

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 47 (5863) 25 ноября 2015 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Юрие КИРИНЧУК: «Министерство транспорта продемонстрировало успехи несмотря на политический, экономический и институциональный кризис»

Действующий министр транспорта и дорожной инфраструктуры Республики Молдова Юрие КИРИНЧУК представил доклад о достижениях первых 100 дней своей работы в качестве главы отраслевого ведомства



В отчете проанализирована общая ситуация в Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры РМ в момент, когда Юрие Киричук стал его руководителем, а также изложены наиболее важные достижения транспортного ведомства за прошедший период. Детально описаны успехи в различных областях, такие как усовершенствование законодательной базы, развитие и содержание дорог, развитие автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта, внешнего сотрудничества и т.д.

«Прошло 100 дней с того момента, как я пришел к руководству МТДИ. Компания «AIR Moldova» несла убытки в 108 миллионов леев, тысячам работников ГП «Железная дорога Молдовы» не выплачивалась заработная плата более 3 месяцев, денежные средства на государственном предприятии «MoldATSA» были заблокированы, на предприятии «Moldaeroservice» задолженность по заработной плате составляла более 6 месяцев... Следует упомянуть и о задолженности в сотни миллионов леев за работы, выполненные и финансируемые Дорожным фондом, а также об огромных задержках, зафиксированных при выполнении работ по реабилитации национальных дорог, финансируемых из внешних источников», —

отмечает Юрие Киричук во вступительной записке к отчету.

«За первые 100 дней работы с командой профессионалов, которые всегда были рядом, нам удалось сократить потери «Air Moldova» со 108 млн до 50 млн леев, возобновить выплату зарплат сотрудникам CFM, довести до конца подписание соглашения о предоставлении гранта для реструктуризации этого госпредприятия.

Была начата реорганизация Государственного предприятия «MoldATSA», Национального агентства по автотранспорту и госпредприятия «Moldaeroservice». Кроме того, был запущен модернизированный поезд N4 по маршруту Кишинев—Унгены; открыт новый железнодорожный маршрут Кишинев—Яссы; начат процесс инвентаризации и исключения из судового реестра проблемных судов, зарегистрированных под флагом Молдовы.

Помимо этого, была развита масштабная законодательная работа, подготовлено много важных документов для обеспечения успешного функционирования автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта.

В то же время Юрие Киричук выразил недовольство тем, что, несмотря на приложенные большие усилия вместе с членами команды Минтранса, так и не удалось сохранить размер Дорожного фонда на 2015 год на уровне 1 млрд 523 млн леев, как планировалось вначале. Он отметил, что при недавнем пересмотре бюджета на этот год размер Дорожного фонда был сокращен на 485 млн леев.

В заключение Юрие Киричук выразил благодарность членам команды, с участием которых министерство смогло добиться успехов даже в условиях политического, экономического и институционального кризиса, и призвал их продолжать хорошие дела, которые они начали вместе, независимо от того, как будут развиваться события на политической арене.



Я обещаю, что никогда не прекращу борьбу, которую мы начали, борьбу за европейское будущее наших детей!

приятии «MoldATSA» были заблокированы, на предприятии «Moldaeroservice» задолженность по заработной плате составляла более 6 месяцев... Следует упомянуть и о задолженности в сотни миллионов леев за работы, выполненные и финансируемые Дорожным фондом, а также об огромных задержках, зафиксированных при выполнении работ по реабилитации национальных дорог, финансируемых из внешних источников», —

Юрий Топала подвел итоги готовности CFM к зиме

Юрий ТОПАЛА, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы», 17 ноября 2015 года завершил осенний осмотр отраслевого железнодорожного хозяйства. Как всегда эта традиционная процедура была завершена детальным разбором итогов увиденного комиссией в течение двух недель в Кишиневе.

В этом году местом встречи членов комиссии, сопровождавших руководителя магистрали по узлам и линейным станциям, с работниками столичного узла была Дирекция по обслуживанию пассажиров.

Осенний комиссионный осмотр выявил степень готовности объектов и инфраструктуры Молдавской магистрали к условиям работы в период низких температур.

