



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК Молдова

№ 27 (5843) 8 июля 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.



ПОНЕДЕЛЬНИК — ДЕНЬ КОНТРОЛЯ

В минувший понедельник, 6 июля т.г., генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Владимир ЧЕБОТАРЬ провел День контроля. Прошедшую неделю железнодорожный транспорт работал в привычном режиме, обеспечивалась безопасность движения грузовых и пассажирских поездов.

Зарегистрировано одно транспортное происшествие на станции Бахмут: вышло из строя реле. Произошел случай производственного травматизма в ВЧД-4. Пострадал слесарь-экипажник Анатолий Коптун, 1954 года рождения. Идет разбор случившегося с определением вины пострадавшего. Инфраструктурные подраз-

деления магистрали работали согласно утвержденному плану. Продолжается демонтаж козловых кранов. На сегодняшний день демонтировано 9 кранов. На очереди демонтаж крана на станции Ревака. Получено разрешение на строительство пяти переездов. Готовится техническая документация на установку видеонаблюдения на них. Выполненная работа позволит строго контролировать движение автотранспорта через неохраняемые железнодорожные переезды.

С начала июля на заводе железобетонных шпал в Бэлць произведено 1200 необходимых в работе путейцев шпал. Летний период — самый напряженный в путевом хозяйстве. На июль запланировано два технологических «окна», предстоит обновить 1600 м пути. Высокая температура воздуха прибавляет забот работникам путевого хозяйства. Помимо постоянного контроля за состоянием рельсошпальной хозяйства на некоторых участках введено ограничение скорости движения;

проведен инструктаж в локомотивных бригадах, ведущих составы по раскаленным стальным нитям. Все пожарные поезда проверены и готовы к работе. Необходимо иметь в резерве заправленные локомотивы на непредвиденные оперативные случаи выезда на линию.

На контроле у генерального директора сложное финансово-экономическое положение дороги. По-прежнему дает о себе знать дефицит денежных средств. Ежедневно дорога недополучает порядка двух

миллионов леев. Экономические агенты республики в своем бизнесе испытывают большие трудности, сокращены до минимума их объемы перевозок, что отрицательно сказывается на экономических показателях CFM.

В столь неблагоприятных условиях остро на дороге стоит вопрос выплаты заработной платы. К сожалению, возникшие трудности не консолидируют коллектив, отчасти оттого, что не всегда железнодорожники получают информацию от своих руководителей на местах, которым хорошо известны снизившиеся до минимума объемы грузовых и пассажирских перевозок на дороге.

Ирина КРАЕВСКАЯ

ВСЕ ТРУДИЛИСЬ С ПОЛНОЙ ОТДАЧЕЙ СИЛ

РЕПОРТАЖ С ПЕРВОЙ УКЛАДКИ

На ГП «Железная дорога Молдовы» выполнена первая в нынешнем сезоне укладка рельсошпальных решеток. Точкой приложения сил стал 76-й километр кахульского направления, где на перегоне Яргара—Прут-1 удалась реконструировать в одно технологическое «окно» 900 метров проблемного пути.

Немалые возможности для дальнейшего наращивания перевозок транзитных и местных грузов таит в себе южный участок нашей железной магистрали. Для того чтобы воспользоваться ими с максимальной отдачей, необходимо серьезное улучшение путевого хозяйства, которая, к сожалению, давно не отвечает современным требованиям. Многочисленные очаги кустовой гнилости, возникшие по причине массового выхода из строя старых деревянных шпал, ограничивают главные факторы конкурентоспособности — скорость и вес поездов. В какой-то мере выручают разрядки, выполняемые путейцами при помощи одиночных укладок железобетонных шпал, однако главный выход видится в проведении капитальных ремонтов пути. Именно это способно коренным образом поправить создавшееся положение.

Несмотря на трудности с финансами, дорога пытается изыскивать средства для того, чтобы хоть немного продвинуться в решении наболевшей проблемы. И вот 30 июня состоялась давно намеченная очередная укладка рельсошпальных решеток. Пусть пока первая в нынешнем году по причине острой нехватки материалов, но вселившая известную долю оптимизма в работников ПМС-130 и ПЧ-3.

