



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫШКА



№ 2 (7884) * Среда, 5 февраля 2014 г. *

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Новость одной строкой

ОТКРЫТИЕ ОЛИМПИАДЫ

в Сочи состоится 7 февраля. По последним данным, в Играх примут участие четыре омских спортсмена: Татьяна Бородулина, Екатерина Баранок (шорт-трек), Надежда Палеева (бобслей) и Александр Попов (хоккей). К Паралимпийским играм в Сочи готовятся биатлонист-колясочник Григорий Мурыгин и лыжница Наталья Кочерова.

«ПРАЗДНИК СЕВЕРА»

проводится в Омской области с 1971 года и ни разу не прерывался. В этом году XLIV областной сельский спортивно-культурный «Праздник Севера-2014» пройдет с 6 по 9 марта в Усть-Ишиме. Там состоятся финальные соревнования по семи видам спорта: зимнему полиатлону, конькобежному спорту, лыжным гонкам, мини-футболу на снегу, мотокроссу, хоккею и шашкам. А финальные турниры по другим пяти видам спорта вынесены за пределы основного праздника - скоростная радиотелеграфия (прошла с 25 по 26 января в Омске), соревнования спортивных семей (1-2 февраля, с. Азово), биатлон (7-9 февраля, р.п. Муромцево), шорт-трек (15-16 февраля, г. Тара). Спартакиада сельских школьников, которая проводится по нескольким видам программы, также пройдет в разных населенных пунктах. Всего в финальных соревнованиях, по предварительным данным, примут участие порядка 900 спортсменов.

В затоне

В ПОМОЩНИКАХ МОРОЗ

Почти три месяца мы радовались температурным рекордам – необычно теплой осени и не по-сибирски мягкой зиме. Даже крещенские морозы нас миновали. Но, как говорится, в природе все должно быть уравновешено. И вот не заставили себя ждать афанасьевские морозы, которые по народным приметам приходятся на конец января – начало февраля. Не зря про эту пору существует поговорка: «Афанасий – Ломонос (31 января) дерет щеки и нос».

У судоремонтников к экстремально низким температурам отношение двоякое: давно уже канули в Лету выморозки и теперь в помощники мороз призывать не стоит. Тем более тем, кто трудится на открытом воздухе, все-таки лучше работаете при средних температурах. С другой стороны, пока не наморозится достаточной толщины льда в затоне, техника туда не пойдет. Поэтому, как ни крути, январских морозов все-таки ждали.

– Но вся беда в том, что пришли они с запозданием, – сетует начальник пункта отстоя флота В.Е. Гусельников. – Лед давно укрыт толстым слоем снега и поэтому промерзает плохо. К тому же из-за тепла поверх льда под снегом выступила вода, и одно это обстоятельство снижает возможную нагрузку на ледовое покрытие до 50 процентов.

К концу января наибольшее значение толщины льда составляло 25-30 см. Этого, конечно, недостаточно для вывода техники на лед. Чтобы ускорить процесс намораживания, шалманы между «Ленанефтями» и танкерами аварийная бригада пункта отстоя расчищала ручными снегоуборочными комбайнами. А ледовую дорогу пришлось делать пока у береговой линии вдоль носов стоящих судов. К расчистке дороги от снега приступили сразу же после рождественских каникул.

Н. БУБЕНЧИК.



1 помощник капитана-2 помощник механика танкера «Ленанефть-2006» Владимир Бадакин, 2 помощник капитана-2 помощник механика танкера «Тимофей Белозеров» Александр Максимов.

Наиболее масштабные работы проводятся на танкере «Ленанефть-2019», который встал на ремонт в мае прошлого года. Еще в июне членами экипажа были разобраны и продефектованы главные и вспомогательные двигатели, но из-за недостатка запасных частей сборка их была перенесена на осень. В этой отсрочке капитан танкера



Идет сборка главного двигателя.

ДЕНЬ ВОИНСКОЙ СЛАВЫ РОССИИ

2 февраля вся страна отметила День разгрома в 1943 году Советской армией фашистских войск в битве под Сталинградом.

Немецко-фашистское командование планировало разгромить Советские войска на юге страны летом 1942-го. В его планы входило: овладеть нефтяными районами Кавказа, богатыми сельскохозяйственными районами Дона и Кубани, нарушить коммуникации, связывающие центр страны с Кавказом, и создать условия для окончания войны в свою пользу. Выполнение этой задачи возлагалось на группы армий «А» и «Б». Но эти планы были разрушены... 200 героических дней обороны Сталинграда вошли в историю как самые кровопролитные и жестокие. Сдача города тогда приравнивалась не только к военному, но и к идеологическому поражению. При обороне города погибли и были ранены более семисот с половиной тысяч советских солдат и офицеров.

На заметку

НОВЫЕ НОМЕРА ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ

Минкомсвязью РФ утвержден приказ, согласно которому на всей территории России с 27 января в службу пожарной охраны и реагирования в чрезвычайных ситуациях можно позвонить по номеру «101», в полицию – по номеру «102», в службу скорой медицинской помощи – «103», а аварийной газовой сети – «104».

