

# Речник Иртыша

Газета иртышских речников

№ 7 (7866) \* Вторник, 16 апреля 2013 г. \* Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

## Новость одной строкой

### ПО ЧИСТОЙ ВОДЕ



По данным Гидрометеоцентра, 20 апреля лед начнет движение в Черлакском районе. В связи с изменением режима подпусков Верхне-Иртышских водохранилищ вскрытие льда на реке Иртыш в данном месте возможно на 4-6 дней раньше прогнозируемой даты. 23 апреля лед предположительно тронется в районе Тобольска, а 25 числа у поселка Кондинское начнется ледоход на реке Конда. В районе города Ханты-Мансийска Иртыш освободится от ледового панциря спустя еще пять дней – 30 апреля.

### ДОК И СЛИП ГОТОВЫ К СТАРТУ



Ввод в эксплуатацию Дока-451 запланирован на 22 апреля. Так как график ориентировочный, то при резком потеплении ввод может быть перенесен на более ранний срок. Слип начнет работу сразу после того, как лед в затоне будет разбит дежурным теплоходом ОТА-970.

### КТО СКУЧАЕТ ПО ФАЗЕНДЕ?



В этом году министр обещает сохранить максимальное число имеющихся автобусных маршрутов до дачных кооперативов. Также будет сохранен речной маршрут до поселка Зеленый берег. Садовые маршруты, как и в прошлом году, будут работать с 1 мая по 29 сентября, а в случае, если погода будет теплая, то до середины октября 2013 года.

### КОНДУКТОРОВ ЗАМЕНЯТ ТЕРМИНАЛЫ



Стоимость проезда в городском общественном транспорте, по словам директора департамента транспорта Олега Осинского, как в апреле, так и в мае не повысится. Планируется, что очень скоро принимать деньги за проезд будут не кондукторы, а электронные терминалы.

## Будни судоремонта

# ЧТОБЫ ПУТЬ НА САБЕТТУ БЫЛ ОТКРЫТ

В середине марта начались модернизационные работы по переклассификации самоходных судов проекта 81108 из класса «О» в класс «М-ПР». По завершении работ баржи будут эксплуатироваться не только на реке, но и в морских условиях. К середине июня модернизация пяти барж должна быть закончена.



Баржи пр. 81108

На первый взгляд мне показалось, что на территории Омского судоремонтно-судостроительного завода тихо, спокойно и даже безмятежно. Но, переступив порог проходной, сразу поняла – это большое заблуждение. Повсюду кипит работа, все заняты своим делом, а завод, снаружи казавшийся таким сонным, предстает большим тружеником. Танкеры, баржи, пассажирские теплоходы готовятся к навигации. Некоторым из них осталось нанести лишь последние штрихи, и мастера, как художники, вооружившись кистью, с любовью глядя на свое «полотно», малюют их краской. Другим же судам до покраски еще далеко, и чтобы поспеть с их ремонтом к началу навигации, нужно очень постараться. К числу таких относятся и интересующие нас баржи.

Они стоят в седьмом районе и в короткие сроки должны видоизмениться. По проекту у них уже установлен брашпиль с одним якорем, вес которого 600 кг. После модернизации баржи будут оборудованы двумя якорями по 900 кг. Затем рабочие завода установят ходовые огни и проведут работы по увеличению мачты с 6 до 8,5 метра. Также будут установлены дополнительные аккумуляторы и аккумуляторные ящики.

После проведения всех работ перед обновленными баржами откроются совершенно новые перспективы. У них увеличится район плавания, они смогут доставлять грузы в дальние морские районы. По словам начальника производственно-диспетчерского отдела Андрея Александровича Комарова, ос-

новная задача пароходства на нынешнюю навигацию – обеспечить возможность доставки грузов в Ямальский морской порт Сабетта баржами. Собственно, для этого и проводится данная модернизация.

Как рассказал Комаров, осенью заводчане ещё ничего не знали о предстоящей работе. В марте пришел проект, после чего сразу же заказали все необходимые материалы и приступили к его реализации. Но, поскольку рабочие корпусного цеха уже были загружены, было принято решение нанять бригаду сторонней организации ООО «Техметторг». Специалистов этой компании мы и застали на баржах. Они должны установить якорные устройства, ниши, вентиляционные головки и провести небольшой ремонт. Работы ведутся в соответствии с графиком, но есть объективные обстоятельства, сдерживающие набранный темп. Почти три недели ждали якорные трубы из Екатеринбургa. В Омске приобрести такую трубу не получилось, а при доставке её из другого города возникли сложности, и это сказалось на сроках поставки. Тем не менее, работы бригаде хватает, и без дела рабочие не сидят. Пока мы разговаривали с начальником корпусно-сварочного участка

### ЦИФРА

# 50

## МЛН. РУБЛЕЙ

будет потрачено  
в 2013 году на модернизацию  
и ремонт судов Иртышского  
пароходства

Николаем Александровичем Пономаревым, стало известно, что трубы, которые так здесь ждут, наконец-то прибыли.

Переклассификацией судов на заводе занимаются не впервые. Опыт проведения таких работ уже имеется, и несколько лет

назад они успешно проводились на ССРЗ. Тогда модернизировали трехтысячные баржи по проекту Р-56. Работы, в принципе, идентичные, только сейчас брашпиль и один якорь уже есть в проекте, а тогда их не было вовсе.

