Орлов**, **Валерий Шанухин**.

Учитывая износ дизель-поездов и необходимость поддержания их в исправном состоянии, коллектив депо нуждается в улучшении снабжения необходимыми запчастями и материалами.

Лиλιана НИКИФОРОВА

На первом месте — дело



Фото Юрия КОЗЛОВА

Безопасно и в строгом соответствии с расписанием следуют ежедневно пассажирские и грузовые поезда по участку от Вистерничень до Пырлицы, являющемуся частью международного транспортного железнодорожного коридора.

И это во многом зависит от налаженной связи между находящимися здесь станциями. Соответствующие устройства, а также подводные кабели, как локальные, так и магистральные, обслуживает





■ НОВЫЕ IT-ТЕХНОЛОГИИ

С прямым доступом к базе данных

Хорошо помню, с какими трудностями приобретались билеты на пассажирские поезда дальнего следования на вокзале узловой станции Бэлць-Слобозия лет восемнадцать-двадцать назад. Люди томились с утра до вечера в длинных очередях, наблюдая через открытое окошко, как кассир, приняв очередной заказ, пытается дозвониться по телефону в объединенное дорожное бюро (ОДБ) в надежде «выбить» запрашиваемое место на определенную дату. И так с каждым пассажиром. Иное дело теперь, когда проездные документы для всех направлений оформляются в считанные минуты. Такие же перемены пришли и на другие вокзалы нашей магистрали — Кишинэу, Басарабьяска, Окница, Дрокия, Флорешть, Бэлць-ораш и т.д. А удалось усовершенствовать коренным образом технологию благодаря внедрению совокупности современных технических средств, известных ныне под названием автоматизированной системы «Экспресс-3».

Вокзалы узловых и многих линейных станций оснащены периферийным терминальным оборудованием, через которое кассиры, вводя исходную информацию, имеют прямой доступ к централизованной базе данных. На экранах компьютеров билетных касс моментально «высвечивается» наличие свободных мест на интересующий поезд молдавского формирования. Оперативно и очень удобно, тем более что информация в случае выборки места автоматически переносится в печатном виде на бумажный носитель, являющийся в дальнейшем проездным документом.

Ядро всей сложной системы — мощный вычислительный комплекс дорожного информационно-вычислительного центра (ИВЦ). В его основе — две электронно-вычислительные машины современного поколения типа IBM на платформе Mainframe, хранящие базу данных и выдающие запрашиваемую информацию в непрерывном, круглосуточном режиме. За их техническое обслуживание, профилактику и ремонт отвечают опытные специалисты отдела телеобработки и сетей передачи данных, возглавляемого Владимиром Лесиним. Это, в частности, ведущий инженер Павел Голуб и инженер Евгений Турвиненко, от которых мы узнали, что эксплуатируемая автоматизированная система «Эк-



спресс-3» связана с аналогичными системами остальных железных дорог СНГ. А это означает, что пассажиры, находясь в Молдове, при желании могут приобрести билеты также на обратный путь.

Обмен информацией между базой данных и периферийными терминалами осуществляется как по аналоговым линиям, так и по многоканальным кабелям оптоволоконной связи, а, например, с Москвой — через Internet. Санкционированный доступ к работе на периферийных кассовых терминалах — за счет использования уникальных сервисных ключей с защитой от подделки. Запоминающее устройство большой емкости дает возможность проводить расследования в случае допущения кассирами нарушений, так как в нем хранится системный материал функционирования каждого периферийного терминала. Печатные устройства для оформления проездных документов подключены посредством специализированного интерфейса с принятием мер, исключающих финансовые злоупотребления.

В состав оборудования, обеспечивающего обслуживание пассажиров, можно включать устройства для работы с кредитными карточками, что мы видим на примере POS-терминалов столичного вокзала. Здесь же — подключенное к системе табло с меняющейся инфор-

мацией о наличии свободных мест в поездах.

Совершенствование автоматизированной системы резервирования и продажи билетов предполагает в дальнейшем более широкое использование Internet, когда проездные документы на поезд можно будет заказывать с помощью персонального компьютера и даже мобильного телефона. На ряде железных дорог такие эксперименты уже проводятся. Наблюдается процесс вне-



НА СНИМКАХ:

1. Терминал по продаже билетов на столичном вокзале. Выполняет заказ пассажир билетный кассир Марина Вилку, которая трудится на железной дороге уже 29 лет, окончила в свое время Одесский техникум железнодорожного транспорта.