Новый короткий номер «115» выделен для единой службы консультативной поддержки граждан при получении государственных и муниципальных услуг в электронном виде. Номера «121» и «123» предназначены для телефонной линии «Ребенок в опасности».

Действующая система нумерации включает короткие номера вызова:

- службы точного времени – «100»;
- сервиса блокировки банковских карт – «116»;
- справочной службы оператора – «118»;
- службы помощи людям с наркотической зависимостью – «120»;
- службы приема телеграмм по телефону – «126»;
- ГИБДД – «127»;
- «телефона доверия» – «128»;
- службы психологической помощи – «129».

Номера можно использовать в сетях местной телефонной связи.

Будни судоремонта

ВСЕМ НЕОБХОДИМЫМ ОБЕСПЕЧЕНЫ

Зимний период – время, когда флот усиленно подготавливается к навигации. В этом году самые большие объемы работ предстоит выполнить на шести танкерах типа «Ленанефть». Всего необходимо провести капитальный ремонт 11 главных и 11 вспомогательных двигателей, проделать большой объем трубных, слесарных и покрасочных работ, а также отремонтировать жилые и санитарно-бытовые помещения.

Юрий Алексеевич Кобзев никого не винит, он все понимает, но, учитывая возникшие обстоятельства, ему просто жаль упущенное время. Если по-хорошему, то капитальный ремонт двигателей мог быть завершен ещё прошлой зимой, сразу же после окончания навигации. Но не всегда все получается так, как хотелось бы. Переживания капитана понять можно, он и весь экипаж заинтересованы в том, чтобы теплоход был готов к эксплуатации. Все усердно трудятся, не гнушаясь тяжелой и грязной работы.

В целом же ремонтные и модернизационные работы на танкере «Ленанефть-2019» планируется закончить к началу навигации 2014 года. В конце января уже завершилась установка второго дна, за которую в середине августа принялась бригада С.Б. Молодцова. Полностью были выполнены трубные работы на палубе и частично – в машинном отделении. Кроме того, заведены шесть полос усиления для укрепления прочности корпуса танкера. Продолжаются модернизационные работы грузовой, осушительной и балластной систем, а также вентиляции в грузовом трюме. Впереди ещё ремонт движительно-рулевого комплекса, все механизмы которого уже в конце января были разобраны и подготовлены к установке. Также плани-

руется оснащение танкера станцией переработки сточных вод «Сток-10».

– В случае её приобретения и установки автономность судна увеличится, не будем ни от кого зависеть, – поделился будущими



Трубопроводчик V разряда Иван Кугаевских.

перспективами капитан танкера. – Все сами будем перерабатывать, а после сливать в чистом виде за борт.

Помимо капитального ремонта двигателей, экипажем были разобраны все механизмы и проверена исправность электрооборудования. На данный момент танкер обеспечен почти всем необходимым.

– Только новый эхолот осталось установить, поскольку старый вышел из строя. А так, все оборудование РНК уже давно приобретено и все радиоуправление соответствует новым требованиям.

(Окончание на 3-й стр.)

В учебных заведениях флота

РАБОТА НАЙДЕТСЯ ВСЕМ!

22 января в актовом зале Омского института водного транспорта состоялась конференция по подведению итогов практики курсантов и студентов ОИВТ в навигацию 2013 года.



Курсант Виталий Алиев рассказывает о работе на теплоходе Иртышского пароходства.

Началась конференция с показа видеоматериалов, подтверждающих не только романтику выбранной ребятами профессии, но и героизм труда речников и моряков. На экране курсанты наблюдали, как непросто пришлось экипажам, попавшим нынешней осенью по воле стихии в ледовый плен Арктики, и как, несмотря ни на что, они вышли победителями из этого противостояния.

Открыл конференцию заместитель директора по СПО Я.М. Стрек, а итоги прохождения практики курсантами в минувшую навигацию подвела начальник учебно-производственной практики Ю.Н. Ляшкова. Она сказала, что на практику

осуществлялось в соответствии с поданными заявками. При этом Юлия Николаевна подчеркнула, что основной базой прохождения практики всегда было и остается Иртышское пароходство. Так, в навигацию 2013 года на судах ОАО «Иртышское пароходство» работало 120 курсантов и студентов. У остальных работодателей цифра эта скромнее и варьируется в пределах 20 штатных должностей.

После рассказов курсантов о том, как они проходили практику в различных судоходных компаниях – ОАО «Иртышское пароходство», ОАО «Енисейское речное пароходство», ООО «Резервстрой», ОАО «Анадырский морской порт», началось, пожалуй, самое приятное. Представители работодателей поочередно выступали со словами благодарности в адрес руководства и преподавательского состава Омского института водного транспорта за квалифицированную подготовку кадров и награждали

Уренгоя, Анадыря. Большинство предприятий, предоставляющих рабочие места для курсантов, оказывают еще и спонсорскую помощь для развития материально-технической базы института, оборудования учебных кабинетов современной компьютерной техникой, для покупки учебно-методической литературы.

