

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ



N 29 (5899) 13 октября 2016 г.

Газета выходит с 1 мая 1941 г.

Перспективы реструктуризации CFM

Во вторник, 11 октября т.г., состоялся семинар, проведенный компанией Egis International (Франция) совместно с MC Mobility Consultants (Австрия) и KPMG (Moldova). Встреча прошла в рамках проекта поддержки реструктуризации CFM за счет безвозмездной технической помощи из средств Специального фонда ЕБРР, выделенной на трехлетний период, до 2018 года.



Moldovan
Railways
Restructuring
Project



Тема семинара: «Текущая ситуация на CFM и перспективы реструктуризации железнодорожного сектора в Республике Молдова». В работе семинара приняли участие ответственные представители Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры РМ — вице-министр Виталие Рапча, вице-министр Сергей Букатару, госсекретарь Олег Тофилат, начальник Управления железнодорожного транспорта Валентин Тонкоглаз; Администрация

ГП «Железная дорога Молдовы» — генеральный директор Юрий Топала, заместители генерального директора, руководители дирекций и всех ведущих служб CFM; представители Федерации профсоюза железнодорожников Молдовы — председатель Ион Запорожан.

Программа семинара была весьма насыщенной. В ходе четырех конструктивно проведенных сессий были определены основные направления реструктуризации железнодорожного сектора в Молдове. Обсуждались следующие актуальные вопросы: текущее положение

дел на CFM, результаты коммерческой работы, ресурсы и организация производства, управленческая деятельность, результаты финансовой работы, мобильность железнодорожного транспорта, доля железнодорожного транспорта на рынке услуг, инфраструктура железнодорожного транспорта, инвестиции и роль государства, цели и основные идеи реструктуризации, законодательная база Европейского Союза, др.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА





Транзитным перевозкам юга — надежную тягу

В нынешнем году на ГП «Железная дорога Молдовы» проделана немалая работа по привлечению большого количества транзитных грузов. И в том, что в данном деле появилась положительная динамика — заслуга прежде всего генерального директора СФМ Юрия ТОПАЛА. Именно он совершил несколько рабочих поездок — в частности, в Казахстан, Румынию и Россию — для налаживания деловых связей с серьезными экономическими агентами, способными оживить грузопоток на Молдавской магистрали. А это выдвинуло на первый план задачу дальнейшей мобилизации усилий всех тех, кто обслуживает южный участок магистрали. Многие зависит, в частности, от эффективности и надежности использования локомотивной тяги, за что отвечает коллектив ТЧ-3, руководимый Владимиром Чобаном.

Несмотря на старую технику, на предприятии готовы сохранять нацеленность на точное соблюдение графика и требований безопасности движения даже если перевозки существенно увеличатся, хотя в нынешних условиях организовывать технологический процесс непросто. Выручает ставка на такие факторы, как умелое вождение поездов, постоянный контроль за состоянием локомотивов, планово-предупредительная система техобслуживания и текущих ремонтов после определенного пробега или периода работы. В локомотивном депо за этим следят строго.

Технологическая дисциплина начинается уже с того, что, передавая после рейса или окончания смены тепловоз, машинист информирует о состоянии основных узлов и агрегатов, затруднениях, которые, возможно, имели место в пути следования. А тот, кто принимает у него технику, должен убедиться в исправном функционировании всего оборудования, обратив особое внимание на состояние ходовой и электрической части, дизеля. Малейшая, на первый взгляд, неисправность, не обнаруженная своевременно, может создать серьезные проблемы. Вот почему от локомотивных бригад при приеме тепловозов требуются предельная собранность и внимательность.

Далее — тактика вождения. В каждом случае она имеет свои особенности. Нельзя рассматривать один режим вождения как оптимальный, общий для всех, потому что условия даже на одном и том же тяговом плече могут меняться. Вдобавок характеристики локомотивов в зависимости от их технического состояния часто отличаются в определенных пределах от соответствующих паспортных данных. Опытные машинисты и помощники машинистов научились оперативно принимать во время эксплуатации правильные решения, корректировать рекомендации режимных карт, что позволяет не только обеспечивать необходимые скоростные параметры при соблюдении требований безопасности движения, но и добиваться экономии горюче-смазочных материалов. Немало значит техническая учеба, регулярно организуемая в депо.