Две недели назад, когда мы были в затоне, весна только начинала вступать в свои права, но уже поторапливала рабочих. Лед с каждым днем таял все больше, а вода на его поверхность проступала все сильнее. В таких условиях, когда подойти к баржам проблематично, а сварщикам при появлении воды пользоваться электричеством и вовсе нельзя, все работы уже сворачивались. Следующим этапом модернизации станет заправка цепей, но делать это будут только тогда, когда баржи подведут к берегу.

**А. НОВОШИНСКАЯ.**  
Фото автора.



Начальник ПДО Андрей Комаров (справа) согласовывает с судокорпусниками техническую документацию.

## ДЕЖУРСТВО НАЧИНАЕТСЯ

16 апреля в затоне Омского ССРЗ к весеннему дежурству приступил первый теплоход ОТА-970. Его основной задачей является подготовка акватории, взламывание льда в затоне. 18 апреля выйдет на дежурство экипаж теплохода ОТА-975. Еще через четыре дня, 22 апреля, им на подмогу придет РБТ-301, который должен будет подводить к доку и слипу теплоходы, нуждающиеся в весеннем слиповании. Позже, 23 апреля, ОТА-975 сменит РТ-685, потому что первый дежурную вахту сменит на транзитную работу, пойдет в рейс до Черлака. В обязанности экипажа РТ-685, как и других команд рейдовых судов, входит обеспечение противопожарной безопасности, проверка судов на водотечность, а также расстановка флота в затоне по штатным местам.

## НАЗНАЧЕНИЯ

Приказом генерального директора ОАО «Иртышское пароходство» И.И. Яновского с 9 апреля 2013 года директором Омского судоремонтно-судостроительного завода назначен **Вистунов Сергей Викторович** (прежнее место работы – начальник службы судового хозяйства и промышленной деятельности).

С 9 апреля 2013 года начальником службы судового хозяйства и промышленной деятельности назначен **Евтин Павел Сергеевич** (прежнее место работы – заместитель начальника службы по технической эксплуатации флота).

## СЕВЕРЯН ПЕРЕСАДЯТ НА КАТЕРА

Заместитель министра строительства, транспорта и жилищно-коммунального комплекса области Игорь Квасов рассказал о транспортном обслуживании населения в весенне-летний период. На севере Омской области появятся два новых пассажирских катера. Они будут курсировать по малым рекам Усть-Ишимского района. Предполагается, что покупка судов улучшит транспортное сообщение в северных районах региона.

Замминистра строительства сообщил, что катера изготовят в Костроме. Как только сойдет лед на Волге, производитель проведет их испытания на воде. Предполагается, что в Омскую область пассажирские катера доставят к середине лета. До этого времени жители Усть-Ишимского района смогут пользоваться теплоходом «Заря-295» Иртышского пароходства.

Новые суда будут курсировать по маршруту Малая Бича – Кайсы – Большая Бича. «Мы думаем, что таким образом снимем проблему по доставке пассажиров и вообще по трафику пассажиров в северных районах Омской области», – добавил Квасов. Среди других плюсов – мобильность катеров: они позволяют высаживать пассажиров без установки дебаркадеров, так же, как «Заря». Названия катерам придумали сами жители в честь старейших сел района – Эбаргуль и Скородум, по которым в том числе и будет пролегать маршрут.

На приобретение катеров будет потрачено 16 миллионов рублей.

По данным Интернет-источников.

# ДИПЛОМЫ ИМЕННЫМ СТИПЕНДИАТАМ

4 апреля генеральный директор ОАО «Иртышское пароходство» И.И. Яновский вручил лучшим студентам Омского института водного транспорта дипломы именные стипендиаты Иртышского пароходства. Это делается ежегодно в соответствии с принятым двенадцать лет назад решением Совета директоров об учреждении именных стипендий лучшим студентам Омского филиала Новосибирской государственной академии водного транспорта.



В текущем семестре стипендиатами стали студентка 3 курса специальности «Экономика и управление на предприятии (транспорта)» Ксения Григорьева, студенты специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок» пятикурсник Михаил Андреев и трехкурсник Владимир Якушин и студент 4 курса специальности «Электропривод и автоматика промышленных установок и технологических комплексов» Никита Щитов. Каждому стипендиату И.И. Яновский вручил специальные дипломы и цветы. Затем отличников учебы и их преподавателей, присутствующих на церемонии вручения, – декана фа-

культета экономики и управления Д.А. Токарева и декана технического факультета А.С. Никишкина пригласил к откровенному разговору.

Начали, безусловно, с дамы. Ксении первой дали слово. Студентка призналась в любви к своей alma mater, объяснив ее камерностью обстановки, почти домашней атмосферой и особым отношением преподавателей. В качестве пожелания по улучшению учебного процесса девушка высказала озабоченность по поводу несовершенной компьютерной техники и системы безопасности компьютерного класса. Ребята, поддержав откровенный разговор, тоже высказали свои предложения по улучшению обучения. В частности, Владимир Якушин поднял вопрос о том, что при изучении технических дисциплин будущим механикам недостаточно простой визуализации и изучения двигателей и турбин в теории, им необходима практика. Это предложение было одобрено и поддержано Иваном Ивановичем. Он посоветовал декану А.С. Никишкину подумать над тем, как можно использовать площадку дизельного цеха Омского ССРЗ и его испытательные стенды для выездных практических занятий будущих механиков.