районе порта Сабетта была у буксировщиков: ОТА-964, ОТА-975, ОТА-970, РТ-728. В этих экипажах работали и курсанты, которые проявили себя достойно, – не подвели. К тому же по просьбе пароходства на дежурных буксировщиках ОТА-975, ОТА-970 ребята продолжали работать до 24 декабря, наверстывая затем процесс обучения.

За выполнение особо важного задания по доставке грузов в Заполярье в сложных гидрометеорологических условиях курсанты премировались в составе экипажей судов «Ленанефть-2033», «Ленанефть-2034», МБ-1222, ОТА-970, РТ-728. Руководство Иртышского пароходства благодарит всех курсантов и студентов, работавших на судах пароходства, отмечая хорошую подготовку, трудолюбие, высокий воспитательный уровень. Отдельные слова благодарности преподавателям училища за их труд и хорошую подготовку курсантов.



Благодарственным письмом награжден курсант гр. ЭМ-31 Ринат Болежанов.

От ОАО «Иртышское пароходство» поблагодарили курсантов Омского речного училища и студентов высшей школы заместитель генерального директора по персоналу и общим вопросам П.П. Ведерников, начальник отдела кадров Н.И. Напоров и заместитель начальника отдела кадров Б.А. Ступаков:

– Несмотря на сложные условия навигации и работы судов, особенно в завершающий осенний период, руководство пароходства, капитаны судов и мы – кадровики – довольны ребятами. Хочется отметить очень сложную работу экипажей судов в ледовых условиях Обской губы, таких как МБ-1222, оказавшего активную помощь по выводу судов на чистую воду, экипаж «Ленанефти-2034», которая в сложнейших ледовых условиях в порту Сабетта полностью обледенела.

Очень напряженная работа в октябре, в штормовых условиях, в

после процедуры награждения курсантов почетными грамотами, благодарственными письмами и денежными премиями представители



Благодарность Я.М. Стреку за высокий уровень подготовки курсантов.

ОАО «Иртышское пароходство» резюмировали:

– В этом году мы ждем на практику для работы на судах пароходства курсантов и студентов института водного транспорта. Навигация ожидается стабильной и даже напряженной по объемам перевозок и эксплуатации флота. Работа найдется всем!

А в заключение своего выступления представители Иртышского пароходства выполнили еще одну приятную миссию – поздравили с 70-летием ветерана флота, в прошлом капитана, начальника Омской базы флота и начальника речного училища, а ныне – преподавателя специальных дисциплин Омского института водного транспорта Юрия Алексеевича Госпаревича.

Н. ОЛЕНИЧЕНКО.



Искренние поздравления Ю.А. Госпаревичу.

были направлены 57 ребят после II курса, 119 – после III-го и 58 – после IV-го курса. Распределение на предприятия водного транспорта

почетными грамотами, денежными премиями и подарками особо отличившихся ребят. Почетные грамоты пришли также из Красноярска,



Зал не вместил всех желающих.

после процедуры награждения курсантов почетными грамотами, благодарственными письмами и денежными премиями представители

после процедуры награждения курсантов почетными грамотами, благодарственными письмами и денежными премиями представители

Новости отрасли

САБЕТТА РАСПРАВЛЯЕТ ПЛЕЧИ

СТРОЯЩИЙСЯ ПОРТ СТАНЕТ ГЛАВНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ ТЕРМИНАЛОМ СЕВМОРПУТИ

Еще недавно неприметный вахтовый поселок Сабетта, расположенный на восточном побережье полуострова Ямал, был мало кому известен. Но ситуация в одночасье изменилась. Сегодня на Сабетту возложена особая роль – недалеко от поселка строится одноименный морской порт, который должен стать главным транспортным терминалом Северного морского пути – основной судоходной арктической артерии.

Строительство многофункционального арктического порта началось в июле прошлого года и осуществляется в рамках проекта «Ямал-СПГ». Его главная цель: создание на базе Южно-Тамбейского месторождения производства сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн. тонн в год. Поставки «голубого топлива», а также нефти и газового конденсата будут осуществляться морским транспортом в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки, а также в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Участники проекта «Ямал СПГ» – российская компания «НОВА-ТЭК» – крупнейший независимый

производитель природного газа, французская нефтегазовая компания Total и китайская национальная нефтегазовая корпорация CNPC.

Ставка на строительство завода по производству сжиженного природного газа сделана не случайно. Потребность в «голубом топливе» стремительно растет во всем мире, и, соответственно, увеличивается число его производителей. Россия отчетливо понимает: если она придет на этот рынок слишком поздно, то понесет серьезные убытки.