Одним из важных показателей, характеризующих использование локомотивов с наибольшим коэффициентом полезного действия, является вес поезда брутто. С ростом массы такого поезда заданный объем перевозок может быть выполнен с меньшими затратами. В депо это понимают, стремясь к вождению тяжеловесных составов. Тем не менее, каждый раз приходится считаться с рельефом местности, на которой расположен тяговый участок. Изобилуют крутые уклоны элементов продольного профиля пути, измеряемые в промилле. В практике проектирования путей эту единицу называют «тысячная». Например, на перегоне длиной в 10 км Басарабьса—Абаклия она составляет 18 ‰. Это требует оптимального распределения усилий на тягу и толкание. Заложено в технологию и график движения на данном перегоне расположение локомотива-толкача в хвосте поезда в помощь ведущему тепловозу применяется для увеличения суммарной силы тяги, избегания обрыва сцепки или самороспуска вагонов. Еще один крутой подъем растянулся почти на 25 км между станциями Злоцэ и Кэинарь. Здесь поезда весом 3300 и 2200 тонн ведут соответственно тремя и двумя тепловозными секциями с применением все того же толкача.

Существуют весовые и скоростные ограничения для поездов в зависимости от состояния пути. Например, если етулийским направлением могут следовать поезда весом до 4800 тонн, то от Джурджулешть до Яргары — лишь 1000 тонн, от Яргары до Абаклии — 1500 тонн. Больше всего проблем создает перегон Джурджулешть—Кахул длиной 50 км, где по причине незавершения предусмотренных проектом строительства работ насыпь дает осадку и нуждается в подсыпке щебнем. Приведение в порядок столь нужного для дороги отрезка пути пока упирается в отсутствие необходимых финансов.

Работоспособность техники в процессе эксплуатации обеспечивается качественным проведением разных видов техобслуживания тепловозов. Также практикуется малый периодический ремонт ТР-1. Подъемочные ремонты выполняются в ВЧД-2 и Кишиневском ТЧ-1. Отдельные виды техобслуживания возложены на локомотивные бригады во время техно-

логических перерывов. Как, например, на отдаленной станции Джурджулешть. Здесь эксплуатируются магистральный и маневровый тепловозы для работы на широкой рельсовой колее, а также один маневровый тепловоз, приспособленный для западноевропейской колеи. Машинисты и помощники машинистов держат под особым контролем состояние ходовых частей, тормозного обо-

для подогрева и приема пищи, холодильником, телевизором. На станции Джурджулешть локомотивщикам отведен для отдыха вагончик. Оборудовано специальное помещение бригадам, сменяющимся по Кахулу.

Локомотивные бригады депо входят в состав трех колонн, во главе которых — машинисты-инструкторы Валерий Кайки, Эдуард Самоил и Николай Кальчу. Раньше они трудились сами длительный период машинистами, а потому хорошо знают специфику практического вождения, что в сочетании с глубокими теоретическими знаниями позволяет нацеливать вверенные коллективы на успех. Например, Валерий Николаевич Кайки работает на транспорте с 1975 года.

— И полтора года не прошло, как меня назначили на ответственную должность машиниста-инструктора, но уже



дования, приборов бдительности и радиосвязи, устройств автоматической локомотивной сигнализации, гидрорепердач, фланцевых соединителей и т.д. Своевременно смазываются трущиеся части агрегатов и узлов, не говоря уже о поддержании санитарно-гигиенического состояния техники. Первые два из вышеназванных тепловозов заходят регулярно по широкой колее для экипировки через украинскую станцию Рени на Етулию, где находится пункт техобслуживания ТЧ-3. Там они снабжаются водой из химически обработанного конденсата пара, маслами, обтирочными материалами, песком. На канаве проводится осмотр ходовой части. Обратным рейсом доставляется все необходимое для третьего тепловоза. Еще один маневровый тепловоз эксплуатируется непосредственно на участке Етулия—Вулкэнешть. Если возникают дефекты такой сложности, что локомотивная бригада не может устранить их самостоятельно, то на помощь выезжают слесари.

Для локомотивных бригад, занятых на линии, созданы приемлемые бытовые условия. На пункте техобслуживания по Етулии — неплохой бригадный дом с комнатами отдыха, помещением

привык, — говорит он. — Иной раз тянет вернуться обратно на тепловоз, однако понимаю, что нужно обучать молодежь, передавать ей лучшие традиции старшего поколения. На наше предприятие возлагают немалые надежды в движении транзитных грузов, от которых напрямую зависит финансово-экономическое положение дороги. И мы должны делать все возможное для выполнения поставленных задач.