Разговор с ребятами касался многих вопросов: предстоящих госэкзаменов и защиты дипломов, дисциплины и посещаемости лекций, возможности введения военной кафедры в качестве альтернативы службе в армии, прохождения практики и будущего трудоустройства.

В заключение беседы декан Д.А. Токарев поблагодарил ребят за то, что они не только получают хорошие оценки, но и за то, что им интересно учиться. «Эти ребята – яркие личности, активисты, общественники. Они – лучшие представители студенчества», – подчеркнул он.

– Мы, конечно, заинтересованы в том, чтобы лучшие выпускники института работали в системе водного транспорта, – подытожил встречу Иван Иванович. – Мы бы хотели, чтобы к нам приходили умные, неравнодушные, влюбленные в профессию люди. Хочется пожелать, чтобы вы не останавливались на достигнутом, чтобы в дальнейшем повышали свой теоретический уровень и профессиональный ценз, защищая кандидатские и докторские диссертации. Как родитель, я представляю, как приятно сейчас вашим родителям. Сегодня они работают на вас, оплачивая вашу учебу. Но вы делаете то, на что они надеются, – отлично учитесь и активно стремитесь к овладению будущей профессией. Если будете так держать и в жизни, и в работе, то, значит, мы в вас не ошиблись!

**Н. ИВАНОВА.**

На снимках: генеральный директор И.И. Яновский вручает диплом стипендиату Владимиру Якушину; студенты – стипендиаты Н. Щитов, К. Григорьева, М. Андреев, В. Якушин с генеральным директором Иртышского пароходства.

Фото автора.



Из первых рук

## МЫ ТОЛЬКО В НАЧАЛЕ ПУТИ

Сегодня гость нашей редакции – капитан Обь-Иртышского бассейна Валерий Викторович СИДЛО. Он является должностным лицом, ответственным за безопасность во всем бассейне.

– Валерий Викторович, как давно система ГПК заработала в нашем бассейне, и где будут располагаться ее инспекции?

– Система государственного портового контроля введена в действие с 30 августа 2012 года. Для ее функционирования в Обь-Иртышском бассейне предусмотрено создание инспекций ГПК в местах расположения районов водных путей и судоходства – Омске, Тобольске, Ханты-Мансийске, Сургуте и Салехарде. Общая численность инспекторского состава определена в 20 человек. Комплектование инспекций ГПК на сегодняшний день еще не завершено. Имеются вакансии в Тобольске, Сургуте, Ханты-Мансийске. Для повышения эффективности работы портового контроля в навигационный период также планируется нахождение инспекторов ГПК в местах массовой дислокации флота – Нижневартовске, Нефтеюганске, Игриме, Сергине, Тазовском.

– Вы, как бывший капитан, наверняка согласитесь со мной, что на голову бедного судоводителя во все времена с лихвой хватало различных инспектирующих и контролирующих органов. И вот еще одна инспектирующая служба. В чем ее плюсы и почему судоводители, как и судовладельцы, должны с пониманием отнестись к ее проверкам?

– Основная функция государственного портового контроля – проверка соблюдения на судах и иных плавучих объектах, находящихся в Обь-Иртышском

бассейне, требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам судов, спасательным и иным средствам, требований обеспечения безопасной эксплуатации таких судов и иных плавучих объектов, профессиональных и квалификационных требований к членам экипажей судов, установленных КВВТ и в соответствии с КВВТ (обязательные требования). То есть мы будем выполнять одну из функций Госморречнадзора, которую передали в портовый контроль. Существуют некоторые отличия в проведении осмотров судов, но они в основном касаются общего порядка их проведения.

Проведение плановых проверок судов осуществляется инспекторским составом только по письменному распоряжению капитана бассейна и при наличии планового (рейдового) задания. Причем периодичность проведения проверок определяется существующей Системой инспектирования речных судов в автоматическом режиме в зависимости от «фактора риска» индивидуально для каждого судна. Величина «фактора риска» рассчитывается в зависимости от класса, типа, возраста судна, от количества задержаний судна и количества выявленных нарушений обязательных требований на судне в течение предыдущих 12 месяцев. На основании оценки рисков по каждому судну устанавливается периодичность проведения проверок: один раз в год, один раз в 4 месяца, один раз в 2 месяца. Таким

образом, «влияние» инспекторского состава на частоту проведения плановых проверок исключается.



– Если какие-либо нарушения все-таки будут выявлены, что за этим последует?

– При выявлении на судне нарушений обязательных требований, в зависимости от их влияния на безопасность плавания, выдается предписание с установлением сроков их устранения. Сроки могут быть разными: фиксированная дата устранения, до выхода в рейс, в следующем порту захода судна, в качестве крайней меры судно может быть задержано. В любом случае об устранении выявленных нарушений капитан судна либо судовладелец должны уведомить инспекцию ГПК (капитана бассейна) в установленные предписанием сроки, а инспекторский состав должен проверить исполнение.

Наличие нарушений обязательных требований на судне, а также неустранение их в установленные сроки влечет за собой административную ответственность в соответствии с требованиями Кодекса РФ об административных правонарушениях.

Перечень нарушений, служащих основаниями для временного задержания судна, порядок и условия снятия с судна задержания, порядок и условия выдачи разрешения на переход судна к месту устранения выявленных нарушений, порядок назначения проверок определены приказами Минтранса России. Подробная информация по проведению данных процедур, образцы уведомлений и заявлений размещены на сайте ФБУ «Обь-Иртышводпуть» [www.riverinfo.narod.ru](http://www.riverinfo.narod.ru) в разделе ГПК.