Главный вопрос, который волновал руководство Молдавской магистрали: все ли сделано в структурных подразделениях для того, чтобы в холодную пору работать без авралов? В нынешней сложной финансово-экономической ситуации нелегко было железнодорожникам ответить на этот вопрос. Железнодорожный транспорт Молдовы рассматривается как основная, базовая составляющая государственной



стратегии динамичного роста экономики. И эта стратегия может быть реализована только при гарантированно высоком уровне эксплуатационной работы всей железной дороги. Добиться этого необходимо, несмотря на то что в зиму дорога входит с багажом нереализованных мероприятий и с нехваткой рабо-

чих кадров ряда ведущих рабочих специальностей.

Проверяя инфраструктуру северных, южных и центральных регионов железной дороги, комиссия знакомилась с работой железнодорожных станций и узлов, проверяла техническое состояние важнейших инфраструктурных объектов.

Особое внимание было уделено состоянию пути, пассажирского комплекса, устройств электроснабжения, сигнализации и связи, подготовке бытовых и производственных котельных, систем тепло- и





Юрий Топала подвел итоги готовности CFM к зиме



(Продолжение. Начало на стр. 1)

водоснабжения, обеспечению спецодеждой работников. Проведена проверка средств снегоборочной и снегоочистительной техники на важнейших узлах и станциях, зимнего запаса топливных ресурсов, угля и смазочных материалов, запасных частей и оборудования для локомотивов, подвижного состава и другой техники.

В ходе объезда руководителям предприятий и филиалов были даны указания, касающиеся повышения уровня безопасности движения. Помимо этого состоялись рабочие встречи с железнодорожниками, которые могли задать генеральному директору интересующие вопросы. На итоговых разборах были рассмотрены и эксплуатационные показатели магистралей, оговорены задачи коллективов.

Выступая на итоговом разборе в ДОПе, Юрий Топала, генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы», отметил: «Наша главная задача состоит в том, чтобы определить системные недостатки в работе тех или иных хозяйств и служб и принять верные управленческие решения по устранению несоответствий, сформировав мероприятия в кратко-, средне- и долгосрочных временных пределах». Тем более что осенний комиссионный осмотр хозяйств дал достаточно поводов для таких решений.

Ответственными за устранение выявленных в ходе объезда замечаний были назначены заместители генерального директора Сергей Петрович ТОМША и Мирон Ульянович ГАГАУЗ.

Обращаясь к присутствующим на раз-



боре в ДОПе, Юрий Константинович выразил уверенность в том, что у железной дороги Молдовы хорошее будущее и коллектив ее достойно справится со всеми существующими трудностями.

Далее генеральный директор отметил: «Нынешняя сложная ситуация возникла не сегодня. И нам всем предстоит приложить максимум совместных усилий, чтобы не пришлось останавливать движение на дороге. В скором времени, благодаря кредиту, который дорога должна получить весной 2016 года, мы сможем приобрести новые локомотивы и существенно обновить инфраструктуру дороги. Вы — грамотные специалисты и именно с вашей помощью у железной дороги есть будущее. Еще раз хочу поблагодарить вас за каждодневный труд и вклад в функционирование предприятия. Мы должны поддержать престиж железной дороги Молдовы. Но для

этого нужно работать. Все в наших с вами руках».

В процессе подготовки к зиме нет малых проблем. Остается надеяться, что на узлах и линейных станциях сделают из итогов осеннего комиссионного осмотра правильные выводы и все намеченные руководством мероприятия будут выполнены в срок.

На разборе в ДОПе выступили руководители ведущих служб железной дороги. По мнению начальника пассажирской службы Иона БОКШАНЯНА, пассажирское хозяйство в целом к зиме готово. Есть, конечно, проблемы, но они будут решаться в рабочем порядке. Все пассажирские вагоны приведены в порядок, готовы отправиться в путь.

Начальник службы движения Игорь МУНТЯНУ, анализируя положение дел на подведомственных станциях, отметил, что в состав службы движения входят 82 станции, коллектив большой. Есть проблемы, требующие решения, но все упирается в финансирование. Имеются вакантные

спортивных полигонах с истекшим сроком эксплуатации. Тревожит руководителя службы и кадровая проблема. Во всех дорожных депо большой процент работников пенсионного и предпенсионного возраста, а молодежь можно по пальцам пересчитать. Ее не устраивают условия работы и зарплата, которой не хватает на элементарные нужды. Несмотря на имеющиеся трудности, коллектив службы нацелен на труд, на поиск резервов для обеспечения безопасности движения.