Среди лучших эксплуатационников предприятия — локомотивные бригады машиниста Федора Лука и помощника Степана Сибова, Юрия Попы и Владимира Гроздева, Михаила Раду и Степана Швеца, Петра Тимофти и Павла Мурзака, Ивана Ябанжи и Ивана Гаргалыка, другие.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКЕ: Эти три машиниста заняты непосредственно в районе станции Джурджулешть. Степан Чавдарь водит поезд в сцепке с магистральным тепловозом между станциями Рени и Галаць, а Кирилл Герман и Георгий Червинский обслуживают маневровые локомотивы.

Фото Юрия КОЗЛОВА



В любую погоду

добросовестно трудятся путейцы Кишиневской дистанции пути. Не хватает людей, не хватает материалов, но они стараются сделать все от них зависящее для обеспечения безопасности движения поездов на вверенных участках. Наш фотокорреспондент Юрий КОЗЛОВ запечатлел момент работы путейцев третьего околотка, возглавляемого мастером Федором Поповым (фото 1), Александра Врабий, Тудора Кирияк и Валерия Урсу (фото 2).

ПРИГЛАШАЕМ НА РАБОТУ

Кишиневской дистанции пути требуются: монтеры пути, бригадиры пути, сторож.

Обращаться по адресу: мун.Кишинэу, ул.Халтей, 6. Телефон: 022 83-22-19.



■ ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Уметь предвидеть и предупредить

Что может быть важнее обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте для коллектива Молдавской железной дороги? Ответ предельно краток — НИЧЕГО не может быть важнее неукоснительного соблюдения норм и правил безопасности в организации грузовых и пассажирских перевозок. Каждая секунда работы железнодорожного транспорта должна соответствовать строгим требованиям безопасности движения поездов. На это нацеливает коллектив дороги генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА.

Сегодня дорога переживает нелегкие времена. Сопутствующие деятельности CFM обстоятельства создают ощутимые трудности в работе командиров высшего и среднего звена, рядовых тружеников. Какое ни возьми для примера хозяйство, разговор сводится к одному — нет денег на запчасти, сырье, материалы, оборудование и т.д. Как в таких условиях справляться с главным железнодорожным постулатом? За ответом на этот и другие вопросы редакция обратилась к Илье Владимировичу ЦУРКАНУ, начальнику службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий CFM. Именно его аппарат осуществляет контроль за соблюдением требований, обеспечивающих безаварийную работу железнодорожного транспорта. Занимается выявлением технических и технологических несоответствий, проводит ревизии, осуществляет контроль и учет событий.



Илие ЦУРКАН, начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий CFM

Илья Владимирович, на недавнем селекторном совещании были подведены итоги работы CFM за первое полугодие 2016 года. Как обеспечивалась безопасность движения в отчетном периоде?

— На ГП «Железная дорога Молдовы» по вине ее работников было допущено 17 случаев транспортных событий против 38 случаев за аналогичный период 2015 года. Служба тяги пока еще по-прежнему берет на себя наибольшее количество событий на дороге — 11 против 33 за аналогичный период прошлого года. Далее следуют службы пассажирских перевозок, движения и пути.

Согласитесь, в количественном соотношении есть повод для удовлетворения — достигнуто снижение событий по сравнению с прошлым годом?

— Снижение количества событий — это не повод для какой-либо эйфории. Расслабляться в вопросе безопасности движения крайне опасно, даже если есть неплохой результат по общему снижению количества событий. Всем структурным подразделениям CFM есть над чем работать. В нынешних условиях, роль человеческого фактора на железнодорожном производстве многократно увеличивается. Это нельзя забывать и полагаться на надежность техники и оборудования, которые, как известно, на дороге не в лучшем состоянии.

Служба тяги — печальный лидер по транспортным событиям, допущенным в нынешнем году. Хотя этому коллективу и удалось в три раза снизить их количество.

— Это хозяйство я бы назвал самым проблемным по целому ряду обстоятельств, отягощенных изношенной до предела техникой. Но ни в коем случае нельзя все проблемы списывать на старые машины и при этом не увеличивать спрос с ответственных за безопасность движения лиц.

Приведу несколько примеров присутствия человеческого фактора в допущенных нарушениях.

Пятого мая т.г. по причине отсутствия должного контроля со стороны командно-инструкторского состава Бендерского локомотивного депо из-за нарушения ПТЭ был допущен проезд запрещающего сигнала со взрезом стрелочного перевода. Через месяц — другой случай: после опробования тормозов и отправления грузового состава по станции Кишинев-2 у тепловоза ЗТЭ10М-1260 после проследования 500 метров произошел саморасцеп с первым вагоном. Это стало результатом нарушения требования ПТЭ, пункта 164, который определяет ответственность машиниста за сцепление локомотива с первым вагоном.