– Система ГПК стартовала 30 августа. В наших сибирских условиях это, практически, под занавес навигации. И если принять во внимание, что инспекторским составом ваша служба не укомплектована до сих пор, напрашивается вопрос: «А удалось хотя бы что-то сделать по выявлению нарушений и наведению порядка, дабы обеспечить безопасное плавание во вверенном вам бассейне?»

– В начальный период деятельности – с сентября по ноябрь 2012 года – инспекторским составом Обь-Иртышского бассейна были проведены 504 плановые и внеплановые проверки судов, выявлено 469 нарушений обяза-

тельных требований на 209 судах. Процедуре задержания было подвергнуто 46 единиц флота. Основные причины задержаний – это отсутствие судовых документов (32 случая), в том числе отсутствие документов РРР (25 случаев).

– Количество нарушителей впечатляет. И, честно говоря, даже опасаясь задавать следующий вопрос. В то же время не могу не спросить: «А среди нарушителей есть судоводители нашей судоходной компании?»

– К чести ОАО «Иртышское пароходство» надо сказать, что судов Иртышского пароходства, задержанных за нарушение, не было.

– Это, несомненно, радует. Ну что ж, Валерий Викторович, совсем скоро начнется новая навигация. Забот вашей молодой службе прибавится. Хочется надеяться, что система ГПК станет надежным барьером на пути не очень добросовестных судовладельцев и обеспечит безопасность плавания в бассейне тем, кто содержит в надлежащем техническом состоянии свои суда и уделяет должное внимание наличию на борту всех необходимых разрешающих документов.

– Сложность и ответственность возложенных функций требуют от инспекторского состава принципиальности, высокого профессионализма, глубокого знания нормативных документов, регламентирующих безопасность плавания. Надеемся, что с возложенными на нас задачами справимся.

– Спасибо за беседу. Удачи!

**Н. ОЛЕНИЧЕНКО.**

На снимке: капитан Обь-Иртышского бассейна Валерий Викторович Сидло.

Фото Р. РАМАЛДАНОВА.

## Поздравляем юбиляров!

## ПРОФЕССИЯ - УПРАВЛЯТЬ ПРОФЕССИОНАЛОМ

5 апреля начальнику отдела кадров Иртышского пароходства Николаю Ивановичу Напорову исполнилось 60 лет.

Во время чествования юбиляра в кабинете генерального директора коллеги высказали много добрых слов о Николае Ивановиче, как о хорошем и грамотном кадровике – внимательном и чутком, понимающем, в меру требовательном, как о замечательном товарище – верном, бесконфликтном, как о за-ядлом рыбаке – увлеченном и даже азартном. А юбиляр в ответном слове, словно конфузясь от избытка внимания к собственной персоне, вспомнил своих первых учителей, которым благодарен за полученный профессиональный и жизненный опыт, а самое главное – за любовь к реке и флоту, что воспитали в нем. Первым его наставником был капитан теплохода «Чернышевский» Константин Витальевич Оносов, перед которым каждый новичок благоговел и даже трепетал. Не стал исключением и Николай Напоров, который пришел в экипаж Оносова вторым штурманом после окончания НИИВТА. Но зато первые флотские уроки, преподанные знаменитым капитаном, навсегда отложился в памяти. Впрочем, прославленный капитан и сам уважительно относился к образованным молодым кадрам. Так Николаю Напорову он полушутя называл «академиком», поскольку за плечами Николая была служба в погранвойсках и вузовский багаж знаний. Во флотской биографии Николая Ивановича теплоходов было немного: кроме «Чернышевского», удалось поработать на теплоходах «Ленинск» и «Беломорский-14», на «Балтийском-70» – в заграничии. Все они оставили светлые воспоминания о реке и плавсоставе. В 1979 году Напоров приглашен на работу в пароходство инженером-диспетчером по грузовым теплоходам службы перевозок и движения флота. В эту пору наставником для него стал его тезка

Николай Иванович Маркичев – замечательный человек и опытный руководитель ведущей службы пароходства. Именно его наставничество и уроки помогли Напорову стать профессиональным диспетчером и в дальнейшем подняться еще на одну ступень карьерной лестницы и стать главным диспетчером службы перевозок в Обь-Иртышском объединенном пароходстве в г. Тюмени. Работа во вновь созданном пароходстве была очень напряженной и многогранной. Тут Николаю пригодился



тот классический опыт организации работы флота, который он приобрел в службе перевозок Иртышского пароходства.

В 1988 году семья Напоровых вновь возвращается в Омск. Осваивался экспериментальный участок работы филиала ЦНИИЭВТА – лаборатория малых рек. После двухлетней работы в этой лаборатории Николая Ивановича приглашают на должность заместителя, а затем – начальника отдела кадров Иртышского пароходства.

«Ну какой из меня кадровик? Мне бы к флоту поближе», – подумал я поначалу, но решил попробовать, – вспоминает Николай Иванович. – Вот так и пробую уже в течение 22 лет(!)»