Выполнению возложенного на них задания в сжатый срок и на качественном уровне способствовало многое. Была отремонтирована и подготовлена заранее путевая техника — разборочный и укладочный краны, машина ВПО, бульдозеры и грейдеры. Проявив характер, бригада мастера Василия Манастырлы осуществила на базе «пэмэсовцев» трудоемкую и ответственную операцию — собрала необходимое количество решеток, которые затем были погружены на платформы путеукладочного крана. Проведена кропотливая работа по диагностике балластной призмы,

проектированию, расчетам реальных затрат. Выполнено восстановление оси пути, которую закрепили колышками и выносными столбиками в точках перелома продольного профиля. Звенья, как известно, укладываются с отклонением от проектной оси не более 3 см в прямых и 5 см в кривых.

До мелочей был продуман вопрос доставки на перегон монтеров. От станции пути в укладке приняли участие механизированная бригада и механизированная колонна, мостовики, земляники, а также специалисты околотов №№ 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13. Работников, многим из которых пришлось подняться с постели еще затемно, доставили транспортом на перегон под Яргарой не только с ближних, но и отдаленных населенных пунктов, среди которых — станции Чимишлия, Басарабьяска. Их снабдили необходимым инструментом, сварочными аппаратами, гидравлическими механизмами — шпалоподбойками и домкратами. Существенную помощь оказали ма-



шинисты Басарабьясского локомотивного депо, обеспечив разборочный и укладочный поезд, машину ВПО и хоппердозаторную вертушку нормально функционирующей тягой. Очень многое значила организация для всех без исключения участников укладки — а это почти 190 человек — горячего питания, подвоза воды для питьевых целей.

Сам технологический процесс, осно-

ванный на поточном способе с использованием мощного машинизированного комплекса, реализовывался следующим образом. Благодаря тому, что летние рассветы на юге республики наступают рано, создавая хорошую видимость, перегон для движения удалось закрыть уже в шесть часов утра. Благоприятствовало безоблачное, брызжущее солнечными лучами небо. Первым вклю-



чился в дело разборочный поезд под руководством мастера Ивана Карабца. В «голове» — медленно движущийся локомотив с четко воспринимающим распоряжения машинистом в окошке. Далее — вереница платформ, оборудованных роликами для быстрого складывания в пакеты





ВСЕ ТРУДИЛИСЬ С ПОЛНОЙ ОТДАЧЕЙ СИЛ

РЕПОРТАЖ С ПЕРВОЙ УКЛАДКИ

(Окончание. Начало на стр. 1)

снимаемых, отслуживших свое звеньев. И, наконец, кран. Находившаяся рядом группа монтеров пути только успевала разделять рельсовые накладки в стыках.

Как только щебнистое полотно немного освободилось от старых решеток, взрвали двигатели бульдозеров и грейдеров, ожидавших своего часа на травянистой обочине. Их доставили на перегон железнодорожными платформами и выгрузили с помощью приспособления оригинальной конструкции — детища рационализаторской мысли басарабских «пээмэсовцев».

Срезая с поразительной для громоздкой техники оперативностью верхний слой балластной призмы, механизаторы



нивелировали ее с большим умением под укладку новых решеток.

Затем подошла очередь путеукладочного поезда (мастер Виталий Шавериев), в «голове» которого располагался кран с длинной стрелой. Постукивая колесами на рельсовых стыках, он выдвинулся на исходную позицию со стороны ближайшего раздельного пункта — станции Яргара. На лицах машиниста Георгия Дьякова, оператора Михаила Гурина, других членов бригады читалась сосредоточенность. Ведь предстояло приступить к технологической операции, которая требовала выверенных действий, точности. После по-военному короткой команды снято крепление крайнего пакета звеньев — из тех, что были загружены на платформах. Стрелка верхнего звена, которое плавно переместилось по крановой стреле до полного выхода из портала. Теперь уже напряглись ожидавшие внизу монтеры пути. Они обхватили звено с двух сторон, удерживая его при медленном опускании от раскачивания и направляя задний конец для стыковки с пограничным звеном «материкового» пути. Как только стыковка совершилась, рельсовые накладки временно прихватили двумя болтами. Движение переднего конца звена получило направление по оси с окончательным опусканием на спланированное земляное полотно.

Путеукладчик в составе поезда, осторожно нащупывая колесами метр за метром стальной колеи, переместился

по уложенному звену дальше — и вся операция повторилась. А вслед за поездом, подталкиваемым сзади локомотивом, шли монтеры пути, скрепляя уложенные звенья полным количеством болтов. Чуть дальше, по мере расширения фронта работ, на путь выходили другие путейцы. Замеры ширины колеи, глухие удары шпалоподбоек. Целое войско в оранжевых жилетах сражалось за безопасность движения.