Полуостров Ямал, где реализуется проект «Ямал СПГ», можно назвать идеальной стройплощадкой для подобных идей, так как он по праву считается одной из главных энергоресурсных кладовых России. Сегодня на балансе региона – более 130 нефтяных, нефтегазовых, газонефтяных и нефтегазоконденсатных месторождений. Самым крупным по запасам газа считается Бованенковское нефтегазоконденсатное месторождение, в недрах которого сокрыто 4,9 триллиона кубометров природного топлива. «Ямал, обладая огромным потенциалом, дает возможность для

инновационного прорыва в профильной индустрии, а строительство морского порта Сабетта будет способствовать выходу России в лидеры освоения энергетических ресурсов Арктики и резко усилит экономический потенциал государства», – убежден министр транспорта России Максим Соколов.

«Порт Сабетта расположен в таком месте, откуда легко поставлять товар как в Америку, в Европу, так и в Азию. Это, безусловно, будет разгружать крупные транспортные артерии, такие как БАМ и Транссиб, даст возможность выхода нашему товару на мировые рынки новым маршрутом. Это очень перспективное направление. Государство вкладывает значительные ресурсы в строительство порта Сабетта, главным образом связанные с подводными каналами, ресурсы измеряются миллиардами рублей. И это тот хороший случай, когда государственные ресурсы идут в ногу с вложениями частных компаний».

В. Путин

На строительство морского порта, помимо частных инвестиций, в федеральном бюджете зарезервировано почти 47,3 млрд. рублей. На эти деньги в акватории уже начались работы по углублению дна Карского моря, а в Обской губе создается судоходный канал. Для этого необходимо прорыть почти 500-километровый транспортный и 5-километровый подходный каналы и при этом вывезти со дна около 70 миллионов тонн грунта.

Морской порт, через который по Северному морскому пути сжиженный природный газ будет экспортироваться в страны Азии, Америки и Европы, начнет полноценно функционировать к концу 2016 года. По завершении строительства Сабетта сможет обрабатывать до 30 млн. тонн грузов в год, а в перспективе – до 50 млн., что закрепит тенденцию увеличения объема перевозок по Северному морскому пути. В 2012 году он превысил

1,26 млн. тонн (что на 53% больше, чем в 2011 году), и эти показатели, судя по прогнозам, будут расти. В 2013 году объем перевозок составил уже 1,5 млн. тонн, а к 2015 – должен достичь 4 млн. тонн.

Эксперты отмечают: Северный морской путь становится основной трансконтинентальной магистралью и для отечественных, и для зарубежных перевозчиков, которые рассматривают этот маршрут как оптимальный. Генеральный директор крупнейшей российской судоходной компании «Совкомфлот» Сергей Франк отметил: в Арктике наметилась устойчивая тенденция к значительному росту и коммерческого судоходства. Дело в том, что СМП вдвое короче традиционного морского пути из Европы в Азию через Суэцкий канал. Плюсы нового маршрута уже оценил Китай – в августе этого года по Северному морскому пути в свой первый коммерческий рейс отправился сухогруз Yong Sheng. Он вышел из порта Далянь и достиг Роттердама через 35 дней, тогда как обычное путешествие через Суэцкий канал занимает на десять дней больше.

Поздравляем юбилейщиков февраля!



С 80-летием

Иванову Веру Васильевну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

С 75-летием

Миронову Нину Яковлевну, ветерана труда Иртышской РЭБ флота.

Шляндову

Валентину Афанасьевну, ветерана труда Омского ССРЗ.

Панькову Галину Васильевну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

Коккина Виталия Яновича, ветерана труда Иртышской РЭБ флота.

Прудесеву Зинаиду Федоровну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

Завьялову Раису Дмитриевну, ветерана труда Омского ССРЗ.

Плюхина

Виктора Терентьевича, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 70-летием

Деникина

Ивана Герасимовича, ветерана труда Омского ССРЗ.

Бильман Лидию Ивановну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 65-летием

Топчего

Владимира Федоровича, заместителя главного инженера, начальника отдела охраны труда, окружающей среды и пожарной безопасности.

Тараника

Геннадия Михайловича, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

Новикову Лидию Ивановну, ветерана труда Управления Иртышского пароходства.

Дроздова

Виктора Васильевича, сменного механика РЭУ.

Станчина

Александра Акимовича, сторожа пункта отстоя флота.

Желтоногова

Геннадия Алексеевича, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 60-летием

Хрущева Валерия Павловича, механика-сменного капитана теплохода РБТ-301.

Инкина

Владимира Анатольевича, механика-шкипера плавкрана СПГ-43/83.

Трумн Ирину Николаевну, ветерана труда Омского ССРЗ.

С 55-летием

Яничкина

Владимира Григорьевича, капитана-III помощника механика теплохода РТ-790.

Ярового Анатолия Федоровича, электромеханика-радиооператора теплохода «Ленанефть-2034».

Асачакова

Юрия Владимировича, слесаря по КИПиА-электромонтера электрооборудования РЭУ.

Кривосудова

Алексея Васильевича, слесаря-судоремонтника дизельного цеха.

