

Заграница

Отдыхать надо в России

Туристические агентства, в том числе и магнитогорские, надеются на скорое возобновление авиасообщения с Египтом.

Предполагается, что в Страну фараонов российские туристы смогут полететь уже в мае. Однако происшествие с угнанным из Египта самолётом, похоже, перечёркивает эти планы. Напомним, самолёт А320 авиакомпании ЕгиптAir, выполнявший внутренний рейс из Александрии в Каир, был угнан утром во вторник. После того как самолёт сел на Кипре, угонщик объявил требование: освободить заключённых в тюрьмах Египта женщин. Представитель МИД Кипра, после того как все пассажиры и члены экипажа покинули самолёт и угонщик был арестован, заявил, что тот не был террористом и находился в «нестабильном психическом состоянии». Пояс со взрывчаткой, который носил угонщик, оказался ненастоящим. Откладывается и возобновление полётов в Турцию.

Недавно промелькнула информация о том, что авиакомпания «Уральские авиалинии» получила разрешение Росавиации на полёты в Турцию, другое популярнейшее направление в сфере выездного туризма. В частности, регулятор разрешил «Уральским авиалиниям» летать по семь раз в неделю из Ростова-на-Дону, Нижнего Новгорода и Казани в турецкую Анталию. Однако буквально на следующий день авиакомпания сделала официальный комментарий о том, что не будет осуществлять полёты в Турцию до тех пор, пока не будет урегулирован конфликт этой страны с Россией.

Здоровье

Спасибо за чуткое отношение и профессионализм!

«Мы, пациенты неврологического отделения, от души благодарим его сотрудников за чуткое отношение к нам», – с таких слов начинается коллективное благодарственное письмо в адрес медицинского персонала неврологического отделения МАУЗ «Городская больница № 2», которое подписали десять пациентов отделения и направили в адрес главы Магнитогорска.

«В этом отделении сложно кого-то отметить, потому что все без исключения преданы своему делу», – продолжают послание пациенты. Но особенно отмечают тех, кто первым приходит на помощь нуждающимся не только в медикаментозном лечении, но и в реабилитационных процедурах. «Профессионально выполняют свою нелёгкую работу и никого не оставляют без внимания», – подчёркивают пациенты, – врач-невролог, заведующий отделением Г. Ю. Криушова, массажисты К. Г. Соколов и Ю. С. Еленина, медсестры Г. Лаишцева, Н. Алешина, медсестра физиотерапевтического кабинета Л. Ушукбаева. Спасибо за тепло и веру в скорейшее выздоровление!»

✍ Михайлова В. И., Панкратова В. В., Корякина Л. В., Акимова Р. Я., Соколова Л. И., Исаева М. А., Хакимова Н. М., Суедова А. В., Никулина Л. Н., Горкуша Т. П.



Металл-онлайн

Клиент – главный контролёр

На прошлой неделе читатели сайта «ММ» обсудили статью Владислава Рыбаченко «Почему худеет малый бизнес?» Автор пишет, что в современном малом бизнесе как в зеркале отражается экономическая ситуация страны в целом. Индивидуальные предприниматели остаются без заказов и сокращают сотрудников.

Читатель Владимир В. утверждает, что «малого бизнеса в России не будет никогда. Для власти он лишь головная боль и ничего более».

Читатель комментов представил своё видение ситуации: «Плохому танцору вечно что-то мешает. Если практически весь наш малый бизнес основан на схеме «купил-продал», то каким образом государство или банк должны его поддержать? Дать купоны на скидку при покупке товара на складе? А может оклады госслужащим и пенсии повысить, чтобы у предпринимателя стало больше покупателей? Покупатель деньги из воздуха делать не умеет. Ему их надо где-то заработать».

Когда-то была куча видеосалонов – бизнесмены лопатой деньги гребли, а теперь все ходят в кинотеатры. В 90-х бытовой техникой и электроникой торговали в любом хлебном отделе. Теперь все ходят в торговые центры.

А за продуктами большинство ходят в сетевые магазины,

Юбилей



От ручной погрузки до GPS-навигации

Цеху железнодорожного транспорта ММК – восемьдесят пять лет

Историю цех ведёт с открытия рудника горы Магнитной, хотя строительство горной железной дороги началось раньше.

Около года ушло на то, чтобы протянуть полутораклометровую колею к верхним горизонтам горы Атач на высоту 590 метров: 2 апреля 1931 года укладка пути завершилась, а уже на следующий день на гору поднялся первый состав для погрузки руды. Эту дату и принято считать официальным днём рождения цеха железнодорожного транспорта.