2. В числе специалистов, занимающихся техобслуживанием мощных ЭВМ — ведущий инженер Павел Голуб и инженер Евгений Турвиненко из Информационно-вычислительного центра дороги.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Выручает деловой настрой

Любой пост электрической централизации требует особой ответственности в содержании эксплуатируемых устройств. А если он связан вдобавок непосредственно с автоблокировкой, как, например, на станциях Бэлць-ораш, Рэуцел, Хилиуць, Катранык, Фэлешть, Столничень, то такая ответственность должна быть еще больше.

Данный участок обслуживают специалисты во главе со старшим электромехаником СЦБ Леонидом Китичуком из Бэлцькой дистанции сигнализации и связи. И тот факт, что сбоя в движении грузовых и пассажирских поездов здесь по их вине не возникает, говорит о грамотном подходе к порученному делу. Своевременно и качественно выполняются планомерно-предупредительные мероприятия, оперативно устраняются неполадки, от которых не застрахован никто.

А ведь условия работы легкими не назовешь. Мало того, что существует проблема транспорта для выездов на протяженную линию, так вдобавок дает о себе знать нехватка кадров, возникающая в силу объективных причин. Именно из-за нее на оставшихся специалистах выпадает почти двойная нагрузка в работе.

Все эти трудности каждый день испытывают на себе, наряду с другими, молодые электромеханики Вадим Жун-

ку и Вадим Гладчук, но выручают приобретенные профессиональные навыки, понимание того, что именно от тебя зависит нормальное функционирование устройств постов электрической централизации.

Деловой настрой молодых специалистов, хорошую подготовку вверенного хозяйства к зимним перевозкам грузов и пассажиров не могли не заметить проверяющие в ходе осеннего комиссионного осмотра.

И.о. генерального директора ГП «Железная дорога Молдовы» Сергей Томша поощрил электромеханика Вадима Жунку денежной премией.

На участке умеют не только поддерживать в работоспособном состоянии вверенные устройства и оборудование, но также борются за продление срока их эксплуатации. В релейных помещениях выполняется на хорошем уровне монтаж проводов. Выглядит, словно новый, надежен дизель-генератор заводского выпуска еще 1984 года на посту электрической централизации станции



Фото Юрия КОЗЛОВА

Фэлешть, способный вырабатывать в случае необходимости электроэнергию для бесперебойного функционирования

устройств СЦБ нескольких станций «плетча», вплоть до Бэлць-ораш.

Владимир ОСТАПЕНКО

НА СНИМКЕ: два электромеханика, два Вадима — Гладчук и Жунку, окончившие Бэлцький технический колледж железнодорожного транспорта, ныне стали настоящими профессионалами в обслуживании сложных устройств СЦБ.



■ С СЕЛЕКТОРНОГО СОВЕЩАНИЯ

Главное – соблюдать правила и нормы охраны здоровья и безопасности труда

9 февраля 2015 г. состоялось очередное и первое в этом году селекторное совещание по охране здоровья и безопасности труда. Провел его специалист в области охраны здоровья и безопасности труда службы защиты и предупреждения ГП «ЖДМ» Стефан БУГА. В ходе селекторного совещания были изложены события последних дней – с 30.12.2014 г. по 09.02.2015 г.

На железной дороге Молдовы произошло 5 несчастных случаев, не связанных с производственным процессом, 4 из которых – с летальным исходом.

Случаев производственного травматизма в январе 2015 года в филиалах ГП «Железная дорога Молдовы» не зарегистрировано. За аналогичный период прошлого года был допущен один случай производственного травматизма (ВЧД-1 Кишинэу).

В январе службой защиты и предупреждения составлен анализ производственного травматизма и проводимой работы по охране здоровья и безопасности труда за 2014 год, а также разработан План защиты и предупреждения ГП «ЖДМ» на 2015 год.

Службой защиты и предупреждения в январе проведена внезапная проверка нескольких филиалов Бэлцкого железнодорожного узла. Проводилась работа по итогам смотра-конкурса за 2014 год. Оказывалась консультативно-методическая помощь специалистам по охране здоровья и безопасности труда филиалов дороги в составлении годового статистического отчета 1-SSM (охрана здоровья и безопасность труда) за 2014 г.