В действиях большого числа людей, занятых выполнением разных функций на ремонтируемом участке пути, чувствовалась слаженность, понимание друг друга с полуслова. Каждый работник знал свое место в хорошо отлаженном механизме. Сказывались профессионализм, опыт. А еще — организующая роль находившихся в гуще технологического процесса начальника службы пути Петру Саракуцы, начальника ПМС-130 Виктора Подгурского, и.о. начальника ПЧ-3 Ивана Ткаченко, главных инженеров, других специалистов двух предприятий — мастеров путевых машин, дорожных мастеров путевых участков и околотов. Был тут и мастер по ремонту и эксплуатации машин тяжелого типа Евгений Гнилозуб.

Обычно при укладках дополнительные трудности создает необходимость изгиба рельсов в крутых кривых, требующего значительных усилий. Однако на сей раз проблемы с этим не возникло, потому что на реконструируемом участке оказалось всего лишь две кривых, да

и те среднего радиуса. Куда больше головной боли путейцам доставило препятствие в виде неохраняемого железнодорожного переезда и платформы для посадки пассажиров. Переезд с бетонным настилом пришлось разбирать (затем опять собирать!). А вблизи протянувшейся на несколько десятков метров в длину платформы не могла работать после укладки новых звеньев машина ВПО — и пришлось выполнять в этом месте тяжелую операцию выправки и подбивки вручную.

В остальном после прохода путеукладочного крана и хоппер-дозаторной вертушки, засыпавшей щебнем междушпальные карманы, машина ВПО (старший машинист Василий Суман) очень выручала. Уплотнение балласта осуществлялось клиновидными плитами с вибраторами направленного действия, а выправки — электромагнитными механизмами, притягивавшими рельсы и выполнявшими подъемку пути на требуемую высоту. Автоматизация процесса подбивки и выправки для путейцев — благо. Она не только существенно повышает качество восстановления несущей способности и геометрии железнодорожного пути в сравнении с изнурительным ручным трудом, но и не требует значительного количества работников, занятых в важной технологической операции.

После отъезда завершившей свою работу «пээмэсовской» техники на перегоне появился хозяйственный поезд. Путейцы подбирали с обочины инстру-

мент, механизмы и противоугоны, а также — остатки старых решеток. Старогонные железобетонные шпалы, оторвавшиеся в процессе разборки, еще пригодятся для разрядок очагов кустовой гнилости на других участках, а вот деревянные были в таком состоянии, что при погрузке разламывались буквально на куски, из них сыпалась труха. И это неудивительно: данный километр не знал капитального ремонта почти тридцать лет, и если поддерживался в работоспособном для продвижения поездов состоянии, то лишь одиночными укладками шпал.

Вскоре перегон вновь открыли для движения. Спустя какое-то время им проследовали первые после предпринятого капитального ремонта грузовые составы.

В последующие несколько дней путейцев ожидали дополнительные хлопоты, связанные с окончательным доведением реконструированного отрезка пути до требуемых технических параметров: дальнейшая выправка с подбивкой шпал в местах отступлений по уровню, подтягивание ослабленных стыковых болтов и т.д.

На данном направлении железной дороги, имеющем большое значение для перевозки грузов между Басарабской и станцией Джурджулешть, в улучшении нуждается участок с 76 по 44 км. С выделением нужного количества материалов верхнего строения пути капитальные ремонты здесь, вне всякого сомнения, найдут свое продолжение. Осознавая важность задачи, специалисты ПМС-130 и ПЧ-3 готовы к выполнению новых заданий, касающихся совершенствования путевого хозяйства и повышения безопасности движения.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ — рабочие моменты:

1. Петру Саракуца, Виктор Подгурский, Владимир Дабижа. 2. И.о. ПЧ-3 Иван Ткаченко. 3. Машинист тепловоза Виктор Еремьев и помощник машиниста Андрей Ванев. 4. Машинист путеукладчика Георгий Дьяков. 5. Машинист путеукладчика Михаил Гурин. 6. Бульдозерист Анатолий Буздуган.

