

ОБЩИ КАРТИ С ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ

Отново предложиха на кръгла маса от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД



За пръв път, близо половин година, преди новият график за движение на влаковете да влезе в сила, националният железопътен превозвач организира широка дискусия, под формата на кръгла маса, в която участваха областни управители, кметове, представители на Националното сдружение на общините (НСОРБ), експерти от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерство на регионалното развитие и благоустройството, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Темата, „Адекватно интегриране на железопътния транспорт в областните и градски транспортни схеми“ беше

целенасочено формулирана по този начин от мениджмънтът на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, за да се даде възможност за по-задълбочено обсъждане и повече предложения при успешното включване на железницата в местните транспортни схеми. Целта на срещата, организирана на 5 юли в НТС по транспорта от дружеството за пътнически превози под егидата на транспортното министерство бе да обхване по-широка палитра от теми като подготовката на Годишния график за движение на влаковете, планирането на интегрирани транспортни схеми и превозни документи, представяне на нови идеи на железопътния превозвач във връзка с тактовите графици по определени направления

и обсъждането на други проблеми, които пряко засягат подобряването на пътническото обслужване в страната. Трябваше да се чуе също становището на местните власти по поставените въпроси на кръглата маса, както и отговорностите, които са готови да поемат за осигуряването на транспорт между отдалечените гари и спирки от населените места на територията на техните общини и области.

Според управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Димитър Костадинов на около 10 процента от тях липсва осигурен общински транспорт или таксите, въпреки че се намират между 3 и 10 км от даденото селище. Това затруднява придвижването, защото на практика на 67 места по националната жп мрежа пътниците „слизат в нищото“ и няма как да стигнат до града или селото, до което пътуват, коментира Костадинов. Затова поиска да бъде въведен единен стандарт за спирките и гарите. „Защото, за да има пътници трябва да съществуват и добри условия за придвижване“, добави той. Така че е естествено при настоящите обстоятелства хората да предпочетат да не се качват във влака, а да ползва междуселищните автобуси или микробуси, за които не е необходим довеждащ транспорт. До известна степен още отук тръгва нелоялната конкуренция, която след това се мултиплицира, както в цените на билетите, така и в дублирането при началните часове на тръгване в двата

На стр. 5

Юбилей

ИАЖА НАВЪРШВА 15 ГОДИНИ

Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИАЖА) е създадена с Решение № 167 от 29. 06. 2001 на Министерски съвет като агенция, изпълняваща функциите на регулаторен орган, на национален орган по безопасността в железопътния транспорт, на орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ, L 315/14 от 3 декември 2007 г.).

Агенцията е юридическо лице на бюджетна издръжка и е независима при изпълнение на функциите си и вземането на решения, включително от управителите на инфраструктурата, органите, които налагат такси, разпределящите органи и заявителите. Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ е функционално независима от всеки компетентен орган, който участва при възлагането на договори за обществени услуги в областта на железопътния транспорт. Изготвя проекти за промяна на националното законодателство в съответствие с европейското, въвеждащо стандартите на ЕС в железопътния транспорт. Финансирането ѝ се осъществява от

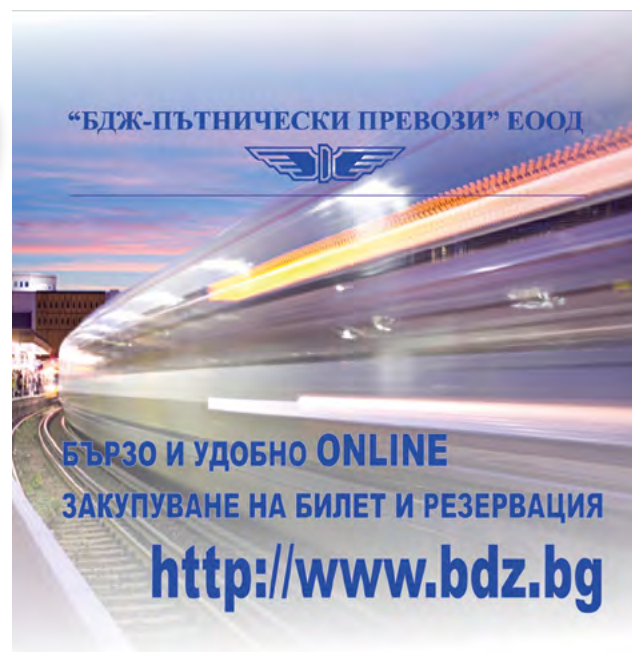
бюджета на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Структурата, функциите и дейността са определени с устроен правилник.

Първият изпълнителен директор на ИАЖА е Георги Николов – от 2001 г. до ноември 2006 г. През този период най-важната цел е подготовката на страната ни за членство в Европейския съюз и пренасянето на европейското законодателство в националното. Бяха изготвени всички необходими подзаконови нормативни документи, събрани в сборник „Нормативи за железопътния транспорт“ в две части. През това време се издадоха първите лицензи за превоз на пътници и товари

на „историческия превозвач“ и първият частен превозвач „Булмаркет - ДМ“ ООД.

Следващият изпълнителен директор на ИАЖА е Симеон Ананиев, който я ръководи от ноември 2006 г. до октомври 2010 г. През този период на агенцията са вменени функциите на Национален орган по безопасност във връзка с транспонирането на Директива 2004/49/ЕО за безопасността на железопътния транспорт в Общността. Тогава бяха издадени първите сертификати за безопасност на лицензираните железопътни превозвачи и удостоверение за безопасност на Управителя на жп инфраструктурата – НК „Железопътна инфраструктура“. Реално се отвори пазара на железопътните превози на товари бяха издадени лицензи и сертификати за безопасност на „Българска железопътна компания“ АД, „Газтрейд“ АД, „Унитранском“ АД и „ДБ Шенкер Рейл България“ ЕООД. Създаде се специализиран софтуер за регистъра на подвижния жп състав в България.

На стр. 5



Над 20 000 ще пътуват с метро в София

След откриването на новата отсечка „Витоша“ - „Джеймс Баучер“.

До края на юли ще бъдат пуснати в експлоатация още една метростанция и 1,3 км нови метролинии. Това заяви министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски по време на инспекция на проекта за разширяване на втория метродиаметър. Новата отсечка с една метростанция е завършена и в момента се извършват тестови изпитания на всички съоръжения и системи по трасето. Министър Московски, кметът Йорданка Фандъкова и изпълнителният директор на „Метрополитена“ инж. Стоян Братоев пропътуваха разстоянието между новата станция „Витоша“ и станция „Джеймс Баучер“.



„При осъществяването на тази част от проекта ни се наложи да приложим голяма гъвкавост, за да осигурим необходимите средства от Оперативна програма „Транспорт“, съобщи министър Московски. Той посочи, че при встъпването в длъжност през 2014 г. „Метрополитен“ ЕАД са имали тежки финансови затруднения, поради отказ на предишното правителство да финансира отсечката от оперативната програма. Поради това проектът е бил разделен на две части. Едната е финансирана от стария програмен период, а втората фаза от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

Кметът на Столична община Йорданка Фандъкова обясни, че до десет дни в участъка ще започне движението на влаковете без хора в тях, което е последната фаза преди въвеждането на обекта в експлоатация. Очакваният ефект, след пускането на новата отсечка, е пътниците, използващи метро да се увеличат с повече от 20 000 дневно. Така, общият брой на хората, които в работен ден ще ползват услугите на подземната железница ще достигне 350 000.