Руководителям служб и филиалов дороги были поставлены текущие задачи по охране здоровья и безопасности труда:

– изучить анализ состояния производственного травматизма и проводимой работы по охране здоровья и безопасности труда за 2014 год на ГП «Железная дорога Молдовы»;

– соблюдать режим труда и отдыха работников, работающих в зимний период на открытом воздухе;

– организовать пункты обогрева работающих на открытом воздухе;

– не допускать к производству работ без спецодежды и спецобуви;

– постоянно проводить информационно-разъяснительную работу в филиалах дороги о недопустимости нарушения правил и норм охраны здоровья и безопасности труда.

Ш.К.Буга акцентировал также внимание на соблюдении Трудового кодекса РМ. Работники, проработавшие 120 часов ночных смен в течение 6 месяцев, должны, в соответствии с Кодексом, направляться на медкомиссию.

Ш.К.Буга проинформировал о ходе выполнения Плана защиты и предупреждения, об итогах смотра-конкурса, а также озвучил статистический отчет по охране здоровья и безопасности труда, который все филиалы дороги должны сдать индивидуально до 20 февраля 2015 г.

С селекторного –
Александр НИКИФОРОВ

В бригаде – только профессионалы

От Бендер до Реваки и Бэлцац протянута кабельная магистраль №1 Кишиневской ШЧ. А отвечают за поддержание его в исправном техническом состоянии специалисты во главе со старшим электромехаником Владиславом Гуликом.

Владислав – выпускник электромеханического техникума и ДИИТа, работает на транспорте с 1996 года. Бригада – дружная, состоит из настоящих профессионалов своего дела, что находит подтверждение в своевременном и качественном выполнении графиков планово-предупредительных ремонтов, обеспечении сохранности и ремонта кабеля. Помимо этого, ведется обслуживание коммутаторов, аккумуляторного хозяйства, громкоговорящей оповестительной связи, замена отпаяк светодорожек на линейных станциях, охваченных кабельной магистралью. Хорошо, с должной отдачей сил трудятся электромеханик Юрий Горчак, электромонтер-водитель Игорь Бобров, электромонтер Виктор Николаенко.

Влад ДОБРОВ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Коллектив станции Чадыр-Лунга поздравляет с ЮБИЛЕЕМ ПАВЛЮКА Михаила Мироновича – ревизора грузовой и коммерческой работы.

Мы поздравляем Вас с чудесной датой,
С достойной серединой Вашего пути,
И от души и сердца Вам желаем
Бескрайней, искренней и солнечной
любви:

Бескрайней – от детей и внуков,
А искренней – от преданных друзей.
И солнечной любви, единственной
на свете,
От человека, что для Вас родней всех
и милей!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 30-летием ШАВРИЕВУ Татьяну Ивановну – слесаря по ремонту КИП, с 55-летием – НИКИТУ Лидию Максимовну, уборщицу производственных помещений.

От души желаем счастья,
Много-много лет,
Ну, а главное – здоровья,
Ведь дорожке его нет!



Коллектив СПК-10 ст.Бэлць-Слобозия поздравляет с 50-летием мастера-моториста пожарного поезда ЧЕВАЛЬ Б.И.

Желаем в работе вдохновенья,
В кругу семьи – добра и теплоты,
Среди друзей – любви и уваженья,
А в жизни – сбывшейся мечты!

Администрация и профком Бэлцкого вагонного депо поздравляют с днем рождения ПОПУ Никанора Несторовича – штукатура, БОТНАРЯ Василия Григорьевича – токаря, МУНТЯНУ Бориса



Михаил Павлюк

Федоровича – коচেга, САХАНЬ Андрея Михайловича – слесаря РПС, ФОТЕСКО Виктора Константиновича – слесаря РПС.

– Желаем доброго здоровья, долгих лет жизни, семейного благополучия и исполнения всех заветных желаний!

Администрация и профсоюзный комитет локомотивного депо Бэлць поздравляют с ЮБИЛЕЕМ ЦУРКАНА Алексея Николаевича – помощника машиниста тепловоза, ТИХИЙ Анатолия Васильевича – главного инженера.

Пусть в добрый час придет успех,
Во всем сопутствует везенье,
Пусть удовольствие и смех
Украсят праздник – день рожденья!