Олениченко Нину Ивановну, редактора газеты «Речник Иртыша».

Кушкову Ирину Николаевну, уборщицу АХО.

Елохина

Анатолия Аркадьевича, подсобного рабочего АХО.

С 50-летием

Авдеенко

Надежду Александровну, повара «Ленанефть-2034».

Золотарева

Сергея Дмитриевича, помощника механика-шкипера плавкрана «Ганц 4-87».

Терлеева Андрея Васильевича, старшего помощника капитана-I помощника механика ТН-740.

Поздравляем юбиляров. Пусть ваша жизнь будет обильной, как февральские снегопады, чувства глубокими подобно наметенным сугробам, а события яркими, как слепящее солнце последнего зимнего месяца.

БЕЖИТ ЛОШАДКА – СЧЕТ ИЗ-ПОД КОПЫТ. ЧТОБ В СРОК УСПЕТЬ, ТОРОПИТСЯ, СПЕШИТ!

Давно отшумели новогодние празднества, но согласно восточному календарю, Год синей деревянной Лошади по-настоящему начался 31 января. И сейчас – самое время вспомнить о нем.

Работницы цеха зачистки давно уже взяли за правило: на территории цеха делать снежные фигуры символа грядущего года. В этот раз синяя лошадь с золотистой гривой получилась как живая. Кажется, вот-вот взбрыкнет, цокнет копытами и помчится вскачь... Ну а где лошади, там и цыгане.

Готовясь к выступлению на новогоднем корпоративе, лаборант Ирина Сулейманова сшила цыганские костюмы для своих подружек: кладовщицы Натальи Потапченко и лаборанток Татьяны Утехиной и Татьяны Толкачевой. «Цыганочка с выходом» была очень зажигательной!



– Профсоюзная жизнь –

К РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТА ПРИСТУПИЛИ

В конце ноября на пленуме Иртышского баскомфлота была утверждена комиссия по разработке проекта коллективного договора на 2014-2016 годы. И уже сразу после рождественских каникул баскомфлот вышел с предложением к администрации ОАО «Иртышское пароходство» о начале переговоров для разработки проекта коллективного договора. Переговоры начались 20 января на первом совместном заседании единой комиссии по ведению коллективных переговоров, куда вошли по семь представителей от администрации работодателя и работников предприятия.

На первом заседании обсуждено Положение о порядке ведения коллективных договоров, определяющее организацию, порядок, сроки разработки проекта колдоговора. Комиссия рассмотрела и обсудила проект Положения.

До середины апреля комиссия будет собираться по мере необходимости, но не реже одного раза в две недели. На очередном заседании комиссии 4 февраля была рассмотрена II часть коллективного договора «Правила внутреннего трудового распорядка».



ХРОНОГРАФ

1.2. 1788 г. В США запатентован пароход.

1.2. 1851 г. Испытание первой подводной лодки («Le Plongeur-Magine»), спроектированной офицером из Баварии Вильгельмом Бауэром.

2.2. 1943 г. Капитуляция немцев под Сталинградом. Окончание Сталинградской битвы. Сталинградская битва была сражением между войсками СССР и нацистской Германии, Италии, Румынии и Венгрии в ходе Великой Отечественной войны. Сражение за Сталинград было одним из важнейших событий как 1943 года, так в целом и Второй мировой войны.

2.2. 1701 г. Начало Балтийского флота – «Указ о постройке на Ладожском озере шести 18-пушечных кораблей».

2.2. 1709 г. Случайное судно, проходящее мимо острова Мас-о-Тьерра снимает прожившего более 4 лет в одиночестве на острове Александра Селькирка – ставшего прототипом героя Даниэля Дефо – Робинзона Крузо.

4.2. 1719 г. Указ Петра I о проведении первой переписи населения Российской империи.

4.2. 1935 г. Первый испытательный пуск поезда Московского метрополитена.

7.2. 1863 г. 151 год назад в США запатентован первый огнетушитель.

10.2. 1827 г. В Санкт-Петербурге была создана Военно-морская академия.

13.2. 1934 г. Советский пароход «Челюскин» затонул в Северном Ледовитом океане.

16.2. 1957 г. В СССР учреждена медаль «За спасение утопающих».

17.2. 1740 г. Рекордный для Санкт-Петербурга мороз минус 40 °С.

17.2. 1867 г. По Суэцкому каналу проходит первый корабль.

18.2. 1979 г. В Сахаре выпал снег.

ВСЕМ НЕОБХОДИМЫМ ОБЕСПЕЧЕНЫ

(Окончание. Начало на 1-й стр.)



Старший помощник капитана-I помощник механика «Ленанефть-2033» Николай Петров, III помощник механика Илья Киндрок, первый помощник механика «Ленанефть-2010» Алексей Чигринский притирают цилиндрические втулки вспомогательного двигателя.

У нашего танкера повышенный разряд плавания, а поэтому и всем необходимым снабжали раньше остальных, – объяснил Юрий Алексеевич.