Есть и по другим хозяйствам примеры нарушений требований, регламентированных каждому в отдельности хозяйству. Мы их выявляем, наказываем виновных.

Илья Владимирович, часто можно услышать в коллективах мнение, что основная задача ревизоров по безопасности движения — найти брак и наказать за него виновного.

— Хотел бы уточнить. Выявить нарушение и предотвратить брак — это действительно наша обязанность, но не ради наказания, а для того, чтобы понять причину возникновения того или иного события, тем самым исключить возможность повторения нарушения в будущем и показать виновному его же ошибку.

Известно, что основа железной дороги — это путь: рельсы, шпалы, земляное полотно и все, что с этим связано. Как в этом хозяйстве обстоят дела с обеспечением безопасности движения?

— Прежде всего, хочу отметить внимание генерального директора Юрия Топала к вопросу обеспечения безопасности движения на Молдавской магистрали. Несмотря на сложности финансового порядка, руководитель CFM изыскивает возможность приобрести для нужд дороги необходимые сырье и материалы. Приобретенные им, к примеру, шпалы позволили оздоровить путь хозяйство, укрепить позиции магистрали в деле обеспечения безопасности движения. В целом по дороге состояние пути оставляет желать лучшего. Сегодня главная задача — держать ситуацию под контролем. Пока это удается усилиями путейцев и всех, кто связан с обеспечением безопасности движения. На дороге работают грамотные и ответственные специалисты, в полной мере осознающие свою роль в общем перевозочном процессе и в его организации на безопасном уровне.

Как выглядит ситуация с обеспечением безопасности движения в других хозяйствах магистрали?

— Проводимая аппаратом РБ работа охватывает все хозяйства железной дороги. Основные задачи ревизорского аппарата — профилактика и контроль за состоянием технических средств, соблюдением технологии, выполнением нормативов.

В работе пассажирского сегмента были отмечены нарушения технологии ремонта некоторых узлов пассажирских вагонов и ведения журналов строгой отчетности. В апреле 2016 года здесь допущен случай транспортного происшествия и случай нарушения выполнения требований технического обслужи-

вания пассажирских вагонов при подготовке их в рейс. В работе службы по ремонту вагонов были выявлены нарушения технологии производства плановых видов ремонта. В хозяйстве службы движения был допущен в первом полугодии сход вагона по станции Бэлць-Слобозия. В хозяйстве сигнализации и связи на два случая возросло количество отказов в работе СЦБ и длительность их устранения по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. На счету хозяйства электроснабжения одно перекрытие сигнала поезду; задержано три поезда на 1 час 13 минут.

Вполне понятно, что ревизоры по безопасности движения, с учетом разнообразной профессиональной принадлежности, должны быть универсальными специалистами.

— Должность ревизора на железнодорожном транспорте всегда относилась к особой категории. Она требует от человека огромной ответственности, принципиальности и полной самоотдачи. Назначение на нее — результат безупречной работы на производстве. Профессиональный опыт, высокий уровень технической грамотности — обязательные условия для того, чтобы получить право называться ревизором.

А еще каждый сотрудник ревизорского аппарата должен обладать талантом работы с людьми — нужно не только уметь спрашивать с исполнителей, но и всегда быть готовым поделиться своими знаниями, разъяснить, доходчиво показать, в чем упущение и как его исправить.

Все ревизоры службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий — квалифицированные специалисты, имеющие опыт работы каждый по своему профилю — движеньцы, путейцы, локомотивщики, вагонники, энергетики, связисты и так далее. При этом ревизор должен в полной мере разбираться в особенностях работы всех хозяйств дороги.

Не зная норм и требований по содержанию инфраструктуры, локомотивного, вагонного хозяйства и всех остальных, ревизор не сможет в полной мере и своевременно выявить нарушение или установить причину и факторы его возникновения. А это значит, что необходима постоянная кропотливая работа над собой и своими знаниями, самообразование, расширение профессионального кругозора. Еще хочу подчеркнуть, что в своей работе ревизор по безопасности движения поездов должен уметь не только указывать на ошибки и недочеты в чужой работе, но и показывать пример высокой организованности, дисциплинированности и требовательности к себе.

С учетом того, что контроль за безопасностью движения на железной дороге многоуровневый, не исключены, наверное, попытки скрыть допущенное нарушение на местах. Как действуют ревизоры в подобной ситуации?