Начальник службы пути Петру САРАКУЦА поблагодарил коллектив дистанций за проделанную работу в трудных условиях, связанных с невыполнением в полном объеме капитальных, плановых ремонтных работ. По этой причине на дороге имеются участки с ограничением скорости движения, что вызывает дополнительные затраты в эксплуатационной работе.

Начальник службы сигнализации и связи Иван БАРЫЛЮК отметил, что вопрос обеспечения безопасности движения в хозяйстве стоит остро. Во всех трех дистанциях ощущается нехватка штата ведущих рабочих профессий: электро-механиков и старших электромехаников. Тем не менее служба старается обеспечивать безопасность движения. Особенно неблагоприятно обстоят дела в Басарабьской ШЧ. Подводя итоги, Иван Барылюк констатировал, что служба сигнализации и связи готова к холодам.

Начальник службы электроснабжения Думитру МОЦОК отметил среди имеющихся в хозяйстве проблем — кадровую. Особенно она дает о себе знать в столичной ЭЧ-1. Были названы основные мероприятия, осуществленные к зимнему периоду работы. В частности, на станции Крива были заменены прогнившие деревянные опоры на железобетонные, на перегоне Окница—Сокиреня проводился демонтаж незадействованной линии электропередачи на границе с Украиной, была произведена замена деревянных опор на железобетонные по станции Кэлэраш и др. Не хватает в дистанциях спецодежды — ботинок, костюмов х/б, утепленных курток. Этот вопрос необходимо решить в самое ближайшее время.

Начальник вагонной службы Дмитрий ДАРИЙ отчитался о проведенной в вагонных депо работе. В Бэлцком вагонном депо заменены окна в сборочном цехе. Приведена в соответствие система отопления. Не удалось сделать ремонт кровли в ВЧД-3 и ВЧД-2. Это очень трудоемкая и финансово затратная работа, которая оставлена на следующий год. Было отмечено, что все депо возглавляют опытные, грамотные руководители, и есть

места на станциях, но на общий производственный процесс это не влияет. Движенцы полностью обеспечивают перевозки, готовы к зимнему периоду, к отопительному сезону, к обеспечению безопасности движения.

Начальник службы тяги Ион ВАСИЛАКИ в своем кратком выступлении обратил внимание на имеющиеся проблемы, связанные с состоянием тягового подвижного состава, работающего на тран-



Долгосрочное партнерство-2015

19 ноября 2015 года генеральный директор Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» Юрий ТОПАЛА, заместитель генерального директора по коммерческой деятельности Григорий КОНДУРАКЕ и директор юридической дирекции Ион БРИЧАК приняли участие в V Международном форуме «Долгосрочное партнерство-2015», который проходил в Бухаресте, Румыния.

Программа мероприятия включала презентации участников форума и дискуссии на их основе. Целью Международного форума является укрепление парт-

нерских отношений между CFM, CFR Marfă и отправителями в контексте конкурентоспособности на рынке грузоперевозок.

Юрий Топала поблагодарил директора CFR Marfă за приглашение, подчеркнув, что этот визит является еще одним поводом для обсуждения важных аспектов сотрудничества сторон в железнодорожной области и выявления новых целей в плане интенсификации партнерских отношений.

Румынская сторона выразила интерес к укреплению двусторонних отношений и готовность осуществить необходимую поддержку CFM.

По материалам пресс-службы CFM



уверенность, что коллективы справятся с поставленными задачами по содержанию вагонов в технически исправном состоянии.

Начальник службы защиты и предупреждения Думитру ДУР-НЕСКУ подтвердил, что на всех проверенных предприятиях ведется документация по охране здоровья и безопасности труда. Есть необходимость, с учетом кадровых проблем, в локомотивных депо дороги возобновить обучение машинистов и помощников машинистов на базе Басарабасской дортехшколы.