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ ПОНИМАЯ СИТУАЦИЮ ПЧ-1: самый жаркий месяц в режиме экономии

Апогей лета — наступивший июль — самый жаркий месяц этого времени года, горячая пора не только для хлеборобов, но и для специалистов путевого хозяйства Молдавской магистрали. Однако они успешно справляются с работами по содержанию пути, обеспечению безопасности движения поездов в сложных климатических условиях — при высоких температурах.

Этому предшествовала серьезная подготовка всего путевого хозяйства к работе в летних условиях 2015 года, которая была продемонстрирована в ходе прошедшего весеннего комиссионного осмотра Молдавской магистрали. Было отмечено также ответственное и добросовестное отношение к подготовке к летним перевозкам грузов и пассажиров работников Кишиневской дистанции пути, которой руководит опытный специалист, Почетный железнодорожник Анатолий Федорович Фрикецел. Хорошая подготовка явилась предпосылкой для успешной работы столичных путейцев в летние месяцы.

В целях улучшения технического состояния переездов, обеспечения безопасности движения поездов и автотранспорта, согласно приказу N/58, — сказал, в частности, Анатолий Фрикецел, начальник Кишиневской дистанции пути, — в мае-июне 2015 года специалисты нашей ПЧ, совместно с органами дорожной полиции, местными органами власти, ДЭУ и сотрудниками ШЧ-1 и ЭЧ-1 произвели осмотр железнодорожных переездов. Переезды находятся в удовлетворительном состоянии.

Силами работников столичной дистанции пути с начала года было уложено 2972 шпала для разрядки кустовой гнилости. Было разряжено 672 «куста», из них 550 — на главных путях. В ходе весеннего комиссионного осмотра в ПЧ-1 было выявлено 28 026 «кустов» негодных шпал. В связи с отсутствием возможности получения в необходимом количестве новых бетонных шпал было принято решение произвести на малоделятельных путях демонтаж бетонных шпал, пригодных к повторной укладке и использовать их для разрядки кустовой гнилости. На данный момент оприходовано 1248 старогодных железобетонных шпал. Ими разряжена кустовая гнилость на станциях Кишинэу, Гидигич, Стрэшень, Буковэц, Сипотень, Пырлица. Это позволило отменить предупреждение по кустовой гнилости на 1583 км перегона Стрэшень—Буковэц и повысить скорость движения поездов на данном участке.

Для тестирования украинскими специалистами модернизированного дизель-поезда Д1 выполнена работа по подготовке участка пути №7.

Главные специалисты ПЧ-1, понимая создавшееся сложное финансово-экономическое положение дороги, используют каждую возможность получения экономии в большом и малом. Это и материалы верхнего строения пути, и сокращение эксплуатационных расходов, и вода, и электроэнергия, и др. С целью получения экономии и дополнительной прибыли в ПЧ-1 произведен демонтаж узкого пути на перегоне Пырлица—Унцешть. Особенно усердно здесь работали монтеры пути 8-го околотка Ломака Владимир Саввович, Беректарь Иван Александрович, Гяцэ Иван, Евко Юрий; монтеры пути 9-го околотка Драгомир Владислав Аурелович, Албу Анатолий Григорьевич, Меренюк Михаил Константинович, Морару Константин Петрович, Кира Дмитрий Георгиевич. Демонтированы стрелочные переводы №№22, 18, 12, 20 и ГП-2 на станции Берешть. На этих работах руководство дистанции отметило качественную работу монтеров пути 11-го околотка: Руссу Николая Максимовича, Нистерюка Сергея Владимировича, Фуера Сергея Андреевича. Материалы, пригодные к дальнейшему использованию, оприходованы, негодные материалы подготовлены к сдаче в металлолом, что позволит дороге получить дополнительную прибыль.

...Словно кровеносные сосуды, питающие человеческий организм, железнодорожные пути — стальные артерии Молдавской магистрали — круглосуточно, в любую погоду обеспечивают ее жизнедеятельность. И вряд ли многие пассажиры, проезжая по железной дороге нашей республики в знойное лето, когда порой от жары плавится асфальт, задумываются над тем, какую неоценимую работу выполняют специалисты путевого хозяйства Молдавской магистрали, в том числе и Кишиневской ПЧ-1, чтобы обеспечить безопасное движение поездов, а значит и безопасность каждого из них.