По утверждению коллег, Николай Иванович просто рожден для кадровой работы. По характеру спокойный, уравновешенный человек, имеет за плечами опыт работы на реке как в качестве судоводите-

ля, так и в качестве специалиста по организации работы флота. Так кто же лучше него знает заботы и чаяния не только судовых экипажей, но и других служб и структурных подразделений пароходства?

Среди пожеланий, звучащих для юбиляра, кроме традиционных, было еще одно, – о рыбацкой удаче. Его увлечению уже очень много лет, и жена даже не пыталась бороться с ним. Просто теперь, после случая, произошедшего в апреле 2008 года, провожая мужа на рыбалку, супруга просит его быть осторожным и осмотрительным. Тогда Николай Иванович, рискуя собственной жизнью, спас из ледяной купели незадачливого рыбака и после этого надолго попал в больницу с воспалением легких. Но активный отдых на природе, поездки на Горный Алтай, малую родину – это постоянный круг его увлечений.

Николай Иванович – отличный семьянин. С супругой Татьяной Михайловной они вместе уже 35 лет. Татьяна Михайловна все годы работает рядом с мужем. До недавнего времени была диспетчером по пассажирскому флоту и продолжает работать в службе перевозок в должности инженера. Николай Иванович и Татьяна Михайловна вырастили двоих сыновей – Максима и Михаила. Теперь все их мысли заняты маленькими внучками Дианой и Катариной, которые, к сожалению, живут далеко – в Германии.

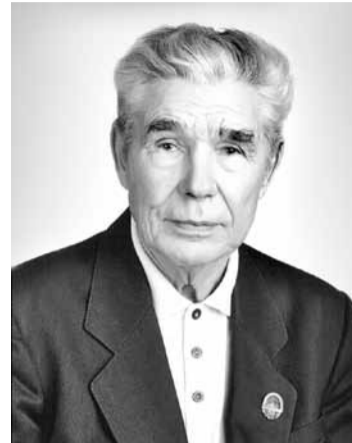
Доброжелательность, трудолюбие, глубокое знание своего дела и желание всегда помочь снижали почет и уважение Николаю Ивановичу среди флотских специалистов, друзей и коллег по работе.

**P.S. Коллектив редакции присоединяется ко всем многочисленным пожеланиям, прозвучавшим в адрес юбиляра, и желает здоровья, хорошего настроения, удачи в делах, взаимопонимания с коллегами, семейного благополучия. Пусть любимые люди всегда будут рядом.**

Н. ОЛЕНИЧЕНКО.

## ВЕРЕН ФЛОТСКОМУ БРАТСТВУ

10 апреля ветерану труда Иртышского пароходства Бутакову Борису Матвеевичу исполнилось 80 лет со дня рождения.



Вся жизнь юбиляра была связана с флотом, с Иртышским речным пароходством. В 1946 году Борис Бутаков принял в школу юнг, которая была организована в годы войны при Нижне-Иртышском речном пароходстве. Первую ознакомительную практику юнга проходил на пароходе «Ударник», где капитаном был опытный командир иртышского флота Николай Васильевич Распутин. До сих пор Борис Матвеевич вспоминает первые профессиональные и нравственные уроки капитана Распутина, который словом и делом, личным примером помогал юнгам в первые самостоятельные вахты на реке. Он с благодарностью вспоминает и других своих наставников, кто преподавал ему хорошую школу жизни. Среди них – капитан парохода «Сталинобад» Ануфрий Николаевич Святков, капитан теплохода «А. Покрышкин» Роман Игнатьевич Лысак, капитан пассажирского парохода «Ленинград» Михаил Ерофеевич Семеняк. На пароходе «Ленинград» Борис Матвеевич проходил практику после третьего курса учебы в Омском речном училище. Именно на этом пароходе ему пришлось походить под «горбушей» и в плечевую под тяжелыми мешками.

В Омское речное училище юнга Борис Бутаков поступил в 1948 году, а в 1952 окончил. После шестимесячной стажировки на мор-

ских судах Тихоокеанского флота во Владивостоке мичман Бутаков получил направление на теплоход «Диксон» Нижне-Иртышского пароходства. Так получилось, что на этом теплоходе III штурман Бутаков стоял вахту с капитаном-наставником Иваном Андреевичем Чудиновым. С тех пор пролетело 60 лет, но Борис Матвеевич помнит ту навигацию, когда «зеленый» еще штурман и многоопытный судоводитель составили полноценную вахту.

На теплоходе «Диксон» третьего штурмана Бутакова избрали секретарем комсомольской организации. Активную работу комсорга Бутакова заметили в пароходстве, опыт экипажа «Диксона» обобщили в парткоме пароходства и БУПа.

В 1957 году Бутакова избрали секретарем комсомола плавсостава Нижне-Иртышского пароходства. Тогда членами комсомола были избраны Владимир Ефремов, Иван Зыбков, Александр Ковган, Мария Сырчикова и другие известные речники пароходства.

Долгие годы Борис Матвеевич работал в парткоме Иртышского пароходства и Бассейнового управления пути. Без отрыва от производства он окончил Всесоюзный заочный финансово-экономический институт.

В 70-е годы прошлого века Борис Матвеевич работал начальником отдела техники безопасности Иртышского пароходства. А когда в Тюмени было создано Обь-Иртышское пароходство Борис Матвеевич перешел в ИВЦ (отдел нормативно-справочной информации). В 1993 году Б.М. Бутаков вышел на пенсию, но и по сей день не теряет связи с речниками. Он ежегодно встречается со своими однокурсниками выпуска 1952 года, является членом Совета ветеранов пароходства.