Коллектив и профсоюзный комитет Басарабьяской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения дорожника мастера цеха путевой колонны МОРАРЯ Василия Николаевича и бухгалтера ПУХНАЧ Светлану Викторовну.

Пусть будет в день рождения
Прекрасным настроенье,
И счастья ощущение
В душе пусть расцветет.

Пусть радость не кончается,
Все в жизни получается,
И то, о чем мечтаешь,
Скорей произойдет!

Коллектив работников службы внутреннего аудита ГП «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет с днем рождения ревизора службы ПОПУ Вадима Николаевича.

– Искренне желаем Вам, Вадим Николаевич, богатого здоровья, счастья, радости, благополучия, успехов на Вашем ответственном поприще и всего самого наилучшего!

Предупредительная диагностика энергосбережения

Жить без нее, конечно, можно. Но не слишком ли дорого это стоит?

Речь, конечно, не идет о каких-то грубых строительных недоделках. Все гораздо проще. Возьмем, к примеру, массово устанавливаемые в оконных и дверных проемах современные стеклопакеты. Вроде бы, надежные, с хорошими энергосберегающими характеристиками. Однако, как показывает практика, и в них могут возникать «мостики холода» из-за неплотного прилегания прокладочного материала, малейших, незаметных глазу щелей в декоративных пластиковых панелях, между рамами. А даже незначительное нарушение герметичности чревато не только потерей части тепла, но и вдобавок наносит вред сохранности капитальных сооружений. На чем, кстати, было акцентировано особое внимание в ходе осеннего комиссионного осмотра. На ряде станций строители, установив стеклопакеты, не успели сделать соответствующие откосы, предохраняющие монтажную пенку от атмосферных воздействий.

В нынешнем году работу по утеплению, обеспечению сохранности зданий намечено продолжить. Причем, как отмечалось на итоговом разборе, приоритет будет отдан наружным ремонтам, в том числе окон и крыш. Указано на важность замены энергоемких, огромных котлов экономичными отопительными приборами, потребляющими значительно меньше природного газа и угля. Требуется улучшения качества строительных операций. Только так, избегая многих непроизводительных затрат, можно добивать-

ПРОБЛЕМА

В период подготовки к зиме на нашей железной дороге была проделана немалая работа по утеплению эксплуатируемых зданий. Благодаря этому улучшились условия труда, и, что не менее важно, в нынешний отопительный сезон расходуется меньше, чем прежде, дорогостоящих энергоресурсов. Вместе с тем, принятые текущие и капитальные ремонты еще не дают полной гарантии того, что утечка тепла из помещений исключена.

ся экономии, что фактически становится задачей дальнейшего выживания железнодорожного хозяйства перед надвигающимся валом новых удорожаний энергоресурсов по причине резкого ослабления молдавского лея по отношению к доллару США и евровалюте.

И вот тут-то возникает проблема. Ради большего эффекта данные мероприятия было бы неплохо сопроводить налаженной, основанной на точных измерительных параметрах предупредительной диагностикой энергосбережения. Именно на это указывает опыт других железных дорог, и в частности соседней Одесской, где уже третий год подряд качество утепления зданий оценивают не интуитивно, не дедовскими методами, а при помощи так называемого тепловизора, позволяющего выявлять невидимые невооруженным глазом места утечки тепла и оперативно устранять дефекты. Его приобретение обошлось одесситам недешево: почти в 3 тысячи американских долларов. Однако

прибор уже давно окупил себя, так как им регулярно обследуются здания всех предприятий, в том числе локомотивных и вагонных депо, вокзалов и т.д. Обращение за подобными услугами в коммерческие фирмы стоило бы, как подсчитано, в шесть раз дороже.

Что представляет собой столь важный для предупредительной диагностики энергосбережения оптико-электронный измерительный прибор? Тепловизор помогает мгновенно определять температуру воздуха и получать видимое изображение теплового излучения на экране монитора персонального компьютера или ноутбука. Не поддающееся восприятию человеческим глазом инфракрасное излучение, преобразованное в электрический сигнал, отображается как цветное поле. Тепловая градация соответствует определенному цвету. Скажем, красный и желтый цвета указывают на более высокую температуру, а зеленый и синий – на низкую. Так можно контролировать изменения температур-

ного поля объекта в определенные временные интервалы, что позволяет обследовать элементы конструкций внутри помещений и обнаруживать нарушения герметичности. А с помощью наружных замеров проводится анализ термограммы фасадов с завершением работ по утеплению. После исправления обнаруженных дефектов не только снижаются энергетические затраты на отопительные цели, но и уменьшается риск проникновения в щели изморози, появления плесени и коррозии. Можно выполнять точечные, а не обширные ремонты, не вводя себя в дополнительные расходы.