Изпълнител на проекта „Разширение на Линия 2 от МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ е обединение „Метро Черни връх – 2013“. Общото финансиране по двете програми възлиза малко повече от 41 млн. лева, от които 19,5 млн. лева са осигурени от ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г. и 22,1 млн. лева от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. След окончателното завършване на проекта общата дължина на метрото става 40 км с 35 метростанции.

DB CARGO НАМАЛЯВА ТОВАРНИТЕ СИ ПЛОЩАДКИ



Германският товарен жп оператор DB Cargo – дъщерно дружество на германските железници Deutsche Bahn – планира да намали броя на товарните площадки, от които обслужва своите клиенти. Досега компанията извършваше прием и товаро-разтоварни дейности на близо 1515 такива терминала. Занапред тя предвижда да се откаже от 215 от тях и да оперира на оставащите 1300.

„Свиването“ на използваните карго терминали има икономически мотиви. DB Cargo завърши 2015 година със загуба от 183 млн. евро. За да избегне лоши резултати и тази година държавният товарен оператор смята да се избави от слабо печелившите си дейности. А въпросните 215 площадки спадат към тях, тъй като оттам дружеството

е изкарвало едва 0,4 процента от приходите си. В същото време е инвестирало в поддръжката и обслужването значителни средства. Занапред те ще бъдат спестени, а към освободените площадки най-вероятно ще проявят интерес други жп оператори, извършващи дейност в Германия.

От DB Cargo разчитат оздравителните мерки да доведат до увеличение на обема на товарните превози. Плановите са от 2018 г. да бъде достигнат ръст, чийто темп да изпреварва с 1 процент ръста на пазара. За целта се налага компанията да повиши производителността си и нивото на обслужване.

Именно неефективните дейности в сферата на товарните превози на немска територия са в основата на загубата от 1,3 млрд. евро, с която холдинга DB

приключи миналата година. Така за първи път от 2003 г. германските железници излязоха на минус, въпреки че през годината успяха да повишат с 1,9 процента консолидираните си приходи (до 40,5 млрд. евро). При общо увеличение на товарооборота в страната от 1,4 процента през 2015 г., превозените от DB Cargo стоки и материали намаляха с 4,3 на сто – до 98 млрд. на тон километър, а доходите на компанията намаляха с 8–10 процента.

Върху лошите резултати на товарния клон на DB значително повлияха и серията железничарски стачки от периода 2014–2015 г. те принудиха много клиенти на държавния карго оператор да започнат да ползват услугите на конкурентни превозвачи, с които сключиха дългосрочни договори.

KNORR-BREMSE ЩЕ МОДЕРНИЗИРА 8500 ТОВАРНИ ВАГОНА В БРАЗИЛИЯ



Компанията Knorr-Bremse ще оборудва с нови спирачни системи 8500 товарни вагони, използвани в Бразилия за превоз на захарна тръстика. Те принадлежат на най-голямата логистична жп компания в Южна Америка Rumo/ALL.

Контрактът предвижда замяна и модернизация на наличните

спирачни системи на вагоните с използване на модерни компоненти (в т.ч. и въздухоразпределители DB6011). Освен това Knorr-Bremse поема техническото обслужване на спирачките на всичките модернизирани по този начин вагони в продължение на 15 години.

SIEMENS ЩЕ ПУСНЕ ЕЛЕКТРИЧКА, ЗАХРАНВАНА ОТ АКУМУЛАТОРИ

От концерна Siemens разработват нова серия регионални влакове, наречени Mireo. Предвижда се да бъдат създадени няколко електрически версии, сред които и такава, която ще може да се захранва от акумулаторни батареи. Същата е предназначена за обслужване на неелектрифицирани линии и трасета, чиято електрификация не е завършена. Дизелови модификации не са планирани.

Жп операторите ще могат гъвкаво да адаптират електричките Mireo спрямо нуждите си и условията, в които работят. От Siemens обявиха, че ще ги доставят в различни конфигурации – от двавагонни състави с дължина 52 м до седемвагонни дълги 140 м. Инженерите на германската компания ги проектират с



максимална скорост 160 км/ч, която е по-висока от средната, характерна за регионалния сегмент (около 100 – 120 км/ч). Повишаването на бързината им става за сметка на увеличаване броя на водещите оси.

Mireo ще осигуряват до 30 процента икономия на енергия благодарение на олекотената си конструкция и използването на интелигентни системи за управление на енергопотреблението.

Прокопаха най-дългия чешки жп тунел

В Чехия завърши прокопаването на най-дългия в страната железопътен тунел. Той ще носи името „Пилзен“ и се строи недалеч от едноименния чешки град. Предвижда се да има две тръби и дължина 4,15 км.

Засега е прокопана само едната (южната) тръба на съоръжението, като процесът отне 16 месеца. Пробивът на другата (северната) предстои да започне през есента на т.г.

Тунелът „Пилзен“ е главният елемент от нов 14-километров железен път между чешките градове Ежповице и Плизен. Проектирано е през него да преминават скоростни влакове, развиващи до 200 км/ч. Изграждането му ще позволи да се съкрати с 6 км сега съществуващият помежду им жп маршрут. Времето за пътуване ще намалее с около 10 минути.

Разбира се, не тази цел е преследвана с проектирането му. Тунелното съоръжение е замислено като важна съставна част от програмата за модернизация на чешкия жп коридор 3 – Прага – Пилзен – Хеб, която се оценява на 3,9 млрд. чешки крони (159 млн. долара). Тя трябва да бъде завършена в средата на 2018 г. В резултат от подобренията по жп трасето се очаква времето за пътуване между Прага и Пилзен да намалее наполовина – т.е. до по-малко от един час.



Започна работа най-скоростното метро в Китай



В четиримилionenния китайски мегаполис Шънджън (провинция Гуандун, Южен Китай) бе пусната в пробна експлоатация 11-ата линия на местния метрополитен. Мотрисите могат се движат по нея със скорост до 120 км/ч. По този начин тя се превръща в най-скоростния път на подземната железница в цялата Поднебесна империя.

Изграждането на новото метро трасе продължи 4 години. То е с дължина почти 52 километра и по протежението му са изградени 18 метростанции (14 подземни и 4 надземни), от които 10 са свързани с други линии на метрополитена. Осигурява връзка на източните и западни части на града с местното летище Баоан. За преминаването на целия маршрут в едното направление са необходими 55 минути.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ПРЕД КРАХ ЛИ Е „ЛАТИНСКИЯТ” МЕГАПРОЕКТ НА КИТАЙ?

Поредният китайски железопътен мегапроект в Латинска Америка е на път да претърпи провал. Плановите за построяване на трансконтинентална скоростна жп линия от крайбрежието на Бразилия до това на Перу значително се забавиха. Причините са задълбочаващите се политическа и икономическа кризи в най-голямата южноамериканска държава. А тя е главният партньор на Поднебесната империя в проекта за „латинска” жп магистрала от Атлантика до Пасифика.