Начальник службы безопасности и ликвидации последствий аварий Илие ЦУРКАН констатировал, что по сравнению с весенним объездом путевого хозяйство лучше подготовлено к зиме. Была замечена качественная подготовка пассажирских составов в рейс накануне зимы. Прделан большой объем подготовительной работы и в остальных службах дороги. Все коллективы нацелены на обеспечение безопасности движения поездов.



Фото Инги НОСАТЫ



говоря об имеющихся на дороге проблемах, отметил, что начальники структурных подразделений на местах — опытные люди, знают, как работать в сложных зимних условиях. По его словам, сейчас важно приложить все усилия, исходя из имеющихся возможностей, чтобы обеспечить безопасность движения и перевозочный процесс. «Особенно тяжелое положение у нас на юге дороги, — подчеркнул Мирон

Подытожили разбор в ДОПе заместители генерального директора.

Сергей Петрович ТОМША, заместитель генерального директора CFM по инфраструктуре и тяговому подвижному составу, свое выступление начал с имеющихся на дороге серьезных проблем, которые нужно решать сегодня, не дожидаясь, когда пойдет снег. Тревожит состояние верхнего строения пути. Если сравнить результаты работы за 9 месяцев 2015 года, то по сравнению с аналогичным периодом прошлого года мы имеем в плюсе 269 штук дефектных рельсов, из них 85 — остродефектные, которые нужно было срочно менять, и это было сделано. Необходимо качественно подготовить дефектоскопы к зиме. На сегодняшний день дистанции пути испытывают дефицит запасных частей. Сергей Петрович предостерег начальников служб от расслабленности, это чревато серьезными последствиями. Пока погода позволяет, следует продолжить работы на путях, в дистанциях сигнализации и связи, электроснабжения. Каждый год погода вносит свои коррективы в планы железнодорожников. Поэтому необходимо постоянно контролировать все технологические процессы и обеспечивать бесперебойную работу магистрали даже в самых суровых зимних условиях.

Мирон Ульянович ГАГАУЗ, заместитель генерального директора CFM по техническому обслуживанию и ремонту,

Ульянович. — Перед объездом я проанализировал цифры: убыток по местным перевозкам составляет 24 миллиона леев. Причиной тому — низкая скорость движения, неэффективная технология организации движения поездов, отсюда высокая себестоимость перевозок».

По результатам объезда будет составлен план дальнейших мероприятий, проведение которых обеспечит качественную и бесперебойную работу Молдавской железной дороги в зимний период.

Председатель Федерации профсоюзов железнодорожников Молдовы Ион ЗАПОРОЖАН акцентировал внимание участников разбора на мнении трудового коллектива дороги. Железнодорожники с удовлетворением отмечают усилия руководителя магистрали Юрия ТОПАЛА по выводу дороги из кризиса, его стремление лучше разобраться в имеющихся на дороге проблемах. Когда коллектив и его руководство сближает общее дело и общие цели, можно быть уверенным в успехе.

...Работа железнодорожного транспорта Молдовы в зимних условиях как всегда требует от железнодорожников повышенной концентрации. В непростых погодных условиях они обязаны обеспечить бесперебойную и качественную работу всей инфраструктуры.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ УВЕЛИЧИВАЯ ДОХОДЫ, СОКРАЩАЕМ РАСХОДЫ

Экономные рейсы бэлцких локомотивщиков

Затраты на приобретение дизельного топлива для тепловозов при нынешних высоких рыночных ценах ложатся тяжелым бременем на себестоимость перевозок. Поэтому строжайшая его экономия является одной из важнейших задач локомотивной бригады. Максимум внимания уделяется данному вопросу в Бэлцком ТЧ-4, обеспечивающем тягой протяженный северный участок магистрали.

Как рассказал заместитель начальника предприятия по эксплуатации Сергей Каминский, в коллективе практически нет машиниста, который не вышел бы с экономией горюче-смазочных материалов по итогам девяти месяцев работы. В своеобразном рейтинге бережливых лучшие места занимают — непосредственно **по Бэлць** Виктор Продан (1372 кг), Георгий Чебан (1074 кг), Александр Пуклич (1000 кг); **по Шолдэнештькому и Окницкому оборотным локомотивным депо** соответственно Иван Гоможа (1815 кг), Сергей Решетник (992 кг) и Виктор Жеребец (541 кг). И этот список можно продолжить. В целом по депо за вышеуказанный период сэкономлено около трех тонн горючего.