— В таких случаях ревизоры действуют строго по инструкции и принципиально. За последние годы в целом уменьшилось количество сокрытых событий. Что такое сокрытие? Это не только уход от ответственности, это еще и шаг к тому, что по случившемуся нарушению не будут приняты меры, а значит, оно сможет повториться в самое ближайшее время, а то и вовсе войти в систему. Поэтому к данному вопросу отношение беспощадно непримиримо, как, собственно, и ко всем другим вопросам, связанным с безопасностью движения поездов.

Илья Владимирович, мы в беседе затронули человеческий фактор на производстве, который нередко приводит к различного рода нарушениям производственно-технологической дисциплины. К чему Вы относите их появление: к недостаткам в профессиональной подготовке персонала или к последствиям затянувшейся тяжелой финансово-экономической ситуации на дороге со всеми вытекающими последствиями?

— Это будет непрофессионально с моей стороны объяснять допущенные нарушения различного рода трудностями. Если ты — железнодорожник, то обязан безоговорочно соблюдать требования безопасности движения. Возможно, это звучит жестко, но по-другому не было и не будет на железной дороге. Только так можно обеспечить сохранность перевозимых грузов и, самое главное, жизни пассажиров, которые привыкли доверять Молдавской железной дороге.

Ваше интервью в отраслевой газете будут читать на узлах, линейных станциях, на околотках, в цехах депо и пр. Что бы Вы в завершении нашего разговора хотели еще сказать работникам Молдавской железной дороги?

— Вновь повторю мысль о том, что никакие трудности не должны влиять на обеспечение безопасности движения поездов, служить причиной ослабления контроля в этом важном вопросе. Только усилиями ревизорского аппарата безопасность движения не обеспечить. Необходимо тесное взаимодействие всех участников перевозочного процесса, осознанное понимание персоналом недопустимости нарушений существующих норм и правил. Без этого невозможно решать нашу общую главную задачу — организацию безопасных перевозок пассажиров и грузов на Молдавской железной дороге.

Эта ответственная, напряженная работа объединяет безразличных, преданных своему профессиональному долгу людей, на которых всегда можно положиться в решении сложных задач, поставленных перед нами руководством ГП «Железная дорога Молдовы».

**Беседовала
Ирина КРАЕВСКАЯ**

Фото Юрия КОЗЛОВА



ПОЗДРАВЛЯЕМ!



Сергей Горинчой

Администрация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» от всей души поздравляет с ЮБИЛЕЕМ — 45-летием со дня рождения — начальника административного отдела ГП «ЖДМ» **ГОРИНЧОЯ Сергея Петровича**.

— Примите наши искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья, оптимизма и неиссякаемой жизненной энергии на благо Молдавской магистрали. Пусть в Вашей жизни будет больше позитива и всегда Вам сопутствует удача и успех в делах.

* * *

Администрация и весь коллектив Дворца культуры железнодорожников от всей души поздравляют методиста спортивного отдела ДКЖ **ГЕОРГИЕВ Людмилу** с 35-летием работы на Молдавской магистрали.

Спортом Людмила Александровна занимается с раннего детства. Уже в 14 лет была включена в юношескую сборную РМ по настольному теннису и с честью защищала страну на международных турнирах. С 1981 года Георгиев трудится на нашей железной дороге. Многие ее воспитанники участвовали в международных соревнованиях, завоевывали золото и серебро.

— Мы гордимся Вами, Людмила Александровна, желаем удачи на жизненном пути и в профессиональной сфере. всегда Вам сопутствует удача.

■ ПОДГОТОВКА К ЗИМЕ — НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ

ДОП гарантирует пассажирам комфорт

Немало жителей нашей страны отдадут предпочтение самому безопасному и надежному виду транспорта — железнодорожному. Но далеко не каждому пассажиру известно, как много труда приходится вкладывать работникам Молдавской магистрали под руководством генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА, чтобы обеспечить комфорт и безопасность поездов в пути следования. Кстати, комфорт пассажиров нельзя представить себе без нового, чистого белья, полученного ДОПом недавно, благодаря успешному менеджменту руководителя Молдавской магистрали Юрия Топала. Сегодня многотысячный коллектив Дирекции по обслуживанию пассажиров серьезно готовится к работе в холодное время года. Все усилия сосредоточены на обеспечении бесперебойного функционирования хозяйства в этот ответственный для всей дороги период.