Сегодня ЦЖТ входит в состав управления логистики ОАО «ММК». А прежде это подразделение называлось горным железнодорожным транспортом и относилось к горно-обогатительному производству комбината. Поначалу перевозка руды с карьера рудника осуществлялась на платформе паровозами. Погрузку вели вручную. В августе 1931 года был принят в работу первый трёхкубовый добычной экскаватор. К тому времени на комбинат стали поступать 60-тонные думпкары-самосвалы фирмы «Магор» из США. Поезда, составленные из пяти таких думпкаров, тянули трёхосные паровозы германского производства.

В 1934 году горный транспорт перешёл на электровозную тягу. Электровозы итальянской фирмы «Савильяно» успешно обеспечивали стабильное снабжение домен Магнитки сырьём.

Интересно, что азы профессии машиниста электровоза на специальных курсах постигали и женщины.

В годы Великой Отечественной войны железнодорожники вместе с горняками и металлургами встали на стахановскую вахту «Всё для фронта, всё для победы». Горняками Магнитки было добыто и перевезено на обогатительные фабрики около 30 миллионов тонн руды – на треть больше, чем за довоенный период.

В начале 1950 годов на ММК были отечественные электровозы Новочеркасского завода, в итоге частично обновился технический парк цеха. Эти локомотивы могли работать как в карьерах и на отвалах, так и на железнодорожных путях комбината. Начали поступать и советские думпкары, внёсшие к середине 50-х немалую лепту в достижение максимального уровня добычи и перевозки руды.

Вместе с освоением новых горизонтов и техники коллектив ЦЖТ применял передовые методы труда. Диспетчерская централизация управления движением поездов на нескольких станциях впервые была применена в этом цехе. Внедрение системы управления электровозом в «одно лицо» с дистанционной кантовкой думпкаров принесло большой экономический эффект.

В 1972 году цех получил тепловозы ТГМ-6 для вывоза сырой руды с место-

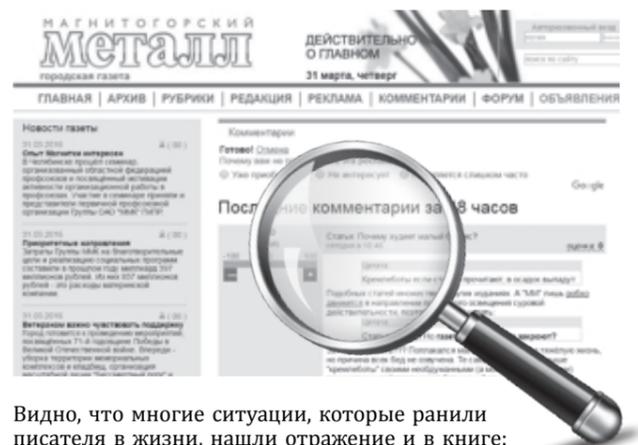
рождения Малый Куйбас. В 2011 году поступили два новых тепловоза серии ТЭМ-9, выпущенных Людиновским тепловозостроительным заводом. Их особенность – радиус вписывания в кривые до 40 метров, лучшие тяговые характеристики при поездной работе, экономичность. В этом же году на каждый тепловоз установили GPS-навигатор, который позволил контролировать местоположение локомотива и уровень топлива.

В 2012 году новые думпкары 9BC большей грузоподъёмности начали применять при перевозке шлаков со станции Гранитной в отвал валунчатых руд для рекультивации земель. Они заменили устаревшие 6BC и 7BC, что позволило перевезти больше шлака меньшим составом.

Сейчас завершается внедрение GPS-навигации на все локомотивы.

В цехе бережно хранят традиции, работают о преемственности поколений. Сформировалась собственная школа специалистов, для обучения машинистов оборудован технический класс.

Цех железнодорожного транспорта был и остаётся связующим звеном в технологической цепочке горно-обогатительного производства. С рудника везут сырую руду и щебень, обеспечивают доставку привозных руд из цеха подготовки аглошихты, доставляют сырьё на дробильные фабрики и склад концентратов аглоцеха...



Видно, что многие ситуации, которые ранили писателя в жизни, нашли отражение и в книге: коммуналки, доносчики, дефицит, элитарный «Грибоедов», куда был допуск лишь членам Массолита, атеизм главного редактора, зарубившего роман о Понтии Пилате, критики-конъюнктурщики, которые ополчились на писателя. Второй очень важный момент – в книге Понтий Пилат из палача Христа становится основателем христианской религии. Это то, что мне не сразу пришло на ум после первого прочтения. Хорошо, что каждый найдёт что-то для себя. Ну и стиль автора – лёгкий, ироничный. Для меня он в одном ряду с Аверченко, Зошенко, Ильфом и Петровым».

✍ Обзор подготовила Дарья Долина, редактор сайта «ММ»

Serega74: «Роман удивительный и автобиографичный.»