— Экономия, вне всякого сомнения, могла быть существенной, если бы летом на нормальной эксплуатации тепловозов не отразились негативно не совсем благоприятный температурный режим в условиях сильной жары и многочисленные предупреждения по ограничению скорости на отдельных участках пути, — объяснил Сергей Аркадьевич. — При работе на тепловозе в два лица, что обычно практикуется в депо, машинист получает 60 % от стоимости сэкономленного топлива, а помощник машиниста — 40 %. При этом сумма премиальных за экономию не должна превышать четверть размера месячной тарифной ставки. Если машинист допускает в течение трех месяцев пережоги, то мы направляем в службу тяги представление о снижении классности его квалификации. На практике убедились в действенности такой меры.

На тепловозах, использовавших свой заводской ресурс и тем не менее вовлеченных в процесс дальнейшей эксплуатации, добиваться экономии горюче-смазочных материалов непросто, однако можно, если подходить к делу хозяйски. Немало зависит от правильного регулирования топливной аппаратуры, состояния цилиндро-поршневой группы и других технических узлов. Не менее важен проводимый повседневный анализ причин пережога или экономии на обслуживаемых «плечах», что позволяет обосновывать нормы расхода с учетом конкретных условий — рельефа местности, по которой пролегает путь того или иного направления дороги, километража, веса составов и, конечно, индивидуального технического состояния каждого локомотива. В таком анализе заинтересованы и локомотивные бригады, потому что, участь на ошибках, имеют возможность вскрывать еще неиспользованные резервы экономии при вождении поездов и делать соответствующие выводы на будущее. В депо принимаются меры по снижению потерь во время транспортировки, слива в емкости, хранения и выдачи дизельного топлива машинистам, отправляющимся в рейсы. За это несут ответственность специалисты топливного склада.

В борьбе за экономию горюче-смазочных материалов многое значит умелое вождение. Чтобы убедиться в этом, достаточно обратиться к опыту лучших машинистов. Они не просто управляют тепловозами, но выбирают наиболее выгодные режимы работы дизеля и генераторной установки применительно к конкретным участкам, с большим мастерством используют кинетическую энергию поезда, а также тормозные и противобуксовочные средства. Или о важности поддержания в пути следования оптимальной температуры технического масла и охлаждающей жидкости в дизеле. Как показывает практика эксплуатационной работы, от снижения температуры масла хотя бы на 3-4°C расход топлива увеличивается на 1-1,5%. Вроде, мелочь, на первый взгляд, но

она может породить немалые потери. К перерасходам могут привести нарушения в содержании фильтров тонкой и грубой очистки топлива и масла.

Не все, однако, зависит от одних лишь локомотивных бригад. На расход дизельного топлива в значительной мере влияют практика организации движения на участках, особенности формирования поездов и степень загрузки вагонов. На одну непредвиденную остановку тяжеловесного грузового поезда, который выбыл по той или иной причине из графика движения, и затем на его постепенное трогание с места затрачивается дополнительно до 25-30 кг ди-



зельного топлива. А от вынужденного снижения скорости, скажем, с 50 до 20 км/ч расход увеличивается на 18-20 кг. В то же время, от повышения веса поезда против нормы всего лишь на 1% он снижается на 10 000 т·км брутто на 0,2-0,3%. Вот такая арифметика.

Дают о себе знать и другие проблемы. В холодный период года уже при температуре +5°C и ниже следует поддерживать дизели тепловозов в прогретом состоянии, что требует дополнительного топлива. Не все просто с нормированием расхода дизельного топлива маневровыми тепловозами, так как сложности представляет точное определение выполнения объема работы в данном виде движения. Замеров уровней горючего в баке до начала смены и после ее окончания явно недостаточно. На некоторых железных дорогах ключ к решению проблемы пытаются найти в выявлении затрат на осуществление каждого технологического маневрового полурейса — передвижения одиночного локомотива или маневрового состава без перемены направления. Однако такой опыт вряд ли применим в условиях нестабильного грузопотока, частого переключения маневровых тепловозов с сортировочных операций на транспортные — доставку грузов и порожняка на линейные станции, что является обычным делом на нашей магистрали.