Кстати, тепловизор – отличный помощник и в других делах. Им можно определять места прорыва подземных теплотрасс, водопроводов, выявлять неисправности электросети – за показателями температуры нагрева изоляторов. А также диагностировать работу тепловозного двигателя, обнаруживая на основе разницы температур разрушающийся износ скрытых внутри корпуса деталей. Ему доступен контроль качества сварных соединений, труб, функционирования бойлеров, различных механизмов и многого другого, нуждающегося в оперативной оценке физического состояния.

Спрос на термографию непрерывно растет, потому что она открывает новые перспективы для разумной экономии, грамотной эксплуатации основных фондов предприятий.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ



КАЛЕЙДОСКОП

Развитие космической отрасли

Согласно заявлению британских властей, в стране планируется постройка коммерческого космодрома. Такая постройка станет первой на территории Британских островов, а завершение проекта намечено на 2018 год.

Британские власти выбрали пока только восемь потенциальных площадок для запуска. По некоторым данным, шесть из них находятся в Шотландии. Главный интерес для властей заключается в запуске спутников, но также космопорт будет использоваться для коммерческих космических полетов. Например, компания Virgin Galactic сможет посылать в полет своих космических туристов, которые заплатят за эту услугу \$250 тыс. Благодаря строительству этого коммерческого космодрома удастся ускорить развитие национальной космической отрасли Великобритании. Более того, у Великобритании есть шанс стать лидером частных полетов в космос.

Говорящие авто

Испытания говорящих автомобилей, способных обмениваться информацией друг с другом и оповещать водителей о потенциальных аварийных ситуациях, начались в американском городе Энн-Арбор.

В испытаниях системы коммуникации между автомобилями примет участие сразу 3000 автомобилей. По мнению специалистов-транспортников и исследователей проблем безопасности на транспорте, технологии, соединяющие между собой транспортные средства с помощью сотовой связи, Wi-Fi и Bluetooth, имеют большой потенциал для того, чтобы значительно сократить аварии со смертельным исходом и травмами и, возможно, в



один прекрасный день помочь автомобилистам полностью избежать аварий. В испытаниях задействованы оснащенные специальными радиоустройствами автомобили таких крупнейших производителей, как Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Mercedes-Benz, Nissan, Toyota и Volkswagen. В настоящее время специальными устройствами, использующими радиосигналы, по принципу действия схожие с беспроводной технологией Wi-Fi, оснащены порядка 500 машин. Все они принадлежат добровольцам, пожелавшим принять участие в тестировании новой системы. Значительная часть тестов пройдет на дорогах общего пользования. Некоторые авто будут извещать водителя звуковыми, другие визуальными, третьи тактильными (вибрация на руле, сиденье) сигналами. Сделано это не только в силу конструктивных особенностей той или иной машины, но и с целью определения наиболее эффективного способа. Ford и General Motors (марки Buick и Cadillac) в числе первых официально подтвердили свое участие в проекте. В частности, General Motors недавно начал свои испытания подобной технологии, которая позволяет общаться посредством технологии Wi-Fi не только с машинами, но и с пешеходами, использующими мобильные телефоны и планшеты.

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ МИРА

Инновации в продаже билетов

Железные дороги Германии (DB) и компания Travelport запустили проект продажи билетов с использованием мобильной связи.

Проект задуман в качестве плацдарма для развития эффективного сотрудничества операторов железнодорожного и воздушного транспорта, вытесняющего конкурентные отношения между ними.

Объединение компаний CNR и CSR

В случае объединения двух лидеров китайского железнодорожного рынка — компаний CNR и CSR образуется крупнейшая в мире структура по производству подвижного состава.

Поезда FLIRT для холодного климата



Швейцарская компания Stadler завершила сборку первого из шести поездов по заказу оператора MTR Express, который планирует в марте 2015 г. начать перевозки в Швеции.

Топливо для тепловозов

В Северной Америке продолжают поиски возможностей расширения использования природного газа в качестве топлива для тепловозов. Изготовители и операторы ориентируются в основном на применение сжиженного газа как альтернативы дизельному топливу или дополнения к нему. В то же время рассматриваются и технологии, основанные на сжигании сжатого (компримированного) газа.