Трансконтиненталното трасе е най-мощното и амбициозно начинание, в което Китай възнамерява да инвестира в региона. И ако се реализира ще стане най-голямото китайско инфраструктурно съоръжение на континента. Предвижда се да тръгва от източното атлантическо пристанище Сантус (в тази част на страната е концентриран бразилският икономически потенциал), да преминава през Андите и да достига западния перуански порт „Пуерто Ило” (а евентуално и не по-малко ключовия порт Писко) на Тихия океан. Маршрутът ще преминава през териториите на Бразилия и Перу, прекосявайки надлъж цяла Южна Америка. Очаква се дължината му да надхвърли 5300 - 5500 км. Тоест да е по-дълъг от една от най-големите реки в света – Амазонка. По предварителни данни проектирането и изграждането на комуникацията се оценява на 10 милиарда долара.

Новият железен път ще облекчи търговията с Китай, който внася от Бразилия много суровини, като желязна руда, зърнени продукти, соя, месо и т.н. За Китай е много важно да може да разчита на вноса на суровини от Латинска Америка. Затова и Пекин е готов да инвестира огромни суми за подобряване на инфраструктурата в региона. Значителни ще са ползите от изграждането на линията и за Бразилия. За нея ще се отвори нов търговски път към Азия. От перуанските пристанища стоките и суровините ще се пренасят през пасифика към източните пазари.

Споразумения за изграждане на трансконтиненталната жп магистрала с властите на Китай и Перу бяха сключени през май м. г. по време визити на китай-

ския премиер Ли Къцян в двете държави. Тогава трите страни се договориха да направят проучвания как и откъде да се прокара трасето. Трябваше да започнат от Бразилия, през която ще преминават около 4400 км от него. Уви, вече е налице изоставане от сроковете – предпроектното проучване бе планирано да приключи още през месец май. Но политическата криза в най-голямата страна на континента и главен партньор на Пекин в начинанието забавиха инженерните работи.

Политическите трусове в Бразилия бяха предизвикани от разкритията покрай избухнали в края на 2014 г. корупционен скандал с държавния петролен гигант Petrobras. Следствието установи, че частни фирми са подкупвали шефовете на компанията и лица от властта, за да получат изгодни договори с нея. Корумпираните са били въвлечени в мащабни злоупотреби и пране на държавни пари. Те са ги използвали, както за лично обогатяване, така и за захранване на „черните” каси на партии от управляващия блок.

Скандалът повлия негативно и върху популярността на президента на Бразилия Дилма Русеф, като представител на този политически елит. Тя не бе сред обвинена за корупционните практики, но понесе атаки за влошаващото се икономическо положение на страната. Противниците ѝ я упрекнаха, че е нарушила финансовите и бюджетните закони като е използвала държавно контролирани банки, за да финансира популярните си социални програми, които ще ѝ осигурят преизбиране.

В резултат на това две трети от депутатите в двете камари на бразилския парламент подкре-



Маршрутът на новия железен път е планирано да минава и през Андите.

пиха процедурата по импийчмънт на президента Русеф през май т.г. Сега тя е отстранена от длъжност за 180 дни, а функциите ѝ са поети от вицепрезидента Мишел Темер. Предстои горната камара – Сенатът отново да гласува казуса и ако резултатът е аналогичен, държавния глава ще бъде окончателно отстранена от поста.

Кризата в управлението и свиването на икономиката на Бразилия заплашват с крах китайския мегапроект. В тази ситуация работата по него вече не е на дневен ред. Под сериозен въпрос е поставена и бъдещата му реализация.

Ако трансконтиненталната линия не бъде построена това няма да е първото провалено мащабно жп начинание на Китай в Латинска Америка. По сходен начин преди няколко години бе сложен кръст на китайските планове за строеж на модерни железопътни трасета в Колумбия и Венецуела. В края на 2014 г. пропадна и проектът за скоростна жп магистрала от столицата на Мексико до щата Керетаро, който бе оценяван за 3,7 млрд. долара. Международен консорциум, оглавяван от китайска компания спечели конкурса, но по-късно мексиканските власти го отмениха под натиска на обществеността. Обвиненията бяха, че кандидатите не са имали възможност за равнопоставено участие в сърев-



Властите на Китай и Бразилия подписаха споразумение за осъществяване на проекта през 2015 г.



Китай е готов да инвестира 10 милиарда долара в изграждането на презконтиненталната железница.



Политическата криза в най-голямата латиноамериканска държава засега поставя начинанието под въпрос.

нованието и победителят е бил предопределен...

Дали идеята за презконтинентална железница ще се осъществи или ще бъде замразена за по добри времена предстои да разберем. Едно обаче е сигурно – Бразилия и Китай ще продължат да задълбочават търговското си сътрудничество. От 2009 г. Поднебесната империя измести САЩ като най-голям търговски партньор на най-голямата държава в Южна Америка и региона. Двустранният търговски баланс за миналата година надхвърля 80 млрд.

долара. А Пекин е силно заинтересован това взаимодействие да се задълбочава и планира да инвестира до 50 млрд. долара в различни инфраструктурни проекти през близките години. Сред тях има и такива, засягащи релсовия транспорт.

Тези капиталовложения могат да се окажат дългоочакваната финансова инжекция, която да стимулира бразилската икономика. А с това актуалност отново ще придобият и сега игнорирани начинания. Затова развързката предстои.

Ивайло ПАШОВ

КЛУБЪТ НА ЖЕЛЕЗНИЧАРЯ СЕ ПРЕВРЪЩА В ПРОФЕСИОНАЛЕН ДОМ

Заяви Стоил Фердов при откриването на новата му зала

Тазгодишното редовно отчетно общо събрание на сдружението „Клуб на железничаря“ се проведе в една по-необичайна тържествена обстановка. Причината беше откриването на обновената модерна зала на Централна гара София, около четири месеца преди организацията да навърши десет години от създаването си.

Едва ли някой ще оспори как неусетно тече времето, какви значителни събития настъпиха през този период у нас и в света, обрна се председателят на „Клуба на железничаря“ Стоил Фердов към присъстващите членове на сдружението, които не скриваха приятната си изненада от красивата зала, където занапред те с удоволствие ще се срещат и ще отбелязват различни празници. Той подчерта, че като хора, пряко свързали живота си с изграждането на транспортната система у нас, която ги е формирала като професионалисти, в своята клубна и обществена дейност са се стремили да ангажират вниманието на съответните държавни институции, средствата за масова информация и обществеността към наболе-

лите проблеми в железницата. Спирайки се на този факт Стоил Фердов изказа надежда да се намери нужното разбиране, подкрепа и ресурси, за да може българската железница да преодолее кризата, в която се намира сега. Той коментира какво е направил в това отношение управителният съвет на сдружението през последната година. Част от най-добрите специалисти и ръководители са участвали в работата на общественния съвет, създаден в „Холдинг БДЖ“ ЕАД при обсъждане на разработката за стратегията на бъдещето му развитие, която трябваше да се приеме в парламентарната зала и от правителството. Но поради концептуални, финансови и организационни причини, тя още не е разглеждана от съответните държавни институции.