Лиана НИКИФОРОВА



НА СНИМКЕ: 1-я бригада 3-го околотка ПЧ-1 — дорожный мастер Попов Федор Николаевич (третий слева) — производит разрядку «кустов». Монтеры пути: Рашку Родион, Буга Дмитрий, Волошук Анатолий, Кирияк Федор, Секара Анатолий и Врание Александр.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Особенность участка СЦБ, которым руководит старший электромеханик Василий Капелюх из Кишиневской ШЧ, в том, что, протянувшись от Мерень до Бэлцаць, он фактически охватывает два важных железнодорожных направления. А это налагает повышенную ответственность за техническое обслуживание устройств постов электрической централизации.

Работающие здесь специалисты своевременно проводят, согласно графику, планово-предупредительные мероприятия, оперативно устраняя возникающие неисправности, от которых не застрахован никто.

Хорошо справляются со своей задачей электромеханики Виктор Миргородский, Николай Сава, электромонтеры Станислав Мындреску, Валерий Вердеш, другие.

Владимир ПАВЛОВ

НА СНИМКЕ: старший электромеханик Василий Капелюх, выпускник Львовского железнодорожного техникума, работает в ШЧ-1 с 1985 года.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Мероприятия — согласно графику



Движенцы юга сокращают расходы

Блиц-интервью

Железнодорожная хозрасчетная станция Басарабьяска, являющаяся настоящим форпостом юга Молдавской магистрали, объединяет еще 15 линейных станций. Этим большим и сложным хозяйством службы движения вот уже 11 лет руководит опытный специалист, Почетный железнодорожник Николай Дмитриевич Димов. Общий его трудовой стаж на транспорте составляет почти 40 лет. О том, как этому коллективу движенцев юга удается справляться с выполнением производственных показателей в нынешнее сложное для Молдавской магистрали время, и о сокращении эксплуатационных расходов, об экономии — беседа нашего корреспондента с начальником станции Басарабьяска Николаем Димовым.

— Николай Дмитриевич, для начала — о самом актуальном: как идут работы по сокращению расходов, по экономии материальных ресурсов?

— Сегодня, как никогда, станция Басарабьяска переживает трудные времена в связи со сложившейся ситуацией на железной дороге Молдовы и резким спадом объема пассажирских и грузовых перевозок. Сказывается нестабильность из-за положения дел в соседней Украине. Наш коллектив движенцев понимает ситуацию и в это нелегкое время серьезно работает над экономией эксплуатационных расходов, для того чтобы удержаться на плаву. Так, например, коллектив станции Басарабьяска добился ряда существенных показателей экономии эксплуатационных расходов за пять месяцев текущего года: при плане потребления воды в 169 кубометров фактически израсходовали 127 кубометров, то есть сэкономили 42 кубометра; электроэнергии планировалось потратить 44 400 кВт, а израсходовали на 5268 кВт меньше; потребление газа также сократили против запланированного на 3363 кубометра.

— А как обстоят дела с сокращением эксплуатационных расходов на линейных станциях?

— Коллективы линейных станций прониклись пониманием сложившейся ситуации на железной дороге, а также ответственностью за судьбу магистрали, за свою работу. Неплохой экономии эксплуатационных расходов добиваются на станциях Кэинарь и Тараклия. Так, например, на станции Кэинарь, коллективом которой руководит Сергей Васильевич Лянка, эта экономия представляется так: при плане потребления угля 11,4 тонны, фактически израсходовано 7,787 тонны; потребление электроэнергии снижено против запланированного на 393 кВт. На станции Тараклия, где начальником Елена Ивановна Попова, картина экономии эксплуатационных расходов такова: газа потреблено на

177 кубометров меньше запланированного, электроэнергии — на 20 кВт, воды израсходовали две третьих от предусмотренного плана.

Если произвести анализ выполнения станцией Басарабьяска технического плана за пять месяцев, это выглядит следующим образом. Поездная работа: общий прием поездов при плане 789 фактически составил 919, то есть 116,5%. Вагонопотоки: общий прием вагонов — 35 540, или 100,1%; общее отправление вагонов выполнено на 100,6%. Грузовая работа: общая погрузка в вагонах выполнена на 234,8%; общая погрузка в тоннах — на 191,2%; отправление груженых транзитных вагонов при плане 17 450 фактически составило 17 580, или 100,8%. С перевыполнением планов сработал и коллектив станции Кэинарь.