Подшпальные подкладки для грузонапряженных линий

Рост осевой нагрузки и объемов перевозок в загруженных грузовых коридорах повышает требования к техническому состоянию верхнего строения пути. Компания Getzner Werkstoffe разработала для интенсивно эксплуатируемых грузовых линий семейство подшпальных подкладок из полиуретана, обладающих уникальным сочетанием упругости и пластичности.

Дистанционный мониторинг буксовых подшипников

Железные дороги Швеции (SJ) разворачивают программу обустройства междугородных поездов класса SJ2000 средствами контроля вибрации в целях

повышения надежности ходовой части подвижного состава.

Упругие компоненты верхнего строения пути

Рациональные решения в области верхнего строения пути, способствующие повышению эффективности железнодорожной сети, являются важным вкладом в реализацию экономических и экологических целей, намеченных в Германии на период до 2020 г.

Сети Синкансен — полвека



Осенью 2014 г. исполнилось 50 лет со дня ввода в эксплуатацию в Японии первой в мире железнодорожной линии, специально построенной для высокоскоростных пассажирских перевозок. Созданная на ее основе сеть магистралей Синкансен за прошедшие годы заметно выросла и продолжает развиваться, отличаясь чрезвычайно высоким уровнем надежности, точности соблюдения графика и безопасности движения.

Автоматизированный контейнерный терминал Лерте

В Германии планируется строительство инновационного интермодального терминала с автоматизированной системой сортировки контейнеров и обменных кузовов, который может стать одним из ключевых на грузовой железнодорожной сети Европы.

Система HerOS для обмена данными по резервированию мест

Компания Hit Rail, зарегистрированная в Нидерландах и являющаяся совместным предприятием 12 европейских операторов пассажирских перевозок, разработала несколько информационных технологий, направленных на развитие эксплуатационной совместимости систем резервирования мест в поездах.

Поезд ICx: на пути к опытной эксплуатации

Завершается подготовка к выпуску первого электропоезда ICx, созданного компаниями Siemens и Bombardier.

В 2015 г. планируется провести его испытания на железных дорогах Германии. ICx придет на смену эксплуатируемым сейчас поездам ICE 1, ICE 2 и региональным поездам на локомотивной тяге.

Сканворд

Предохраняет берег от затопления	Башня при пожарной части	"... камень точит"					
					Небольшой ресторан	Искусство Шалапина	Обойти весь ... земной
Шарф под офицерскую шинель	Брыльска в "Иронии судьбы"	Место, где бегун рвет ленточку					
					Столица Афганистана	"Том и ..."	
Вуаль восточных женщин	Лишил себя благ мирских	Сосна, орешками вкусна					
Чапай в детстве					В нем - бузина, а дядька - в Киеве		Николь-актриса
					Разбивает капсуль		
Жизненный жребий	Порция лекарства	Знойная пора	Прищи на лице				
			Лондонский вельможа				
Самый родной мужчина					Ручное орудие для молотбы		
Бег лошади вскачь и танец	Тощее у худого						Все дороги ведут в ...
					Степень совершенства в дзюдо		

ВОПРОС-ОТВЕТ

Лысые, будьте бдительны!

Мой муж рано начал лысеть, и это беспокоит нас обоих. Скажите, пожалуйста, может ли лысина быть симптомом какой-нибудь болезни?

Галина, г.Флорешть

Как предполагают японские ученые, работающие в Токийском университете, облысение макушки может говорить о развитии заболеваний сердечно-сосудистой системы. Об абсолютных причинах данной связи говорить сложно, однако осторожные предположения тем не менее высказываются. Среди них: повышенная чувствительность к тестостерону, различные хронические воспаления, резистентность (сопротивляемость, невосприимчивость) организма к инсулину.

Особенно бдительными следует быть тем, кто полысел в относительно раннем возрасте, когда человеку не исполнилось еще и 60 лет. В этом случае риск появления проблем с сосудами и сердцем увеличивается в полтора раза. Японцы не просто так говорят о лысине как о симптоме. Они в связи с этим вопросом обследовали 40 тыс. человек. И выяснили, что ишемическая болезнь поражает волосатых мужчин втрое реже, нежели облысевших.