И, конечно же, требует повышенной бдительности криминогенная обстановка в республике, задевающая в какой-то степени транспорт. Не случайно в последнее время в Бэлцком локомотивном депо усилены меры, направленные на профилактику возможных хищений дизельного топлива. С этой целью семнадцать тепловозных секций оснащены установками видеонаблюдения «Дельта-СУ».

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: машинист первого класса Вакарк Валерий и помощник машиниста Чеботарь Василий.

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Руководство ГП «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет помощника генерального директора CFM по экономическим вопросам **Василе КИТОРОАГЭ** с днем рождения, который он отмечает 27 ноября.



— Искренне желаем Вам доброго здоровья, долгих лет жизни, неиссякаемой энергии, удачи на профессиональном поприще, прекрасного настроения и семейного благополучия! Пусть осуществятся все Ваши планы!

* * *

Администрация, профком и коллектив Кишиневской дистанции электроснабжения от всего сердца поздравляют с днем рождения **ГОЛОВЕЦКОГО Ивана Алексеевича** — сторожа ЭЧ-1.

*Желаем щедро, от души
Здоровья, счастья и любви,
Счастливых дней, без слез и бед,
Прожить счастливо до ста лет!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьянского рефрижераторного вагонного депо поздравляют с 40-летием **Виталия Викторовича ДЕМЧЕНКО** — механика резерва.

*Пусть будет полон счастья дом,
В котором ты живешь,
Пусть будет чист и ясен путь,
Которым ты идешь.
Удача спутницей твоей*

*Пусть станет навсегда,
И жизненный осветит путь
Счастливая звезда!*

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Басарабьянской дистанции пути сердечно поздравляют с днем рождения мастера цеха дефектоскопии **СЛАВ Владимира Леонидовича**.

*Желаем мира и добра,
Любви, семейного тепла,
Здоровья, счастья, море смеха,
Ну и, конечно же, успеха!*

* * *

Администрация и профком Басарабьянского СМП-740 поздравляют с днем рождения **Георгия Пантелеевича ЕНИ** — рабочего.

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

* * *

Спортивная общественность города Бэлць приветствует **Валерия РУСАКОВА** — многоуважаемого ветерана физкультурно-спортивного движения в день его 60-летнего ЮБИЛЕЯ!

Валерий Анатольевич широко известен в Бэлць и в республике как энтузиаст и высококвалифицированный специалист, футбольный арбитр республиканской категории, один из лучших профессионалов спортивно-педагогической работы. Последние 20 лет юбиляр преподавал этот предмет в Бэлцком техническом колледже железнодорожного транспорта, холл которого украшают многочисленные медали, кубки, дипломы и грамоты, завоеванные в спортивных баталиях воспитанниками Русакова как на городском, так и на республиканском уровнях.

Коллеги по физкультурно-спортивной работе желают юбиляру спортивного долголетия, богатого здоровья, простого человеческого счастья и новых успехов в профессиональной деятельности!

От имени спортивной общественности Бэлць — Николай АНДРУХ

* * *

Администрация и профсоюзный комитет Бэлцкого вагонного депо №3 поздравляют с днем рождения **Ивана Ивановича ПИНКАСА** — составителя поездов.

*Здоровы будьте и удачливы без меры,
Желаем Вам успехов, светлой веры,
И пусть Вам путеводная звезда
Жизнь освещает ярко и всегда!*

зультате у них получились работающие линзы, которые способны видеть не только в хорошо освещаемом помещении, но и в темноте.

Разработчики полагают, что созданная ими технология найдет применение также в медицине — для бесконтактного обнаружения нарушений кровотока в сосудах, и в искусствоведении — для исследования закрашенных изображений на полотнах старых мастеров.



ЛЮБОПЫТНО

Кошачий глаз

Современными приборами ночного видения сегодня никого не удивишь, однако они не каждому по карману. Другое дело — контактные линзы, которые откроют глаза на мир не только в видимом, но и в инфракрасном спектре излучений.