Беседу вела
Лиана НИКИФОРОВА

ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОВЕСТКА

По делу №2-3415/14
Нефедовой Александры Юрьевны,
Кайряк Галины Васильевны

(мун.Кишинэу, ул.Ю.Гагарин, 1, кв.80)

Суд Чентру мун.Кишинэу обязывает вас явиться в качестве ответчика 22 июля 2015 г., в 13:45, по адресу: мун.Кишинэу, бул.Штефан чел Маре, 73, оф.211 в связи с гражданским иском по заявлению ГП «Железная дорога Молдовы» против Кайряк Прасковьи, Кайряк Галины, Нефедовой Александры по взысканию долга.

Явка обязательна.

(На заседание суда необходимо явиться с паспортом)

Судья — Ирина МАКСИМ



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьяского рефрижераторного вагонного депо поздравляют: с 50-летием — инспектора отдела кадров **БАГРИНУ Наталью Леонидовну**, с 60-летием — механика рефрижераторного поезда **ЗАНФИРОВА Михаила Георгиевича**, слесаря по ремонту спецвагонов **НИКОЛАЕВА Петра Федоровича**.

*Желаем вам в работе вдохновенья,
В кругу семьи — тепла и доброты,
Среди друзей — любви и уваженья,
А в жизни — сбывшейся мечты!*

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком сердечно поздравляют с днем рождения **МОИСЕЕВА Виталия Ивановича** — главного инженера дистанции.

*С днем рождения!
Пусть сбудутся мечты!
Пусть настроение
Взлетит до звездной высоты!*

Коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения и профком поздравляют с днем рождения **БЫТКА Григория Георгиевича** — электромеханика ЭЧС Бендеры.

*Пусть судьба оберегает,
Если трудно — помогает,
Бережет от зла, напастей,
Дарит солнце, свет и счастье!*

Коллектив вокзала Окница сердечно поздравляет с днем рождения и выходом на пенсию билетного кассира **КУРТЯН Татьяну Арсениевну**.

*Желаем, чтобы в жизни много
счастья было,
Удача — верным спутником была
И чтоб всегда на жизненной дороге
Хватало солнца, ласки и тепла!*

Администрация и профком локомотивного депо Бэлць сердечно поздравляют с ЮБИЛЕЕМ слесаря **ПОЛЕЩУКА Игоря Николаевича**.

*Пусть этот день счастливым будет,
Пусть принесет Вам радость и успех,
И сколько б счастья ни желали
люди,
А мы желаем больше всех!*

Руководство и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо №3 поздравляют с днем рождения **ГАЛБУР Игоря Ивановича** — слесаря РПС, **ГОМЕНЮКА Виталия Григорьевича** — слесаря РПС, **ВОЙТЕНКО Андрея Васильевича** — старшего мастера по ремонту, **ЛИСАК Валерия Онуфриевича** — слесаря РПС, **ЦЫБЫРНЫ Татьяну Николаевну** — инженера ОМТС, **РЫЛЬСКОГО Александра Николаевича** — слесаря РПС.

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

ОСТОРОЖНО: энцефалитный клещ!

Железнодорожникам, и в частности путейцам, специалистам участка лесонасаждений, чьи будни связаны с работой на перегонах, следует опасаться в эту жаркую погоду зарослей и высоких трав. Здесь может водиться энцефалитный клещ, который, питаясь в естественных условиях кровью человека и животных, является носителем клещевой энцефалии, болезней Лайма и пятнистой лихорадки Скальных гор.

В республике уже отмечены случаи нападения опасного мелкого беспозвоночного существа на людей, что привело к тяжелым последствиям для здоровья. А потому необходима бдительность и еще раз бдительность, чтобы не оказаться очередной жертвой.



Упав с ветки дерева или кустарника на одежду человека, клещ заползает к телу и впивается своими челюстями в кожную поверхность. Его удаление — довольно сложное дело. Многие традиционные методы (химические вещества, жир, спирт и т.д.) бесполезны, так как заставляют зарываться еще глубже. Клещ остается опасным даже в том случае, если часть его туловища оторвется.

При попадании клеща на кожу следует немедленно обратиться за медицинской помощью в ближайшую больницу или медпункт. А если в реальной обстановке сделать это невозможно, то, как предупреждают медики, при его са-

мостоятельном извлечении необходима большая осторожность. Важно не раздавить туловище и голову, чтобы грязная слюна и внутренности не попали в кровь. Для этого пинцетом захватывают ротовую часть, избегая выкручивания.