На дворе февраль, а значит, ремонтные работы в самом разгаре. Во время проводки полос усиления корпуса пострадали некоторые каюты и бытовые помещения. А это значит, что помимо всего перечисленного с наступлением весны работников деревообра-

батывающего цеха ждет свой фронт работы: необходимо восстановить мастичное покрытие палубы, пол в каютах, утеплить и обшить стены, потолки.

Дел ещё много, но капитан уверен, что к предстоящей навигации теплоход будет полностью подготовлен, тем более видимых причин, препятствующих этому, нет.

Узнав, как обстоят дела с ремонтом на танкере «Ленанефть-2019», мы отправились на «Ленанефть-2033». Здесь силами экипажа ведется капитальный ремонт главных и вспомогательных двигателей. Данные двигатели капитально

не ремонтировались более двадцати лет. В бесперебойной работе механизмов, конечно, главная заслуга механиков, которые на протяжении стольких лет поддерживали состояние двигателей на должном уровне.

В данный момент на «Ленанефть-2033» выполнена треть всей запланированной работы: двигатели разобраны, проведена дефектация и уже началась промывка и под-

готовка узлов к сборке. Нынче проблемы отсутствия тех или иных деталей, без которых нельзя продолжать ремонт, не существует, потому как все необходимые запчасти были получены ещё в ноябре.

– У меня уже было четыре средних ремонта, этот – первый капитальный. Сейчас можно сказать, все идет по накатанной. Конечно, порадовал нынешний судоремонт тем, что все запчасти, которые нам нужны, получаем сразу же. ССХ хорошо работает, на уровне. Если поднимаются какие-либо вопросы, звоним П.С. Евтину, и он все быстро решает. Если какие-то купленные детали не подходят, их без разговора меняют или затачивают. Все очень оперативно. Теперь у нас есть все необходимые новые детали:



Танкер «Ленанефть-2019» на стапелях слипа.



Втулки головки шатуна уже заменены.

поршни, втулки, клапаны, седла, направляющие, верхний подшипник шатуна... В общем, все, что просили, дали, – поделился хорошими новостями I помощник капитана Николай Николаевич Петров.

Аналогичная ситуация и на других теплоходах, где так же капитально ремонтируются главные и вспомогательные двигатели. На танкерах «Ленанефть-2002», «Ленанефть-2023», «Ленанефть-2025» и «Тимофей Белозеров» все работы идут согласно графику, и к началу навигации ремонт должен быть завершен.

А. НОВОШИНСКАЯ.
Фото автора.

ГЛАВНОЕ – НЕ СДАВАТЬСЯ В НАЧАЛЕ

Мир увлечений

У каждого человека должно быть увлечение, которое приносит в его жизнь гармонию, радость и умиротворение. Выбор у всех разный: один вышивает крестиком, другой выжигает по дереву или любит кататься на сноуборде... Не менее интересное хобби у третьего помощника капитана танкера «Ленанефть-2034» Дмитрия Викторовича Власова. Уже четвертый год он в свободное время собирает вертолеты и оттачивает мастерство пилотажа.

Слово «собрать» не всегда трактуется однозначно. Когда мы слышали об увлечении Дмитрия Викторовича, то решили, что он коллекционирует вертолеты. Но узнав, что у него их всего три, задумались: «Почему так мало?» Резонный вопрос, ведь, согласитесь, три вертолета сложно назвать коллекцией. Вот тут как раз стоит вспомнить о втором значении слова собирать – создавать.

Сразу расставим все точки над «и»: вертолеты Дмитрия Власова далеко не игрушки, которые можно купить в «Детском мире» и подарить ребенку на Новый год, это настоящие машины для 3D-пилотирования, только в мини-формате. Сборка вертолета не самоцель Дмитрия, это лишь предварительный этап, который необходимо пройти, чтобы приступить к пилотированию. Для того чтобы осваивать сложные маневры, решающую роль играет не количество техники, а её качество. Поэтому на сборку одного вертолета уходит довольно много времени, спешить нельзя, иначе аварии не избежать. Собирая вертолеты, Дмитрий сам рассчитывает силовую установку, трансмиссию и программирует на компьютере систему стабилизации.

Но вернемся к началу, думаем, всем интересно, как Дмитрий Викторович открыл для себя такое интересное хобби. А произошло это почти четыре года назад, когда он купил сыну товарища в подарок радиоуправляемый вертолет. Тогда, как полагают, решил дома проверить, все ли работает, а после заинтересовался, существуют ли более серьезные модели вертолетов (так сказать, игрушки для взрослых)?

Первым делом зарегистрировался на RC-форуме и долгое время читал, изучал интересующую информацию, общался с опытными в этом деле людьми. А затем решил рискнуть и приобрел в Новосибирске свой первый подержанный вертолет. Управлять такими моделями не так просто, как может показаться на первый взгляд, и Дмитрия Викторовича бывалые «летчики» об этом тоже предупреждали.