За многолетний и добросовестный труд юбиляр награжден медалями: «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда».

*Борис Матвеевич, поздравляем Вас с днем рождения. Желаем Вам здоровья, бодрости духа.*

*Спасибо за Ваш большой труд, за верность флотскому братству.*  
В. ГРИГОРЬЕВ.

## Знай наших!

Так и хочется затянуть речитативом эти слова из известной всем песни, глядя на нашего богатыря Андрея Телешко.

Вернувшись с очередных состязаний гиревиков, наш речник-богатырь зашел в редакцию и, как всегда, скромно улыбаясь, доложил: «Результаты неплохие – привез 12 золотых медалей».



## «БОГАТЫРСКАЯ НАША СИЛА, СИЛА ДУХА И СИЛА ВОЛИ»

Ничего себе неплохие результаты! Да таким рекордам, наверняка, позавидовали многие именитые, очень известные и титулованные спортсмены. На этот раз омский речник в трех номинациях спринтерских дисциплин – в рывке гири 2 мин; в толчке двух гири 2 мин. и рывке гири 3 мин. обошел своего основного соперника во всех четырех чемпионатах: мира, Европы, Евразии и Азии. А соперником иртышскому капитану, с которым Телешко не раз приходилось бороться за первенство и периодически меняться с ним призовыми местами, является заслуженный мастер спорта Международной конфедерации мастеров гиревого спорта, 15-кратный чемпион мира, 11-кратный чемпион Европы, многократный чемпион Латвии по гиревому спорту среди мастеров, а также мастер спорта СССР по лыжному гонкам, по велосипедному спорту, по офицерскому многоборью, тренер, судья международной категории Эдуард Трусович. Вот так – одних титулов сколько! А наш Телешко его обошел! И установил

новые мировые рекорды в толчке, рывке и толчке длинным циклом с результатом 72, 72 и 101 подъем соответственно. Тем самым он побил собственные олимпийские рекорды, установленные им прошлой осенью в Витебске.

Тогда, напомним, в составе сборной России делегацию омских спортсменов представляли только двое и оба – речники. Вторым был путеец Б.П. Петров. На нынешнем чемпионате мира, Европы, Евразии и Азии по гиревому спорту среди мастеров, который проходил в начале марта в Архангельске, спортивную честь нашего города защищал один А.А. Телешко.

Ветеран Иртышского пароходства, в прошлом капитан и судомеханик, а ныне сторож пункта отстоя флота Андрей Антонович Телешко выступал в возрастной группе 65-69 лет, в весовой категории до 90 кг, с гирями весом 14 кг. С учетом последних достижений в активе нашего спортсмена-гиревика более 70 медалей, завоеванных на международных турнирах, из них около 60 – золотых. Он установил около трех десятков мировых и олимпийских рекордов среди ветеранов гиревого спорта.

На этот раз, кроме золотых медалей, наш богатырь был награжден международным орденом «Крылатый лев». Им награждают за особые достижения в гиревом спорте, пропаганду силового вида спорта и здорового образа жизни, за выдающиеся заслуги в деле возрождения Отечества. А что для этого может быть важнее собственного примера?

Следующие соревнования подобного уровня состоятся в Минске уже в конце июня, и речник-богатырь очень надеется туда попасть, тем более, что соревнования будут проводиться в его родной Белоруссии. Он продолжает ежедневно тренироваться и готовится установить новые мировые рекорды.

Напомним, что поездки А. Телешко на соревнования активно поддерживает и выделяет спонсорскую помощь руководство ОАО «Иртышское пароходство».

Н. БУБЕНЧИК.



# НАМ ЕСТЬ ЧЕМ ГОРДИТЬСЯ!

**30 марта исполнилось 80 лет ветерану Иртышского пароходства Юрию Павловичу Велькину. Без малого 50 лет отдал он любимому флотскому делу. За многолетний добросовестный труд награжден медалями «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту».**

**Юрий Павлович, несмотря на преклонный возраст, энергичен, бодр, полон оптимизма. Накануне он пришел в редакцию и поделился своими воспоминаниями.**

— Трудовую деятельность я начал в 1948 году, мне тогда было 15 лет. Обучение на моториста прошел в ремесленном училище № 7. На флоте в это время происходили перемены: на смену деревянным корпусам пришли металлические, а паровая машина заменялась дизелями. Буксировка барж уходила в прошлое, внедрялся метод толкания. Рост дизельного флота был очень прогрессивным, ощущалась нехватка кадров, это и привело к работе по совмещенным профессиям.

В 1950 году первые теплоходы проекта 10 были поставлены на ремонт, в проведении которого я принимал участие. Это было хорошей школой в изучении техники и ее возможностей. Работоспособность и стремление познать технику были замечены механиком судна, и по его настоятельной рекомендации я поступил на вечернее отделение речного техникума. После его окончания комиссия по дипломированию выдала рабочий диплом III помощника механика.

С 1954 по 1957 годы служил в армии, окончил Первую военную школу специалистов связи. После демобилизации в декабре 1958 года назначен механиком теплохода «Севастополь». В то время это был один из передовых судов 10-го проекта наряду с теплоходами «Художник Греков» и «Академик Павлов». Спустя пять лет был назначен групповым инженером-механиком судов 10-го проекта.