После удаления насекомого нужно тщательно осмотреть место укуса на предмет того, не осталась ли часть клеща на кожной поверхности.

Если обнаружено какое-либо черное пятно, то вполне вероятно, что челюсти не извлечены. Рекомендуется обратиться в срочном порядке к врачу за последующим лечением, поскольку присутствие в коже постороннего вещества может послужить причиной возникновения инфекции.

После очистки кожи антибактериальным мылом на нее наносят антисептическую мазь и внимательно следят за пораженным участком в течение двух суток. Даже малейшая отечность и нагноение ранки недопустимы. Вот некоторые симптомы клещевого энцефалита: боли в суставах, мышцах и голове, лихорадочное состояние. При их появлении нужно срочное медицинское вмешательство.

Чтобы не допустить заражения опасной болезнью во время нахождения вблизи кустарниковых зарослей и высоких трав, необходимо иметь одежду с длинными рукавами и закрытым воротником, встряхивать ее после работы. Обязателен головной убор. Соблюдение этих нехитрых правил, осмотрительность помогут уберечься от возможной беды.

В минушу досуга

Король круглого стола	Фасон платья	Стык двух граней куба					
			Монахиня по отношению к Богу	Бросок через ...	Лягушачье слово		
Протоптана меж деревьев	Тонкий обруч в прическе						
			Светильник в театре	Докаркавшаяся разиня			
Пористая в мыльной пене	Огнедышащее жерло ракеты	Нашла хвост Иа-Иа					
"Этаж" торта	Пение в гордом одиночестве			Что скрывает наготу?	Летние резиновые шлепанцы		
			...-мажор - непредвиденность				
... Са-дальский	Любитель десертов	Взял трубку - говори: "..."	Языческий божок				
"Мачта" электролинии							
				Заминка в работе машины			
Мостовая опора	Титул Байрона				...-Жак Руссо		
				Знания "чайника"			

Китайцы построили первый в мире трамвай, работающий на водороде

Единственным отходом работы нового трамвая является чистая вода — и это крайне важно для страны, задыхающейся от тяжелого смога.

В попытке хоть как-нибудь повлиять на неимоверное количество смога, который покрывает крупнейшие города Китая, ученые этой страны объединились, чтобы разработать первый в мире трамвай, работающий на водороде.

Произведенные компанией Sifang Comrau, которая является дочерним предприятием Южно-Китайской железнодорожной корпорации, новые трамваи способны проехать на одном баке водорода около 100 км со скоростью 70 км/ч, перевоза за раз по меньшей мере 380 пассажиров.

Особо примечательно в новых составах то, что единственным их отходом является вода — температура внутри топливного элемента будет контролиро-

ваться, чтобы предотвратить формирование окислов азота — а потому они наносят нулевой ущерб окружающей среде. На полную заправку трамвая уходит всего три минуты, и состав требует лишь несколько заправок в течение дня. По словам ученых, расходы на его обслуживание также весьма невелики.



ИННОВАЦИИ

■ ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО?..

Знак @ — электронная почта или мера веса?

А знаете ли вы, что знак «@», столь часто в наши дни встречающийся в адресах электронной почты, вовсе не был придуман специально для Интернета?

В испанском, португальском и французском языках этот символ традиционно означал арробу — меру веса, равную 12-13 кг. Затем «собака» переключалась в накладные, где ее использование помогало сокращать записи — это был скоростной вариант английского предлога «at» в значении «по». Поскольку этот знак использовался в бухгалтерских документах, он закономерно появился на клавиатурах первых пишущих машинок. Именно там его и углядел Рэй Томлинсон, исследователь американской компании BBN Technology, когда занимался разработкой почтовой программы, позволявшей передавать сообщения на удаленный компьютер. Так знак и стал символом электронной почты.

Кстати, англичане, американцы, французы, итальянцы называют @ «улиткой». Африканцы, голландцы, поляки, немцы предпочитают называть его «обезьяньим хвостом». Датчане могут сказать «слоновый хобот», норвежцы «свиной хвост», китайцы называют «мышонком», а венгры — «червяком». Русские называют этот знак «собакой» — из-за старой компьютерной игры, где этот значок бегал по экрану, символизируя собаку, — а не далеко ушедшие от нас финны — «кошкой», шведы символ @ называют «булочкой с корицей», израильтяне — «штруделем», а чехи — «селечочным рольмопсом».