– Нам же всегда кажется, что мы не такие, как все. Думаем: «Не важно, что у всех не получалось с первого раза, у меня вот обязательно получится!» Но тут, как говорится, к бабке не ходи... Вероятность того, что при первом полете сразу же разобьешь вертолет, равна почти ста процентам, ну или 99,9. Все так начинают. Для того чтобы управлять вертолетом классической схемы, необходима особая связь

между пальцами и пультом управления, передатчик должен стать продолжением руки, тогда-то все и получится. Сложно на словах объяснить, куда и как нужно нажимать, все происходит на автомате. Поэтому для начала этого автоматизма надо добиться в симуляторе – специальной компьютерной программе. Там почти все так же, как и в реальной жизни: управляешь с помощью передатчика, что, к



слову, не менее сложно, и есть лишь одно отличие – даже если вертолет разобьется, то это ничего не будет стоить.

– А вы тоже свой первый вертолет разбили? – интересуемся, как начинал сам Д.В. Власов.

– Конечно (смеется). Как же без этого. Я первый год только и делал, что разбивал его постоянно. Было это так: собрал, поднял на 5-7 секунд в воздух, уронил, разбил и заново собираю. Некоторые детали после падения становятся непригодными, а в России купить их нелегко. Поэтому приходится заказывать из Гонконга и после ждать доставку не менее месяца. Заранее запастись запчастями тоже не вариант: дорого, да и не знаешь, что именно сломается. Заказываешь по факту, а пока ждешь – тренируешься в авиасимуляторе. И так по кругу.

– И вам не приходила в голову мысль бросить это дело?

– Приходила, и не раз... Думал: «Все, если сейчас разобью, то больше не буду». Но я упорный, решил, что все-таки добьюсь результата. Нашел единомышленников в Омске, они мне подсказали, что да как. Самое главное – не сдаваться в начале. Если сразу забросишь, то потом уже никогда не продолжишь этим заниматься.

Дмитрию повезло, он не остановился на полпути, его направили в нужное русло и дали полезные советы уже более опытные омские «пилоты». Он к ним прислушался, и теперь данное хобби – неотъемлемая часть его жизни. Не останавливает его и тот факт, что увлечение требует немалых капиталовложений. Можно сказать, это одна из главных причин, почему в Омске всего три



человека, которые занимаются 3D-пилотированием профессионально и постоянно, а не от случая к случаю. Они не жалуют ни сил, ни времени, ни денег ради любимого дела. Каждую субботу, если позволяет погода, Дмитрий с друзьями выезжает за город. В городе это делать опасно: если вертолет упадет, в лучшем случае он



Справка

RC-техника – радиоуправляемые модели вертолетов, автомобилей, самолетов, катеров и яхт. В плане управления RC-вертолеты являются самыми сложными. Классическая схема подразумевает наличие основного ротора и хвостового ротора. Основной ротор создает подъемную силу, хвостовой ротор не дает вращаться вертолету вокруг своей оси и позволяет пилоту поворачивать вертолет вокруг своей оси. Также все вертолеты классической схемы можно разделить на две группы: электрические модели и с двигателем внутреннего сгорания.

сам разобьется, в худшем – могут пострадать люди. И как говорят сами «летчики»: «Запускать лучше подальше от зевак, тогда никто не мешает».

Тренироваться в пилотировании необходимо постоянно, иначе теряется навык. Конечно, самое благоприятное для этого время – лето. Но Д. Власов летом находится в навигации, поэтому иногда берет с собой в рейс самый

маленький вертолет, но чаще тренируется на симуляторе. Осенью и весной, когда на улице холодно, но температура не ниже 10 градусов, выезды в поле продолжаются, а для того чтобы пальцы не замерзли, на передатчик одевается специальная утепленная грелка. Когда зимние морозы крепчают, тренировки переносятся в спортивный зал, и на смену габаритным вертолетам приходят миниатюрные. У Дмитрия Викторовича всего три модели летательных аппаратов: самый большой 600-й (длина одной лопасти 60 см), второй чуть меньше – 500-й (с 50-сантиметровой лопастью) и самый маленький вертолет – 150-й. Как оказалось, управлять небольшими вертолетами на природе намного сложнее. Ветер часто относит их в сторону, и на реагирование, обдумывание действий времени почти не остается, приходится действовать чуть ли не молниеносно.

В один из дней, когда погода была что ни на есть летняя, Дмитрий Викторович любезно согласился взять нас в поле и продемонстрировал освоенные им маневры и фигуры. Глядя на то, как вертолет с легкостью кружится в пируэте, а затем идет на посадку именно туда, откуда взлетел, совсем не верилось, что управлять им на самом деле сложно, тем более, после того как Д.В. Власов сам признался в том, что это был его первый «полет» после длительного перерыва. В то время, как вертолет кружился в воздухе, лицо Дмитрия Викторовича выглядело довольно сосредоточенным и серьезным, он ни на секунду не упустил аппарата из поля зрения. Кажется, он абсолютно был увлечен процессом

Одно лето неподалеку коршун гнездилился и несколько раз пытался атаковать вертолет. Но чувство самосохранения сильнее, и он успокоился.