Об уникальных свойствах пленок графена (модифицированного углерода) толщиной всего в несколько атомов стало известно в 2010 году. Его первооткрыватели, выходцы из России Андрей Гейм и Константин Новосельцев, получили за это Нобелевскую премию по физике. Новшество взяли на вооружение ученые из университета американского штата Мичиган. Они обратили внимание на ключевое свойство графена — его чувствительность к свету. В ре-

ПРИГЛАШАЕТ ЛОКОМОТИВНОЕ ДЕПО КИШИНЭУ

Восстановительному поезду №1 станции Кишинэу срочно требуются на постоянную работу: **машинист тягача, водитель автомобиля.**

Образование — среднее или среднее специальное.

Тел.: (022) 83-22-29

В объективе — Молдавская магистраль



Станция Вережень в осеннюю пору

Фотоэтиюд Юрия КОЗЛОВА

ВОПРОС—ОТВЕТ

Где ходят поезда с наклоняющимися при повороте вагонами?

В 1973 году на железной дороге в Японии были впервые использованы поезда с наклоняющимися при повороте вагонами, позволяющими проходить повороты на большей скорости. Первоначальная технология была несовершенной и вызывала морскую болезнь у пассажиров, потому не была широко внедрена. Современные системы, основанные на цифровой обработке сигналов и позволяющие активно управлять наклоном каждого вагона, устранили эту проблему, и сейчас такие поезда используются в полутора десятках стран от Австралии до Норвегии.

Когда и где ездил трамвай по рельсам, проложенным на дне моря?

В 1896 году между английскими городами Брайтон и Роттингдин начало курсировать необычное транспортное средство под названием Daddy Long Legs — смесь трамвая и паромы. Прокладка железной дороги по суше на этом маршруте требовала множества инженерных конструкций, и инженер Магнус Волк предложил проложить рельсы прямо по дну моря — общая длина пути составила 4,5 км. Платформа с пассажирами возвышалась над рельсами на четырех опорах длиной по 7 метров и имела флаг, спасательную шлюпку и другие морские атрибуты, так как формально считалась судном. Сообщение было отменено в 1901 году, когда около Брайтона решили поставить новые волноломы, а перенос пути сочли слишком затратным.

Какой механизм получил название от фамилии изобретателя прототипа велосипеда?

Прототип велосипеда сконструировал и запатентовал немецкий барон Карл фон Дрез в 1818 году. У этого механизма была деревянная рама, металлические колеса и руль, но не было педалей — чтобы он двигался, нужно было отталкиваться ногами от земли. Фамилия изобретателя в названии велосипеда не закрепилась, зато дала название дрезине — устройству для передвижения по рельсам с механической тягой.

Что главным образом обусловило переход на систему часовых поясов в XIX веке?

До XIX века не было никакого деления на часовые пояса, везде определяли время по солнцу. Необходимости во временных зонах не было, так как не было скоростного транспорта. Унификацию обусловило развитие железных дорог в Англии, потому что из-за различий во времени в каждом городе было очень трудно составить нормальное расписание. Именно железнодорожные компании добились того, чтобы на всей территории страны был один часовой пояс по Гринвичу. А затем постепенно система часовых поясов начала распространяться по миру.

Кто стал жертвой убийцы, брат которого ранее спас жизнь сыну убитого?

Президент США Авраам Линкольн был убит в театре Джоном Бутом в 1865 году. Незадолго до этого по случайному совпадению брат последнего, Эдвин Бут, спас на железнодорожной платформе жизнь сына президента — Роберта Линкольна.

Какую аварию устроили американцы в 1896 году для развлечения публики?

В 1896 году одна из американских железнодорожных компаний устроила шоу — преднамеренное столкновение двух поездов на полном ходу. На «спектакль» было продано 40 000 билетов, а для купивших билеты зрителей был построен временный городок. Однако инженеры неправильно рассчитали силу взрыва, и толпа не была отведена на достаточно безопасное расстояние, в результате чего три человека погибли и еще несколько пострадали.

Что представляли собой военные бронедрезины?

Известно, что в войнах XIX века, а также первой и второй мировых войн многие страны использовали бронепоезда. Однако кроме этого пытались вести бой и с помощью отдельных боевых единиц — бронедрезин. Это были почти что танки, но ограниченные в движении только рельсами.