Също така група специалисти от пътното стопанство на НКЖИ – членове на клуба, са участвали в семинара на тема „Релсов градски транспорт“, организиран заедно със „Сдружението на инженерите по железния път“. „Много от нас участваха активно в двете „Научно практическа конфе-

ренция“ на теми „Транспорт и транспортни инфраструктура“ и „Държавната политика за равнопоставеност на различните видове транспорт“, организирани от НТС по транспорта. Бяхме и сред най-активните в публичната дискусия, организирана от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията в Синдикалния дом на културата на транспортните работници, която също разглеждаше актуални въпроси, свързани със стабилизирането на железопътната система у нас. Участвахме и в „Кръгла маса“ по проблемите на железопътния сектор, проведена от Института по пазарна икономика в представителството на Европейския съюз в София“, обобща Фердов. Той подчерта, че тази тематика неизменно е присъствала и в различните групови всекидневни и седмични срещи в двата офиса на клуба. По думите му през цялото време стремежът е бил там, където се е създавала някаква възможност за придаване на публичност на нерешените въпроси клубните членове да се включват колективно или индивидуално с компетентните си аргументирани становища.



Всичко това е базирано на дългогодишния професионален опит и положителния пример на другите страни, където железопътният транспорт е издигнат в ранг на приоритетна държавна политика.

Стоил Фердов подробно се сприя и на разнообразната клубна дейност през последната година. Освен традиционните инициативи като организирането на конкурс за най-красиво боядисано великденско яйце, на екскурзии у нас и зад граница, отбелязването на различни празници е проведен спортен полуден съвместно с ВТУ „Тодор Каблешков“. Осигурена е възможност на всички членове на клуба да получават актуална информация за най-важните вътрешни и международни събития като лично участват в постоянната лектория в салона на Славянското дружество, която се провежда всяка сряда от български учени, депутати,

дипломати, социолози. Без обаче подкрепата на генералният директор на НКЖИ Милчо Ламбрев, изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров, председателя на Съвета на директорите Велик Занчев всичко постигнато до тук не би могло да се осъществи, подчерта председателят на сдружението Стоил Фердов. Той благодари за всеотдайната работа на члена на управителния съвет на сдружението Венци Добрев, неуморните технически сътрудници Татяна и Славка, на Станийка и Лора. Не пропусна и всички останали, активно участващи в живота на клуба, който по думите му се е превърнал във втори професионален дом, където дългогодишни колеги се срещат на чаша кафе или чай.

Бяха приети и още трима членове, които работят в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Трудова борса



„ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

Търси да назначи

в отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“,

**ЗВЕНО ЗА ВЪТРЕШЕН ОДИТ
НА „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД**

Основни задължения:

- Участва в проверки по разкриване на измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Участва в извършването на вътрешен контрол върху работата на служителите и работниците, заети в пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена и всички категории пътнически влакове на територията на цялата жп мрежа на Република България.
- Участва в извършването на контролни проверки на всички категории пътнически влакове.
- Участва в извършването на проверки във връзка с организацията на работа и управление на пътническата дейност в Централно управление на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и структурните му звена.
- Извършва проверки по постъпили сигнали и жалби от физически и юридически лица във връзка със съмнения за извършени измами и злоупотреби в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата му.
- Изготвя доклади при констатирани нарушения по обслужването на пътниците и изпълнение на служебните задължения на заетите в пътническата дейност.
- Участва в разработване на проекти, свързани с развитие на методологията по вътрешен одит на Звеното.
- Участва в изготвянето на план за професионално обучение и развитие на вътрешните одитори.
- При идентифициране на индикатори за измама, незабавно докладва на вътрешен одитор от отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“ и на ръководител, отдел „Разкриване на измами и злоупотреби“.
- Изпълнява и други възложени задачи, свързани с длъжността, притежаваното образование, квалификационните възможности и личните качества като отговаря за тяхното точно изпълнение.

Изисквания за заемане на длъжността:

- висше образование, образователно-квалификационна степен „бакалавър“;
- правоспособност – „началник влак“;
- трудова стаж - 2 (две) години по специалността в областта на пътническите превози на длъжности „кондуктор“, „началник влак“, „инструктор превозни бригади“, „началник превозна служба“, „инспектор влакова контрола“.
- компютърни умения – работа с MS Office.

Личностни качества:

- Отговорност и мотивация за постигане на резултати: лоялност и коректност; способност да планира работата си и ефективно да изпълнява задачите; умение да работи в екип.

Автобиография може да бъде изпращана на електронен адрес ppetkov@bdz.bg, (конфиденциалността е гарантирана и предоставените данни са под специална защита на ЗЗЛД) или се обаждате на тел. 0887660647 – П. Петков и тел. 02/8907183 – отдел „Управление на човешките ресурси“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Определените кандидати ще бъдат поканени на интервю.

Вид заетост: пълно работно време.

Времетраене на трудовия договор: за неопределено време с шестмесечен изпитателен срок в полза на работодателя.

ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА ИОНКОВ ВАПЦАРОВ“

ГОРНА ОРЯХОВИЦА

О Б Я В Я В А

ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2015 - 2016 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ПРИЕМ СЛЕД VII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ОРГАНИЗАТОР ПО ТЪРГОВСКА
ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ
ТРАНСПОРТ

»Разширено чуждозиково обучение.
»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
»Придобиване на правоспособност:
"Влаков кондуктор"; "Ръководител търговска експлоатация и билетно-багажен касиер";
"Управление на МПС категория - В".

ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРИЕМ СЛЕД VII и VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА
ТЕХНИКА

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
»Придобиване на правоспособност:
"Заварчик на зглови шевове";
"Помощник локомотивен машинист";
"Ревизор вагони".

ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ
СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА
ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ

»Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
»Придобиване на правоспособност:
"Електромеханик осигурителни инсталации";
"Електромеханик комуникационни системи";
"Управление на МПС категория - В".

ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ЕЛЕКТРОТЕХНИК

Дневна и задочна форма на обучение.

Гимназията разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:
-общообразователна, общо професионална и специална подготовка
- езиков кабинет
- компютърни кабинети
- учебен корпус с три работилници



Общешествие - за учениците от другите населени места е осигурено общежитие, предлагащо стаи за момичета и момчета, намиращо се в района на училището с всички необходими условия.
Общешествието е с обновен материална база и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

Спорт - на учениците се предоставя възможност за активни спортни занимания - игрища за футбол, волейбол и баскетбол, физкультурен салон, зала за фитнес и тенис на маса.

Възможност за придобиване на правоспособност за управление на МПС, категория "В"



ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ

СЛЕД VII КЛАС:			
I ЕТАП	16-19.06.2015	26-30.06.2015	
II ЕТАП	26-30.06.2015	06-08.07.2015	
III ЕТАП	10-14.07.2015	17-20.07.2015	
СЛЕД VIII КЛАС:			
I ЕТАП	до 06.07.2015	до 08.07.2015	
II ЕТАП	до 10.07.2015	до 15.07.2015	
III ЕТАП	до 20.07.2015	до 22.07.2015	

За допълнителна информация: гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №944

тел.: (0618)26-856, 26-528 /жп.: 3953, 3950, 3955

Интернет адрес: www.pgjpt-go.org e-mail: pgjpt_go@abv.bg

ОБЩИ КАРТИ С ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ

От стр. 1

вида транспорт. Костадинов се въздържа от конкретни примери, но се обърна към представителите на местните власти за по-ефективното координиране и съвместно управление на тези процеси. Подчерта, че такъв подход засяга и интеграцията в разписанията и тарифите между железопътния превозвач и другите участници, обслужващи областните и градски транспортни схеми, разработването и внедряването на иновативни технологии, които стимулират въвеждане на обща тарифна политика в отделни участъци и на интегрираните превозни документи.