В навигацию 1965 года их начали переводить на перевозку сырой нефти с мест добычи на Омский нефтекомбинат. Этот период — самый загруженный в моей деятельности. Ходовое время судов стало доходить до 650 часов в месяц, что составляет более 85 процентов, при работе на сухогрузе ходовое время не превышало 80 процентов. Нагрузка на одну лошадиную силу на сухогрузах доходила до 10 тонн, на нефтеналиве — до 6 тонн.

Курируя флот, занятый перевозками сырой нефти и просматривая дальнейшие перспективы, понимал, что полученного образования явно недостаточно, поэтому поступил в Новосибирский институт инженеров водного транспорта, который окончил в 1976 году.

А двумя годами ранее меня назначили начальником радиомастерской Омского ССРЗ. Моего согласия на это никто не спрашивал. Просто пригласили в партком завода и сказали: «Будешь работать начальником радиомастерской». В этом была производственная необходимость. С 1978 по 1991 годы работал механиком-наставником ССХ Иртышского пароходства.

С 1988 года — пенсионер, в 1991 году, как пенсионер, направлен в Омский ССРЗ механиком плавмагазина № 1. И таким образом, мой трудовой стаж в Иртышском пароходстве — с 1948 по 1996 год.

Так закончил свой рассказ Юрий Павлович.

И слова его абсолютно правдивы и точны. Однако не передают того напряжения, с каким трудились наши ветераны в годы освоения северных нефтегазовых районов. Чего стоит только работа Ю.П. Велькина в ССХ. Механиком-наставником в службу он пришел в конце 70-х и отдал этому коллективу 13 лет.

Это было время самой напряженной работы иртышского флота — годы освоения Среднего Приобья и Крайнего Севера, годы пополнения флота и роста объема перевозок, годы поиска более эффективной работы флота и внедрения новых передовых методов вождения. Под патронажем у Ю.П. Велькина был весь буксирный флот: 2000-сильные ОТ, 800-сильные ОТА — все толкаемые составы с нефтепродуктами, со стройматериалами и оборудованием, с трубами большого диаметра, в том числе большегрузные, состоящие порой из 6 и даже 8 барж. Именно в это время все больше и больше буксирных судов начинают работать с большегрузными составами. И постепенно от единичных экспериментов и рекордов это стало повседневной работой многих



экипажей пароходства. Поддержание высокого уровня технического состояния буксирного флота входило в обязанности Юрия Павловича. И поскольку основной завоз в те годы осуществлялся в районы Крайнего Севера по Обской губе — в Ямбург, Уренгой, Велькину ежегодно приходилось все лето находиться в Салехарде. Он должен был следить за техническим состоянием судов и в случае необходимости предпринять все меры для скорейшего, успешного, а главное, местного (т.е. сделанного там же на месте, в Салехарде) ремонта. Для этого в распоряжении механика-наставника был катер теплопартии, а также оперативный запас деталей и двигателей, которые находились как на различных судах, так и на складе в Салехарде.

Теперь, оглядываясь назад, Юрий Павлович понимает — ему особенно дороги два периода его биографии: годы, когда перевозилась сырая нефть, и годы развития Крайнего Севера, строительство газопровода Ямал — Европа. Именно в те годы работа была хоть и напряженной, но четкой и отлаженной до автоматизма. Тогда было осознание того, что ты делаешь очень нужное и важное дело.

И еще. Вспоминая прошлое и размышляя о настоящем, ветеран флота больше всего на свете желает, чтобы и нынешним работникам Иртышского пароходства по прошествии многих лет было о чем вспоминать и чем гордиться перед потомками.

**Н. БУБЕНЧИК.**  
На снимке: Юрий Павлович Велькин.

## УХОДЯТ ВЕТЕРАНЫ

1 апреля 2013 года на 79-м году жизни скончался ветеран труда Иртышского пароходства **БОРОДИН Анатолий Константинович.**

Анатолий Константинович родился 1 июля 1934 г. в Великом Устюге Вологодской области в семье котельщика судоремонтного завода.

В 1957 году окончил Ленинградский институт инженеров водного транспорта и по путевке МРФ приехал в Омский речной порт. Работал в должности инженера технического отдела, затем в службе портового хозяйства механиком-наставником, заместителем и начальником службы, главным технологом КБ, начальником лаборатории по научной организации труда и управления производством. Последние годы перед уходом на заслуженный отдых — заместителем начальника отдела организации труда и заработной платы. Награжден медалью «Ветеран труда».

Все, кто знал Анатолия Константиновича, будут долго помнить о нем.

3 апреля 2013 года на 88-м году жизни скончался участник Великой Отечественной войны, ветеран труда Иртышского пароходства

**МОЛЬКОВ Рафаэль Александрович.**

Рафаэль Александрович родился 16 мая 1925 года в г. Чкаловске Горьковской области в семье водника.

В 1942 году по окончании десятилетки призван в Советскую армию и направлен в военное училище г. Моршанска Тамбовской области. В июне 1943 г. личный состав училища был направлен на фронт. В бою с немецко-фашистскими захватчиками под Белгородом Р.А. Мольков был тяжело ранен. После госпиталя — комиссован.

В победном 1945 году поступил учиться в Горьковский институт инженеров водного транспорта. В ноябре 1955 года был переведен в Омский речной порт Иртышского пароходства. После приезда в Омск волжанин работал вначале старшим инженером-техником, начальником грузового участка, старшим диспетчером Омского порта.