Столичный железнодорожный вокзал ждет пассажиров

Заблаговременно, как и в предыдущие годы, в ДОПе были составлены и утверждены специально созданной комиссией «Мероприятия по подготовке хозяйства Дирекции по обслуживанию пассажиров к работе в зимних условиях 2016-2017 гг.» Они включают весь спектр необходимых технологических работ. Ответственными за ходом, качеством и сроками их выполнения являются главные специалисты ДОПа.

Кроме проводников пассажирских вагонов немаловажная роль в процессе подготовки подвижного состава к работе в зимних условиях принадлежит и другим работникам ДОПа — слесарям-электрикам, мойщикам и комплектовщицам, экипировщикам углем и водой, цеха питания и хозяйственного цеха.

Каждый из них старается выполнить свою работу качественно и в установленные сроки: ведь от этого зависят безопасность и комфорт пассажиров.

До начала октября т.г. был приведен в соответствие с планом и объемами перевозок, нормами обслуживания штат поездных бригад. До 15 октября будет укомплектован штат слесарей-электриков, экипировщиков углем и водой, мойщиц и комплектовщиц. Подготовлен и содержится в исправном состоянии технологический запас вагонов. Выполнены работы по восстановлению изоляции трасс и водопроводных сетей. Все цеха, ремонтные отделения, участки, поезда обеспечены первичными средствами пожаротушения. Пожарные посты укомплектованы пес-

ком, водой и инвентарем. Также к началу зимних перевозок будет заготовлен и создан необходимый запас угля для отопления вагонов, посуды, предметов чайной торговли, матрасов, подушек, одеял и постельного белья.

Планируется до 20 октября подготовить пассажирские ва-

гоны, находящихся в обращении в зимний период, и сдать их комиссии. Произвести техническую ревизию оборудования котельной на ПТС, консервацию вагонмоечной машины, оборудования насосной, водопроводных сетей и водосточных сооружений. Провести внеочередную ревизию



Идет посадка на пассажирский поезд

гоны к зимним перевозкам в количестве, предусмотренном расписанием движения поездов на зимний период. Произвести ремонт и покраску водоразборных колодцев в экипировочном парке, запастись необходимым количеством водопроводных шлангов.

К 30 октября запланировано завершить выполнение намеченных мероприятий, а именно: провести инструктажи и обучение работников, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров; провести внеплановые технические инструктажи с проводниками вагонов, работниками БОПа — согласно инструкции; обеспечить всех работников теплозащитной спецодеждой и спецобувью, а проводников — зимней формой одежды.

К этой же дате произвести ревизию компрессорных установок, воздухопроводов, устройств ЦПА. Силами поездных бригад подготовить составы

электрощитов и электрораспределительных постов.

...Пассажирские и грузовые составы ГП «Железная дорога Молдовы» — днем и ночью, в любое время года — мчатся по стальным артериям Молдавской магистрали. Железнодорожники, обслуживающие эти составы, обеспечивают безопасность и комфорт пассажиров, сохранность грузов. Деятельность работников CFM, естественно, усложняет холодное время года. Однако и зимой, в лютые морозы молдавские железнодорожники предоставляют пассажирам не только уют, комфорт и тепло вагонов, но и заботу, отзывчивость и теплоту своих сердец. Вот потому путешественники с удовольствием выбирают железнодорожный транспорт Республики Молдова.

Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

Памяти Леонида Кучера

Железнодорожный клуб любителей бега «Экспресс-К» организовал кросс, посвященный памяти основателя клуба, заслуженного тренера Республики Молдова Леонида КУЧЕРА.



1

В соревнованиях на трех дистанциях — 1500, 4000 и 6000 м приняли участие бегуны со всех уголков нашей страны.

Результат забега следующий: на дистанции 1500 м лидировали Карауш Валентина и Золотарев Александр



2

(Бэлць); 4000 м первыми пробежали Сырбу Егор (Бэлць) и Ротарь Сильвия (РСЛ); на самой длинной дистанции финишировали первыми Ткачева Юлия (Кишинэу) и Рэйлян Максим (РСЛ). Очень удачно пробежали свои дистанции Вылку Мария и Постолаки Дмитрий (Кишиневская дистанция пути).

От имени участников соревнования выражаю искреннюю признательность руководству CFM и лично генеральному директору Юрию Топала и начальнику Кишиневской дистанции пути Анатолию Фрикэцелу за оказанную финансовую поддержку.

Ион БАБАРЭ,
председатель клуба «Экспресс-К»

НА СНИМКАХ: 1. Старт дан. 2. Награды — победителям.

Фото Юрия КОЗЛОВА