Идеята за тях възникна още преди година и първо бе предложена в Столична община от управителя на дружеството за пътнически превози. Според него направените проучвания показват,

че тогава интересът на обществото към жп транспорта ще се засили, но е необходимо споразумение с общините за единна тарифа и отстъпки в цените по дадени направления, където е подходящо да се предлагат интегрирани карти. Най-добрият вариант са крайградските зони като София – Перник или Своге. По тях дневно пътуват много хора. Специално за столицата общият билет може да включва влак, метро, автобус или друг релсов градски транспорт. За сега предварителните срещи показват, че общината проявява интерес и разбиране, но с конкретни срокове за практическо осъществяване на инициативата Димитър Костадинов не се ангажира. Подобен модел можел да се осъществи и в други големи градове на страната като Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора и той ще бъде добре приет от хората,

защото пътуването им ще е по-евтино и удобно. Подобни схеми използват много от европейските железници, отбеляза Костадинов. Те продават съвместни билети, както за градския транспорт, така и за много посещавани туристически дестинации или когато се организират големи спортни и културни събития.

Актуален въпрос е и въвеждането на т.н. тактов график. В следващото разписание по него ще се движи жп транспортът между София и Перник, София – Своге и Лакатник, Пловдив – Асеновград, Пловдив – Димитровград. Този тип график е съобразен с интензивността на пътниците по съответните направления. Всекидневно по тях между мястото, където работят и живеят пътуват стотици хора и това налага въвеждането му, поясни Ивайло Георгиев, ръководител на сектор „Оперативно управление и анализ на график за движение на влаковете“ в дружеството за пътнически превози. Той посочи, че разработването на разписанието се извършва през цялата година. И разясни подробно по месеци как става това. Започва още през март на базата на предварително събраните данни и анализът на пътническия поток в различните жп участъци на страната. Предварителният проект се изпраща на областните и на общинските ръководства за мнение и предложения, които са съобразени със схемата на обслужване с жп транспорт в конкретния регион. Всичко това се прави от страна на менидж-



мънта на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД с презумпцията, че оптимално разписание има единствено при тесни партньорски отношения, интензивна комуникация и поемането на конкретни ангажменти.

Следващата година се предвижда изпълнение на 100 процента от заложения обем по сключения договор между дружеството за пътнически превози и държавата, който възлиза над 20 хил. влак километри, заяви Ивайло Георгиев. И допълни, че се планира превозите на пътници да става с 20 международни, 80 бързи, 147 пътнически и 345 крайградски влака.

Очаква се и приключването на концесията на летището, от където ще дойдат парите за новите 15 мотриси. По думите на Димитър Костадинов те ще бъдат полукосозни и с повече екстри за пътниците от сегашните „Дезиро“ на Сименс, които са подходящи за къси разстояния. Ще се движат по модернизираната инфраструктура и ще предлагат различни удобства на 23-те милиона пътници, които годишно ползват услугите на БДЖ. Не се предвижда и актуализиране

на цените през 2017 г., защото с тези средства не могат да се изплатят наследените стари дългове. Във връзка с това Костадинов напомни, че дружеството, което ръководи изпълнява и социални функции, така че тази е и причината да не се закриват, а да продължават да се обслужват губещи линии като Габрово – Царева ливада или Монтана – Берковица. Уточни, че става дума за райони, където липсват алтернативни трасета и железницата е длъжна да поддържа съществуващите.

Според него най-важното в момента е да не се създава изкуствена конкуренция, а да се използват най-добрите страни на всеки вид транспорт, което изисква и европейската мултимодална политика. Това е и една от причините за организирането на кръглата маса, която би помогнала за по-добрата координация между железницата, общинските и областните институции, ангажирани с транспортното обслужване на населението. Инициативата бе високо оценена, а общото мнение на участниците в нея е такива срещи да станат редовни.

Мая Димитрова



ИАЗА НАВЪРШВА 15 ГОДИНИ

От стр. 1

Агенцията се сертифицира по стандарт ISO 9001:2008.

От октомври 2010 г. до момента ръководител на ИАЗА е Веселин Василев. По негово време са лицензирани още осем нови частни жп превозвачи, с което до момента на пазара за извършване на превоз с железопътен транспорт оперират едно жп предприятие за превоз на пътници – „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и още 12 жп предприятия за превоз на товари с жп транспорт (едно държавно предприятие „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и 11 частни превозвачи). Съществено се изменени Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) като се въведоха изискванията за сертифициране на структурите, заети с поддръжката на превозните средства. Също така и за товарните вагони, съгласно Регламент (ЕС) № 445/2011 и Наредба № 59 за локомотиви, пътнически вагони и РСМ. Чрез новия закон на железопътната администрация беше възложено да стане орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕС) № 1371/2007 за правата и задълженията на пътниците, използващи жп транспорт. Издадоха се общо 19 сертификати на лица, отговорни за поддръжка по Регламент (ЕС) № 445/2011 и Наредба № 59 и още 12 за функции по поддръжка. Поднови

се софтуерът на националния регистър на возилата и беше осъществена връзка с Виртуалния европейски регистър. Завърши транспонирането на Директива 2012/34/ЕС, започна подготовката за прилагането на техническия стълб на четвърти железопътен пакет в националното законодателство. Повиши се квалификацията на персонала, който работи в агенцията, чрез изпълнението на проект финансиран с европейски средства по Оперативна програма „Повишаване на административния капацитет“. Внедри се интегрирана информационна система за предоставяне на 11 електронни услуги в ИАЗА. Създадоха се и се водят още 14 публични регистри.

ИАЗА контролира и подпомага железопътните предприятия за изпълнението на изискванията за оперативна съвместимост на националната железопътна мрежа в рамките на железопътна система на Европейската общност. Работи в непрекъснато взаимодействие и сътрудничество с железопътните превозвачи и управителя на инфраструктурата. Периодично се провеждат срещи и заседания на работни групи, на които се обсъждат различни въпроси, свързани с възникнали проблеми при осъществяването на безопасността на превозите с железопътен транспорт, прилагането на ТСОС и национални правила, промяна

на съществуващи национални технически правила и национални за безопасност, както и други, свързани с регламентирането на превозните процеси.

ИАЗА активно участва в работните заседания на Комитети и работни групи към Европейската комисия, каквито се Комитетът за единно европейско пространство, Европейска мрежа на железопътните регулаторни органи и работни групи по „Мониторинг на железопътния пазар“ и „Правна на пътниците, използващи железопътен транспорт“ към ЕК, Комитет по превоз на опасни товари по шосе, железен път и вътрешно водни пътища, Комитет за оперативна съвместимост и безопасност на железопътната система на Европейския съюз (RISC), Комитет за единно железопътна пространство (SERAC) и други аналогични организации. Участва в заседания на Работната група по наблюдение на железопътния пазар към ЕК, Групата на независимите регулаторни органи IRG-Rail и групата на Националните органи по безопасност NB Rail и други.