С 1965 года в течение 10 лет Р.А. Мольков был начальником отдела кадров пароходства, а затем 11 лет — начальником Омского райуправления.

Среди наград ветерана — медали «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «300 лет Российскому флоту».

Руководство ОАО «Иртышское пароходство», Совет ветеранов выражают искренние соболезнования родным и близким покойного. Память о Рафаэле Александровиче останется в сердцах тех, кто его знал.

3 апреля 2013 года на 78-м году жизни скончался бывший работник Иртышского пароходства

**КОЛТУНОВ Василий Леонтьевич.**

Василий Леонтьевич родился 27 октября 1935 года в с. Серебрянниково Алтайского края. После школы трудовую деятельность начал судовым машинистом на пароходе. В 1960 г. окончил Новосибирский институт инженеров водного транспорта и по направлению приехал на Омский судоремонтно-судостроительный завод мастером механосборочного цеха. Активного общественника заметили и вскоре перевели в обком комсомола. С 1962 г. — на освобожденной комсомольской, партийной советской работе. Затем он возвращается в коллектив речников, но уже секретарем партийной организации Иртышского пароходства. Ветераны пароходства больше всего помнят Василия Леонтьевича именно в этой должности.

Несмотря на то что последние годы его трудовой деятельности не были связаны с пароходством, — с 1983 г. работал в орготделе обкома партии, заместителем начальника УВД по Омской области, заместителем управляющего «Эталонбанка», Василий Леонтьевич никогда не терял связи с речниками, всегда с интересом следил за их успехами и участвовал в любых мероприятиях Иртышского пароходства.

Награжден медалью «За трудовую доблесть».

Руководство ОАО «Иртышское пароходство», Совет ветеранов выражают искренние соболезнования его супруге Тамаре Алексеевне, его дочерям и внукам. Светлая память о Василии Леонтьевиче останется в памяти родных, близких, друзей и коллег.

Администрация, Совет ветеранов ОАО «Омский речной порт» с прискорбием сообщают о том, что 3 апреля 2013 г. на 82-м году жизни, после продолжительной болезни, скончался почетный ветеран Омского речного порта, кавалер орденов: Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», лучший докер-механизатор Министерства речного флота

**ВАСИЛЮК Василий Мартынович.**

Вся его трудовая жизнь связана с Омским речным портом. Он был бригадиром укрупненной комплексной бригады, умелым организатором перегрузочного процесса. Бригада В.М. Василюка неоднократно побеждала в социалистических соревнованиях среди портовых бригад России.

Светлый образ Василия Мартыновича Василюка надолго останется в памяти его коллег, а его трудовые подвиги навсегда вписаны в историю Иртышского пароходства и Омского речного порта.

## Здоровье

### ДЛЯ СЕБЯ ЛЮБИМОЙ!

**Наконец-то суровая сибирская погода перестроилась на весенний лад, и это означает, что мы должны следовать её примеру. Весна вступила в свои законные права, поэтому пришло время пробуждаться от «зимней спячки»!**

Специально для вас, милые дамы, Западно-Сибирский медицинский центр разработал программу под манящим названием «ВЕСЕННЕЕ ПРЕОБРАЖЕНИЕ». Побалуйте себя комплексом процедур, состоящим из курса водолечения в сочетании с рефлексотерапией и расслабляющими сеансами сауны.



Одно из самых популярных направлений водолечения — подводный душ-массаж. Он оказывает тонизирующий эффект, снимает ощущение усталости, стимулирует обмен веществ. И это далеко не полный список его достоинств. Помимо большого количества медицинских показаний, этот вид массажа успешно выполняет и косметические задачи, недаром в современной косметологии его называют волшебным средством против целлюлита.

Не меньше приятных ощущений доставит вам рефлексотерапия — древнейший метод традиционной восточной медицины. Рефлексотерапия воздействует на весь организм, настраивая его на саморегуляцию, расслабляет и успокаивает, улучшает сон, дарит заряд положительных эмоций и великолепное настроение.

Для достижения максимального эффекта программа подбирается индивидуально, с учетом показаний и противопоказаний, после консультации врача-физиотерапевта и рефлексотерапевта. А в качестве приятного дополнения — полезные советы от нашего диетолога.

**И. НЕМЧИНОВА.**



«РЕЧНИК ИРТЫША» — газета иртышских речников.  
Учредители: ОАО «ИРТЫШСКОЕ ПАРОХОДСТВО», ИРТЫШСКИЙ БАСКОМФЛОТ.  
Издатель: ОАО «Иртышское пароходство»  
Адрес: г. Омск-24, пр. Маркса, 3.  
Сайт: <http://www.irsc.ru>  
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции:  
г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.  
E-mail: 114@irsc.omsknet.ru  
Телефоны: редактора - 31-87-09, -39-85-74, общий - 39-84-28.  
Факс: (8-38-12)31-85-85 с пометкой «Для редакции».

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Омской области 14 сентября 2009 г. Свидетельство ПИ № ТУ 55-00138.  
Подписной индекс: 53090.  
Газета распространяется по подписке.  
Цена свободная.

Компьютерный набор сделан в редакции.  
Верстка, корректура и печать выполнены в ГП Омская областная типография, ул. Декабристов, 37.  
Подписано в печать по графику в 15.00 12.04. 2013 г.  
Заказ 1209. Тираж 415.