– Насколько далеко может улететь вертолет?

– Все дело в зрении: чем оно лучше у «пилота», тем дальше летит вертолет. То есть отдаляешь его до тех пор, пока хорошо видишь и можешь контролировать все действия. Максимальная дальность полета вертолета классической схемы 2 км.

– Ваши дети не просят «полетать»?

– Просят, но это опасная игрушка. Я как-то дома ремонтировал вертолет, лопасти основные снял, а хвостовые нет, и запустил, не подумав... Кожу с руки как лезвием сняло. После такого опыта дома никогда не запускал, а детям тем более не даю. Это опасно, и, как правило, осознаешь всю опасность только тогда, когда сам столкнешься, – хорошо, если без серьезных повреждений обходится. Слышал, были случаи, когда начинали поднимать вертолет прямо в квартире – у одного горе-испытателя вертолет сквозь телевизор прошел, а у другого более трагичный исход – черепно-мозговая травма. Дочкам нравится смотреть, как я управляю, старшая не изъявляет особого желания поучаствовать, а младшей хочется. Для нее я купил более простой вертолет, которым управлять можно с помощью планшета.

Этим летом, пока Дмитрий Викторович был в навигации, его друзья создали «Омский RC-клуб», который занимается продвижением данного увлечения среди молодых ребят. Участники клуба устраивают соревнования на симуляторах в авиакружках города, которых осталось не так уж много – всего 4. Они стараются заинтересовать школьников, ведь такое хобби в Сибири – редкость. Когда ребята получают достаточную подготовку, они смогут управлять настоящими вертолетами для 3D-пилотирования, которые организаторы клуба уже приобрели на спонсорские деньги. А после смогут принимать участие в RC-соревнованиях, которые часто проводятся не только среди профессионалов, но и среди любителей.

А. НОВОШИНСКАЯ.

На снимке: Дмитрий Власов демонстрирует модель 600-го вертолета. Мощность этого летательного аппарата достигает пяти лошадиных сил, что в пять раз превышает мощность бензопилы «Дружба». Страшно подумать, какую опасность он может представлять в руках неопытного «пилота».

ПАМЯТИ Ю.Г. КОЛМОГОРОВА



28 января 2014 года после продолжительной болезни на 74-м году жизни скончался ветеран труда Иртышского пароходства

Колмогоров Юрий Георгиевич.

Ю.Г. Колмогоров родился за три дня до начала Великой Отечественной войны 19 июня 1941 года в г. Горьком. По окончании школы в 1958 году пошел учеником слесаря на завод фрезерных станков.

Трудовая деятельность Юрия Георгиевича Колмогорова в Иртышском пароходстве началась уже после службы в армии и по окончании Горьковского института инженеров водного транспорта в 1968 году с должности инженера-диспетчера службы перевозок и движения флота. Через несколько лет он становится главным диспетчером.

Затем, как грамотного, высококвалифицированного специалиста, способного решать поставленные задачи, его назначают начальником отдела по транспортному освоению и эксплуатации малых рек.

С развитием предприятия, внедрением новых технологий в 1983 году Ю.Г. Колмогоров переводят на должность заместителя начальника, а затем и начальника информационно-вычислительного центра. Более 20 лет Юрий Георгиевич возглавлял отдел информатизации и статистической отчетности. Он был одним из инициаторов организации мониторинга диспетчерской службы пароходства, что позволило сократить простои флота, улучшить экономические показатели работы как сухогрузных, так и нефтеналивных судов. В целях оптимизации управления производством, сокращения дополнительных расходов он принимал непосредственное участие в компьютеризации пароходства. Творческий подход к делу, богатый опыт помогли Ю.Г. Колмогорову внедрить в организацию служб пароходства современные программы.

За выполнение на высоком профессиональном уровне трудовых обязанностей, активное проведение экономических реформ на водном транспорте, успешное выполнение производственных заданий Ю.Г. Колмогоров был награжден медалью «300 лет Российской флоту», отраслевыми знаками «Почетный работник речного флота», «Отличник речного флота».

Юрий Георгиевич был жизнелюбивым и жизнерадостным человеком.

Выражаем соболезнование родным и близким покойного.

Руководство Иртышского пароходства, Совет ветеранов.

«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.flot55.ru>
Редактор Н.И. ОЛЕНИЧЕНКО.

Адрес редакции: г. Омск-24, пр. Маркса, 3, комн. 330.
E-mail: 114@flot55.ru
Телефоны: редактора - 31-87-09, 39-85-74, корреспондента - 39-84-49, 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 ГПО Омская областная типография, г. Омск, ул. Декабристов, 37. Подписано в печать по графику в 15.00 30.01. 2014 г. Заказ 324. Тираж 615.