ИАЗА изготвя информации, отговори на въпросници и участва в работни групи на Организацията за сътрудничество между железниците (ОСЖД).

Продължава в следващия брой



СТУДЕНИЯТ ДУШ Е ПЪЛЕН С ПОЛЗИ



Закаляването е здравословна процедура, позната от хилядолетия насам. Разбира се, не всеки е готов да подложи тялото си на подобни физически изпитания. Така че за набралите смелост, ето някои действия, в които студената вода съвсем по братски помага да укрепим нашето здраве.

- Студената вода е полезна за засилване на имунитета, тъй като стимулира тялото да произвежда повече бели кръвни телца.

- Студените душеве подобряват циркулацията на кръвта, като ни предпазват от появата на разширени вени и високо кръвно налягане. Нито студената, нито

горещата вода обаче се препоръчва за хора с вече установени сърдечно-съдови заболявания и висок риск от такива.

- Водата с по-ниски градуси е добър регулатор на телесната температура, а освен това този тип каляващи бани стимулират метаболизма, което ще ни помогне да изгорим някоя и друга калория.

- Обливането на тялото със студена живителна течност активира мозъка, който кара надбъбречните жлези да отделят хормона норадреналин, борещ се с депресивните мисли.

- Къпането със студена вода подобрява дишането и функцията на белите дробове, а дълбоките вдишвания при него насищат органите с допълнително количество кислород. Така ще се радваме и на висок телесен тонус.

- Горещата вода изсушава кожата, косата и ноктите, а студената – стяга и заздравява порите на кожата и космените фоликули на главата.

- Ако сте решили да се калявате по този начин, е много важно постепенно да подготвите организма си за това. В началото се къпете с по-хладка вода и лека-полека понижавайте температурата ѝ с всяко следващо къпане. По същия начин се отнасяйте и с времето, което прекарвате под студения душ. Първите пъти не стойте под него повече от 30 секунди, а после вижте как се чувства тялото ви и увеличете времетраенето.

СВ. МЪЧЕНИЦИ КИРИК И ЮЛИТА



На 15-и юли православната църква чества паметта на св. мъченици Кирик и Юлита. Св. Юлита произлизала от знатен римски род. Овдовяла на млади години, тя живеела в гр. Икония (област Ликаония) като предана християнка с тригодишния си син Кирик. Когато започнали гоненията на християните при Диоклетиан (284 г. – 305 г.), Юлита взела сина си и с двете си слугини избягала в гр. Тарс. Но и тук не могла да се скрие от преследванията и ско-

ро била изведена на съд заедно със сина си. Пред управителя тя се нарекла само християнка, без да говори за род и отечество. Тогава той ѝ отнел сина и заповядал да я бият с волски жили. Детето плачело и искало да се изтръгне от ръцете, които го държали. Управителят се опитал да го погали, но Кирик с висок глас извикал: „Аз съм християнин, пусни ме при мама!“ И взел с ръчичките си да драска лицето на управителя. Озлобеният управител го блъснал от своето високо седалище, Кирик паднал надолу, удрияйки главичката си по каменните стъпала и предал Богу своята невинна душа. Виждайки, че детенцето пострадало преди нея, Юлита благодарила на Бога за мъченическия венец, с който бил удостоен нейният син. След много мъки и тя била посечена с меч. Това станало през 304 г.

Телата на пострадалите за Христа майка и дете били хвърлени да бъдат изядени от зверовете. Но двете слугини през нощта ги взели и ги погребали. Едната от тях доживяла до възцаряването на Константин Велики. Тя показала на вярващите мястото, където били погребани мъчениците, и разказала за тяхното мъченичество. Мощите на светците били намерени нетленни. Част от тия мощи се намират в Охрид, в църквата „Св. Богородица“ и за тях се смята, че са чудотворни.

Според народната традиция на св. мъченици Кирик и Юлита хората се молят за семейно щастие и оздравяване на болни деца. На този ден празнуват имен ден: Юлия, Юлиан, Юлиана.

Според народната традиция на св. мъченици Кирик и Юлита хората се молят за семейно щастие и оздравяване на болни деца.

На този ден празнуват имен ден: Юлия, Юлиан, Юлиана.

Паниран патладжан

Необходими продукти:

3 патладжана
4 - 5 яйца
брашно
галета
1 ч.л. чесън на прах
2 с.л. магданоз
олио
сол

Начин на приготвяне:

Измийте патладжаните, нарежете ги на кръгчета или на дълги парчета по дължина. В подходящ съд ги посолете обилно и ги оставете под наклон, за да се отцедят от горчивината. След това ги измийте под течаща вода и добре ги подсушете. Разбийте яйцата в купа. Отделно смесете брашно и галета, заедно с чесъна на прах и магданоз по желание.

Загрейте достатъчно количество олио за пържене. Всеки патладжан овалвайте последователно в яйца, брашната смес и пак яйца. Пускайте да се изпържат до приятен кафяв загар от двете страни.

Отцеждайте готовите панирани патладжани върху решетка с хартия отдолу. Поднесете панирания патладжан поръсен със сирене и гарнитура от свежи зеленчуци.



Патладжанът

Родом от региона на Индия, култивиран преди около 4 000 години, днес патладжанът е разпространен в почти всяка страна с топъл климат. Смятан от мнозина за зеленчук, братовчедът на картофа и домата всъщност се оказва плод. От Индия и земите на днешен Пакистан, патладжанът скоро се разпространил и в Египет и Турция. Арабски записки от 9-и, 10-и и 12-и век показват, че патладжанът е бил важна част от арабската, турската и персийската кухня. През периода от 4-и до 7-и век маврите разпространили плода в Испания, а от там той много бързо се разпространил в цяла Европа. Преди да се превърне в любим продукт за готвачите, патладжанът дълги години споделя нелеката съдба на пълното отрицание - смятали го за отровен. Най-широко разпространени сортове в Европа и Северна Америка са издълженият и яйцевиден патладжан с тъмно лилава кожа. В Азия се срещат доста по-голямо разнообразие от цветовете и форми – от тайландските дребни колкото доматче патладжани до по-едри и тумбести оранжеви, известни като турски патладжани. Суров, патладжанът има леко горчив вкус и пореста наподобяваща гъба текстура, която обаче става мека и крехка след като се сготви. Той може да поеме огромни количества мазнини и сосове по време на готвене, което правия ястията с него богати на вкусове и

аромати. Не случайно в Индия наричат патладжана „кралят на зеленчуците“.

Въпреки че е богат на витамини и минерали, патладжанът е ниско калоричен, а месото му засищащо. Той съдържа витамин С, каротин, както и малки количества от витамините В1 и В2. Мнозина отричаха патладжана като тежка храна, която затормозява и натоварва работата на бъбреците. Това обаче съвсем не е така, защото той всъщност е идеален за диети, прочистване на организма и бариера срещу инфекциите. Главно достоинство е способността му да извежда от организма излишъка от вреден холестерол. Затова диетолозите съветват хора, склонни към сърдечно-съдови заболявания, да включват в менюто си този зеленчук. Съдържанието на калий в патладжаните стимулира работата на сърцето и помага за извеждане на течности от тялото. Ако имате язва, обострен гастрит или склонност към разстройство на червата, по-добре е обаче да изключите патладжаните от своето меню. И нещо много важно. Преди да започнете да готвите патладжан, задължително трябва да го оставите да престои нарязан десетина минути с малко сол, за да се отцеди горчилката му. На Балканите патладжанът се приготвя по най-различни начини: запечен в гръцка мусака, пълнен със зеленчуци, печен и пюриран в различни салати и разядки и др.



МОДА И ЗОДИИ



Какво обичат да обличат зодиите? Разбира се, всеки вече знае, че единият слънчев знак само не може да ти даде адекватна информация нито за вкусовете, нито за темперамента, нито за характера на човека – индивидуалността е продукт от сложното взаимодействие между множество фактори, отразени в цялостната рождена карта.

Но все пак, слънчевият знак може да ни подсказва доста и когато сте в слънчево настроение – а това в близките месеци ще се случва все по-често – ето как можете да сте в синхрон с него, за да се чувствате добре в кожата си:

Овните някак инстинктивно успяват да напипат комбинацията, която хем ги прави зашеметяващи и забелязващи се – о, да, те държат да привличат погледи! – хем им дава усещане за комфорт и лекота на движенията. Овенът обича спортното облекло, изчистения стил и ярките цветове. Акцентите под формата на аксесоари, които стоят контрастно, са тяхна запазена марка.

Телците също държат на комфорта, но те са по-традиционно ориентирани, близо до земята, сиреч до меките, естествени материали в земни цветове и пастелни тонове. Изключително елегантни, те не търпят дисхармонията, а овенските акценти понякога им се струват твърде неадекватни.

Близнаците дълго се чудят какво да облекат, прехвърлят тоалет след тоалет, изпаднали във вселенска невъзможност да направят избор. Обичат разнообразието и имат тоалет за всякакъв повод. Изключително държат на аксесоарите, особено на гривните и накитите за ръце.

Стилт на **Рациите** е „домашен“, традиционен и женствен. Не, не

си правете погрешни заключения, те са майсторски елегантни – майсторство е да придадеш елегантност на вълнената плетена рокля. Памук, лен и коприна са „рачешки“ избор. Обичат старите си дрехи и обувки, защото имат сантиментална стойност за тях. Бижутата им са сребърни и перлени, а мъжете не излизат без часовник.

Лъвовете живеят стилно и облеклото им обикновено крещи за внимание. Могат обаче да изглеждат както педантично изтрупани, така и отчайващо небрежни. Ако видите мъж в претенциозен копринен костюм, най-вероятно това е Лъв. А дамите събират възхитени погледи с ярки и наситени цветове върху ръчно рисувана коприна. Във всяка ситуация Лъвът се откроява в тълпата.

Девите залагат на изчистените кройки и спретнатия вид. Нищо натруфено, нищо крещящо. Лъвският вкус ги скандализира. Те обаче предпочитат нежните, дискретни тонове и елегантния, удобен дизайн. В гардероба им ще откриете естествени материали и ще се възхитите на ръчно правени нежни аксесоари, деликатни бродерии и пастелни цветове.

Везните са естети. И мъжете, и жените знаят как да изглеждат секси. Придържат се с лекота и усет към дрескода на всяка ситуация, защото социалните изяви са тяхна втора природа. Следват модния тон на сезона и не експериментират с екстравагантни решения, защото всяко нарушаване на чувството им за хармония и правилност ги тревожи.

Скорпионите естествено умират да демонстрират (а понякога и да крият) своята страстна природа и чрез дрехите. Дискретни бедра, голи рамене под прозрачен шифо-

нен плат, кадифе, черно, винено, червено и виолетово. Парфюмът им е тежък и опияняващ, очите са силно гримирани и пронизващи.

Стрелецът, знаете, е независим дух – не следва модата, той я създава. Имат собствено мнение и сред „десетките“ им има и някой друг нелеп моден провал. Обичат да експериментират, да вкарват етно елементи и да следват ню ейдж и еко теченията. Туристическото, пътническото, авантюристичното облекло им стои като втора кожа.

Козирогът изключително силно държи на външния вид, дори повече от Лъва. Знае ли, че е изложен на погледите на света, става до болка чувствителен как изглежда. Затова не би си позволил екстравагантни волности, но пък ще се облече убийствено елегантно в последния вик на модната класика. Костюм, малка черна рокля, вратовръзка, лъснати скъпи обувки – това е Козирогът.

Водолеят е в другата крайност – придържа се към неконвенционални решения. Обича дори да шокира понякога, да разчупва канона и да втрещава другите. Хората, родени под този знак харесват геометрични мотиви, асиметрични кройки и еклектични съчетания, които са странно разнородни и биещи се, но заедно с това хармонизират по неочакван начин.

Рибите разчитат на интуицията си и се обличат според настроението си, обикновено са непретенциозни, но обожават нежните материали, които галят кожата и допускат вятъра. Копринени шалове, тунки и богати поли, които подчертават фините им глезени. За обувки не жалят пари. Имат сигурно два гардероба само с „облекло“ за краката си. Обувките са тяхната страст и утеха.

8 НЕСТАНДАРТНИ НАЧИНА ЗА РЕЛАКСИРАНЕ

Всеки има нужда от почивка и презареждане на силите. Но трябва ли да чакаме почивните дни, за да изпуснем парата. Предлагаме ви няколко забавни и нестандартни начина за релакс, които може да правите и на работното си място.

Помиришете портокал
Според учени мирисът на портокал или на прясно изцеден сок успокоява, когато сте под напрежение.

Правете гримаси
Когато сте напрегнати, една смешна физиономия в огледалото може да ви развесели.

Хапнете боровинки
Те са богати на витамин С, който намалява нивата на хормона кортизол, наричан още хормон на стреса.

Отидете в гората
В Япония наричат метода Shinrin-yoku, което в буквален превод означава „да се изкъпеш в гората“. Всичко, което трябва да направите, е да се разходите по пътека в гората и да дишате дълбоко.

Надуйте балон
Може да звучи смешно, но за надуването на балона, трябва да дишате и издишате дълбо-

ко, а това помага при медитация например.

Гледайте любим филм или сериал, преоблечени в героя, който най-много харесвате. Влизането в роля ще ви развесели, а и кой знае, може да откриете скрити таланти.

Разменете ролите с децата си
Поиграйте с децата си, като този път те са възрастните, които определят правилата, а вие трябва да ги слушате. Това ще се хареса на малчуганите, а вие ще се почувствате отново като дете. Нарисувайте свой близък и му изпратете рисунката по мейл
Ще бъде забавно той да разбере как изглежда през вашите очи, а когато след време му отидете на гости, може да видите собствената си рисунка, закачена на хладилника.



6 НЕЩА, КОИТО НИКОГА НЕ ТРЯБВА ДА СЕ КАЗВАТ В СЕВЕРНА КОРЕЯ

Северна Корея е известна до болка с ексцентричните приумици на лидера си. Много неща са забранени в страната, като нарушителите може да бъдат сурово наказани. Оказва се обаче, че има и неща, които не трябва да се казват в Северна Корея. Ето и част от тях:

1. Не се казва „Северна Корея“

Името на страната трябва да се произнася единствено като Корейска народно-демократична република, а не Северна Корея.

2. Внимателно с Южна Корея

Много трябва да се внимава по отношение на Южна Корея. Освен че никога не трябва да се казва нищо хубаво за страната, името ѝ задължително трябва да се изписва с малка буква (южна Корея).

3. Там хората не са „изолирани“

В Северна Корея не трябва да се говори за изолация от света - властта мрази това.

4. Титлите са много важни
Титлите са нещо много важно в Северна Корея. Неслучайно Ким Чен-ун постоянно добавя нови към името си. Затова е и задължително хората да се обръщат към властта почтително и да не произнасят никога имената на управляващите без всичките им титли.

5. Без САЩ

Най-добре е да се избягва споменаването на САЩ, освен ако не е в контекста на „враждебната американска политика“.

6. Критики не са желателни
Критиките са недопустими. Затова дори въпроси, критикуващи властта, не се превеждат.



КРОСОУВЪР ВЛЕЗЕ В РОЛЯТА НА ЛОКОМОТИВ

Land Rover Discovery Sport буксира 108-тонна композиция



В теста кросоувърът показа 40 пъти по-голяма буксирна мощ от заложената в документите му

Британският всъдеход (кросоувър) Land Rover Discovery Sport изуми света, като успешно влезе в ролята на локомотив и тегли с лекота 108-тонен влак в продължение на 10 км. Постигнатието бе реализирано на планинска линия в Северна Швейцария. Целта бе демонстрация на буксирните възможности на новото поколение на

автомобила.

Теглителната сила на Land Rover Discovery Sport бе подложена на тест върху участък от историческо трасе в швейцарския жп музей Museumsbahn Stein am Rhein. То е известно със своите стръмни спускания и изкачвания. По протежението му се намира и изключителният жп мост Хемисхофен с дължина 285 и височина

25 метра, който се простира над долината на река Рейн.

Въпреки че по документи на производителя новият Discovery Sport може да тегли техника с маса до 2,5 тона, на изпитанието той показа, че е в състояние да се справи с много повече. Кросоувърът буксира жп композиция, съставена от три луксозни вагона, чието тегло надхвърля 60 пъти собственото тегло на автомобила и 40 пъти максималното буксирно натоварване.

За да може да се проведе теста на всъдехода са монтирани специални железопътни колела, които му позволяват да се движи по релси. Това е единствената модификация, която му е извършена. Останалата част от конструкцията на автомобила не се различава от стандартния модел с 2.0-литров турбодизел с мощност 180 к.с. и максимален въртящ момент 430 Нм, 9-степенна автоматична трансмисия и фирмената система за двойно предаване Terrain Response. Тоест задвижващата се система остава непроменена и придвижването му по железния път се извършва чрез въртенето на стандартните гуми.

В хода на изпитанието на водача, който управлява кросоувъра, се налага само да натиска педалите и бутоните на панела за управление. За останалото има грижата базовата електроника на машината. Инженерите на Land Rover са внедрили в новия Discovery Sport редицата технологии, предназначени за теглене и създаване на тяга - в т.ч. буксирен асистент, асистент за качване на теглица и All Terrain Progress Control - полуавтономна система за офроуд шофиране,



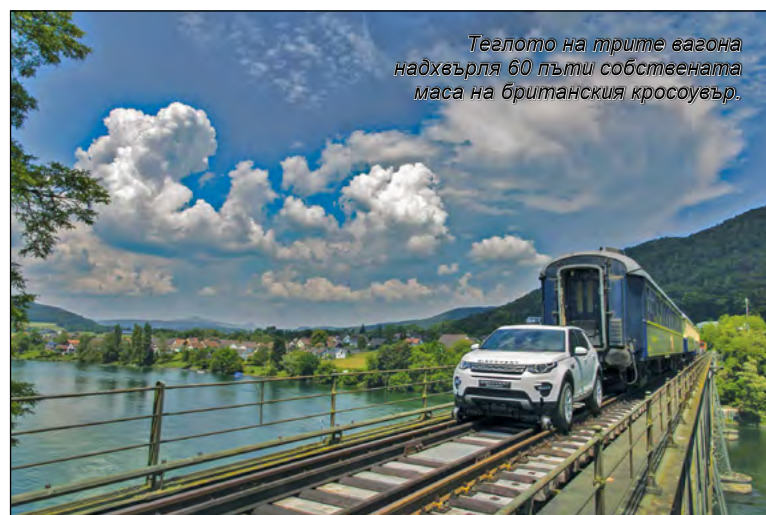
През 1989 г. моделът Discovery I също буксира по релсите няколко пътнически вагона.

която автоматично управлява мощността от двигателя и спирачките, за да изпълни сензационното предизвикателство. Именно тяхна е заслугата за постижението.

Поразителната демонстрация на мощност съвпадна с обявяването на Land Rover Discovery за победител в една от категориите на престижните награди на автомобили за теглене Tow Car Awards в Обединеното кралство. На тях модела спечели приза в класа 1 700 - 1 899 кг и титлата „Теглещ автомобил на десетилетието“.

Всъдеходни модели на Land Rover не за първи път мерят сили с железниците. През 1989 г. в английския град Плимут първото поколение на Discovery I също буксира по релсите няколко пътнически вагона, за да покаже възможностите на новия за времето 2.5-литров турбодизел 200TDi. Компанията предлага и различни модели (Series II и IIA и Defender), специално модифицирани за движение по релси. Те се използват от много жп оператори по света за поддръжка на жп мрежата.

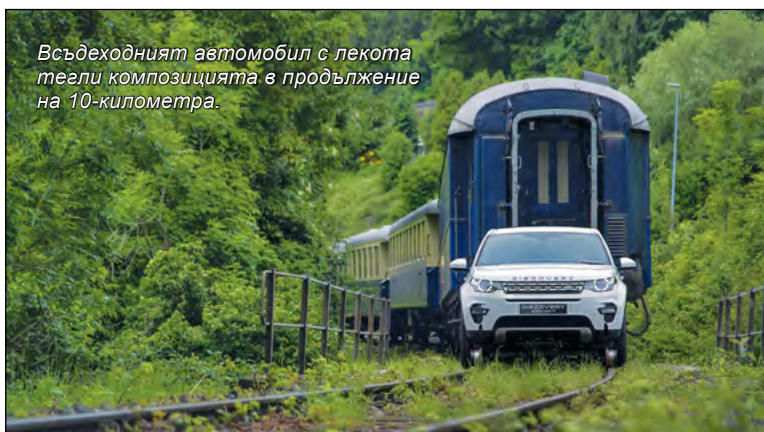
Ивайло ПАШОВ



Теглото на трите вагона надхвърля 60 пъти собствената маса на британския кросоувър.



Land Rover Discovery Sport буксира вагоните по жп моста Хемисхофен.



Всъдеходният автомобил с лекота тегли композицията в продължение на 10-километра.



Land Rover произвежда и модифицирани джипове за поддръжка на жп мрежата.



Допълнителните колела позволяват на автомобила да пътува по релсите, но задвижващата сила се формира от въртенето на стандартните гуми.

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне