



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 20 (7902) * Четверг, 13 ноября 2014 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

НАКОНЕЦ-ТО НА «ПЯТИДНЕВКУ»!

В течение нескольких последних лет ежегодно с 1 ноября вступал в силу приказ генерального директора «О вводе режима неполной рабочей недели в ОАО «Иртышское пароходство». Приказ обосновывался продолжающимся финансовым кризисом экономики. Четырехдневный график устанавливался на полгода и распространялся не на всех работников акционерного общества. Так, например, прошлый межнавигационный период на «четырёхдневке» трудились лишь работники Управления пароходства и порта Большеречье. И вот, наконец-то, в этом году мы все будем трудиться полную рабочую неделю!

ОСЕННЯЯ ДЕФЕКТАЦИЯ ЗАВЕРШЕНА

В этом году осеннее докование и слипование было запланировано в пределах 71 единицы флота. И эта задача в полном объеме выполнена. Судоподъемные участки должны закончить свою работу к середине ноября. Последними на слип поднимут теплоходы «Беломорский-28», РБТ-301, РТ-826. А всего на слипе зимний ремонт будет проводиться на 18 судах. В доке в межнавигационный период будут ремонтироваться три теплохода: РТ-652, ОТА-962, ОТА-777 и два пассажирских понтона из Черлака. Кроме того, суда, на которых намечен большой объем судоремонта, сконцентрируются поближе к производственным цехам. После разоружения дока к нему под-

ведут НСКПО-2, ТНМ-31, РНК-1, РТ-728, на которых будут производиться ремонтные работы. А у борта баржи, которая стоит за саморемонтным цехом, встанут «Григорий Усиевич», РТ-837, РТ-705 и плавкран № 4. На причальную стенку поднимем теплоход СБ-1, которому перед очередным освидетельствованием Речным регистром необходим ремонт корпуса и движительно-рулевого комплекса. У крана СПГ 43/83 встанут суда, на которых также намечен большой объем судоремонтных работ. Это теплоходы ОТА-964, «Лена-нефть-2010» и кран КПЛ-1.

В. Бельгард,
главный инженер Омского ССРЗ.

ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ НАВИГАЦИИ-2014



По оперативным данным за навигацию 2014 года флотом ОАО «Иртышское пароходство» перевезено 668,9 тысячи тонн грузов. Это немногим больше, чем за навигационный период прошлого года. В том числе нефтеналивные перевозки составили 198,5 тысячи тонн. Сухогрузные перевозки по сравнению с аналогичным периодом прошлого года возросли почти вдвое и составили 470, 5 тысячи тонн.

От аренды флота получено 169 029 тысяч рублей, включая платежи от аренды грузового флота 126 350 тысяч рублей и пассажирского флота 42 679 тысяч рублей. Всего от перевозочной деятельности получено доходов 692 910 тысяч рублей.

Отрадно, что экономические показатели этого года лучше прошлогодних на 36 млн. рублей.

В. Мельничук,
начальник службы маркетинга.

Зачистка флота

КОТЕЛЬНАЯ – СЕРДЦЕ СПЕЩЕХА

Именно так с гордостью о своем рабочем месте говорит механик котельной Сергей Иванович Гачкайло. И с ним нельзя не согласиться. Ведь котельная как недостающий элемент в цепочке, без которого цех зачистки нефтеналивного флота попросту не сможет функционировать.



Механик С.И. Гачкайло (слева) и сменный механик котельной цеха зачистки С. Н. Шабалин.

Котельная выполняет одну из самых главных ролей в процессе зачистки. Здесь вырабатывается пар, который подается на НЗС и приводит в действие все механизмы, насосы и инжекторы. Этим же паром до необходимой температуры нагревается моющий раствор, которым осуществляется непосредственная промывка нефтеналивных судов.

– Без зачистки ни одно судно на отстой ставить нельзя. В разгар навигации замывка также необходимое условие в случае смены перевозимого груза, – кратко прокомментировал рабочий процесс С. И. Гачкайло.

Для того чтобы постоянно нагревать 1200 тонн воды и поддерживать температуру пара не менее 140 градусов, в распоряжении механика и оператора котельной имеется три паровых котла. Чаще всего с поставленной задачей справляется один или два из них. В прошлом году был установлен и запущен в эксплуатацию новый паровой котел. Вместе с механиком котельной продемон-

стрировал новое оборудование и назвал все его преимущества также и сменный механик котельной Сергей Николаевич Шабалин. Новый котел не идет ни в какое сравнение с теми, которые эксплуатируются здесь уже в течение четверти века. Отличия не только внешние: приобретенный агрегат подает пар почти мгновенно. Мгновенно, по словам работников цеховой котельной, это в течение 20 минут. Старые котлы с этой задачей справляются, как правило, минимум за 3-4 часа. Кроме того, новый паровой котел проще в обслуживании: управляется компьютером, а подача воды происходит автоматически.

Что касается непосредственно самой зачистки флота, то экипаж нефтезачистного комплекса в этом году принялся за работу в первых числах мая. За весь навигационный период промывта и зачищена 101 единица флота.

Массовая осенняя промывка пришла, как и в прежние годы, на начало октября. Первыми зачищались танкеры ТН-673,

«Григорий Усиевич», «Сергей Манякин», «Лена-нефть-2006», в двадцатых числах – суда сторонних организаций, а сразу после них пришел черед готовиться к зимнему отстою танкерам ТН-722 и ТН-684, которые в этом году последними из всего транзитного флота Иртышского пароходства вернулись в затон.

28 октября было промыто судно-сборщик НСКПО-2, а с 5 по 10 ноября проводилась самозамывка НЗС, после чего станцию подготовили к дефектации корпуса.

Всего на НЗС в три смены трудятся 12 человек экипажа. В разгар зачистки сложно заставить всю смену на одном месте. И день, когда мы побывали в спеццехе, был именно таким: поговорить удалось только с помощником механика Александром Федоровичем Ведерниковым, да и то недолго. А.Ф. Ведерников – один из самых опытных работников: на НЗС он трудится уже более 20 лет. Коллеги его характеризуют как добросовестного, исполнительного и ответственного работника, в коллективе его ценят и уважают.

Зачистка судов – крайне трудоемкий процесс. По продолжительности он может занимать от четырех часов до нескольких суток. Иногда на то, чтобы замыть танкер, перевозящий темные нефтепродукты, а после выкачать остатки, требуется от пяти до семи дней. Больше всего остатка в трюмах, как правило, остается после сырой нефти, когда содержащийся в ней парафин выпадает в осадок и под воздействием низких температур затвердевает.

В этом году по сравнению с прошлым, количество остатков заметно сократилось.

Общее количество высоковязкой массы с примесью воды, песка и продуктов коррозии металла, оставшейся со всех теплоходов, в этом году составило не более 10 тонн, что, конечно, говорит о высоком качестве перевозимых нефтепродуктов.

Сроки выполнения зачистных работ зависят не только от чистоты нефти и объема остатков, но также и от человеческого фактора.

(Окончание на 2 стр.)



У нефтезачистной станции промывается танкер ТН-741.

РЕМОНТ СЛИПА

Слип Г-300 был построен в Иртышской РЭБ в 1970 году. С тех пор он верой и правдой служит Иртышскому пароходству. На нем круглогодично проводятся ремонт и техническое обслуживание всех самоходных и несамоходных судов не только нашего акционерного общества, но и других судоходных компаний бассейна.

По истечении сорока с лишним лет напряженной работы слип и сам уже нуждается в ремонте. Безусловно, локальные работы по устранению неполадок за этот период проводились, но капитального ремонта не было.

И вот в середине нынешнего лета началась замена сгнивших шпал и изношенных рельсов на первых трех железнодорожных путях слипа. Места пересечения рельсов забетонировали, чтобы тележка не «прыгала» из-за перепада высот. Кроме того, проведена модернизация части слипа – добавлен один откатной путь, который позволит технологически правильно и безопасно поднимать «Лена-нефти» на установку двойного дна.

Ремонт слипа длился ровно два месяца, до середины сентября, пока в затон не начали возвращаться из рейсов теплоходы. Сейчас по новым путям ежедневно поднимаются и опускаются продефектованные суда. Всего за осенний период необходимо прослиповать порядка двух с половиной десятков теплоходов.

21 ноября в России отмечается день бухгалтера

ПИФАГОР ОТКРЫЛ, ЧТО МИРОМ ПРАВЯТ ЦИФРА И ЧИСЛО. В ЭТОМ СМЫСЛЕ ВЫ – КУМИРЫ, ВАМ, КОНЕЧНО, ПОВЕЗЛО!



У представителей практически всех профессий есть свои праздничные дни, но совсем непросто обстоят дела с профессиональным праздником российских бухгалтеров. В календаре профессиональных праздников в честь дня бухгалтера красным цветом не помечена ни одна дата. Официально в России дня бухгалтера нет... Однако большинство бухгалтеров традиционно отмечают этот праздник 21 ноября, в день, когда Б. Ельцин в 1996 году подписал закон «О бухгалтерском учете». Нет ни одной организации, которая бы могла обойтись без специ-

алистов этого профиля. Потому что без грамотного учета финансов вести любые хозяйственные дела невозможно. Именно от четкой и внимательной работы бухгалтеров зависит не только успех отдельно взятого предприятия, но и экономика всего государства. Сегодня в России насчитывается более 3,5 миллиона людей этой профессии. А в бухгалтерии Иртышского пароходства трудятся четырнадцать человек: Елена Павловна Лебедева, Вера Ильинична Андрущенко, Лариса Николаевна Попова, Ирина Владимировна Куминова, Оксана Владимировна

Литвиненко, Светлана Валерьевна Брызгова, Елена Владимировна Воложанина, Елена Александровна Дубенюк, Галина Максимовна Каленская, Любовь Пантелеймоновна Каспирович, Ирина Евгеньевна Криг, Светлана Викторовна Чеснокова, Оксана Борисовна Шаркунова и Светлана Владимировна Яновская.

Сердечно поздравляем коллектив бухгалтерии с профессиональным праздником! Желаем, чтобы все у вас в жизни ладилось и также прекрасно складывалось, как суммы, которые вы слагаете!

ОМСК И ОМИЧИ

«ЯБЛОНЯ В ЦВЕТУ – КАКОЕ ЧУДО!»

По итогам 4-месячного голосования жители Омской области выбрали яблоню зеленым символом региона. Теперь этот символ высадят в Москве и Севастополе.

Как и ожидалось, зеленым символом Омской области выбрана яблоня сибирская. В течение четырех месяцев каждый россиянин имел возможность выбрать, какое растение станет символом региона, в котором он живет. 31 октября завершился первый этап всероссийской акции «Аллея России». В самом масштабном в истории страны экологическом опросе приняло участие более трех миллионов человек.

В Омской области победила яблоня сибирская. За нее было отдано свыше 16 тысяч голосов жителей. Яблоня опередила березу, астру, рябину и калину.

И это не случайно, ведь яблоня неразрывно связана с историей нашего региона. Яблоня сибирская – первое завезенное в Омскую область плодородное растение. В 1889 году член Географического общества Павел Яшеров привез его из Забайкалья, высадил семена и следил за их акклиматизацией. Дерево, посаженное 125 лет назад ученым, до сих пор растет напротив здания краеведческого музея. В честь нового сорта плодового растения были названы магазин и остановка общественного транспорта «Яблонька».

– Как показал подсчет голосов на всероссийском сайте акции, омичи более активно участвовали в выборе растения-символа, чем жители соседних сибирских территорий, – сообщили в пресс-службе облправительства.

Вслед за подведением итогов голосования во всех регионах страны стартует второй этап проекта. Оргкомитет акции начнет работу по созданию парковых зон «Аллея России», представляющих все разнообразие природного мира России. Первые «Аллеи России» решено создать в Севастополе и Москве. Посадить зеленые символы России в этих городах планируется к 70-летию Победы.

Новости отрасли

САБЕТТА СТРОИТСЯ

17 октября в строящемся морском порту завершились дноуглубительные работы, к которым в эту навигацию приступили 1 августа.

Всего было привлечено 19 судов. Период проведения дноуглубительных работ в морском порту Сабетта, в связи со сложной ледовой обстановкой, был ограничен и составлял 10 недель. Несмотря на более сложные, по сравнению с 2013 годом, ледовые условия суда прибыли к месту производства работ в плановые сроки. Гидрографические работы и весь комплекс инженерно-экологических изысканий были выполнены до прибытия судов, что позволило сразу приступить к дноуглубительным работам на морском и подходном каналах, а также в акватории порта.



Дноуглубительные работы ведутся в акватории порта Сабетта.

ФГУП «Росморпорт» осуществляет дноуглубительные работы в морском порту Сабетта с 2012 года. За последние 2 года суммарный объем дноуглубительных работ на подходном канале и в операционной акватории у причалов морского порта составил почти 10,9 млн. куб. м. С 2013 года Сабетта может принимать крупнотоннажные суда, включая ледоколы. В 2014 году был запланирован почти двукратный рост показателей ди-

намики строительства подводных гидротехнических сооружений морского порта. В середине октября в морском порту Сабетта и на морском канале Обской губы были завершены все запланированные мероприятия по проведению дноуглубительных работ в навигацию 2014 года. Планируемый объем работ текущего года в 21,5 млн. куб. м был достигнут к 7 октября 2014 года, что составляет более 30% от общего проектного объема дноуглубления. Общий объем дноуглубительных работ в Сабетте, по предварительным оценкам, составит 70 млн. куб.м грунта. На сегодняшний день на морском канале по всей его протяженности (50 км) создана прорезь шириной 105 м и с проектной отметкой дна (минус 15,1 м в Балтийской системе высот). «Это позволит в зимнюю навигацию 2014-2015 годов осуществлять проводку судов с крупногабаритными строительными грузами для строительства объектов береговой инфраструктуры к причалам порта Сабетта», – отмечается в сообщении информгентства.

Окончательная демобилизация всех судов дноуглубительного и вспомогательного флота была осуществлена 17 октября. До конца текущего года, помимо выполнения дноуглубительных работ по строительству подводных гидротехнических сооружений морского порта, также запланировано начало строительных работ корневой части юго-восточного ледозащитного сооружения.

Фото В. Кушенко.

КОТЕЛЬНАЯ – СЕРДЦЕ СПЕЩЕХА

(Окончание. Нач. на стр. 1).

В последние годы был значительно сокращен количественный состав работников НЗС, а объем работ, напротив, остался прежним. И хотя с поставленной задачей команда справляется, мало кто знает, каких это стоит усилий.

Если после механической промывки результат остается почти нулевым, то рабочие спускаются в танки для проведения ручной зачистки.

– Этой зимой в планах на ручную зачистку стоят шесть «Ленанефтей». Но если раньше во время ручной зачистки приходилось лопатами выгрести всю оставшуюся вязкую массу, то в этом году необходимо будет провести только ошкрябку, что значительно упрощает задачу, – поделился планами на зиму начальник цеха зачистки нефтеналивных судов Юрий Владимирович Пестов. – Как-то на выполнение ручной зачистки трудоустроивались не наши флотские люди, а со стороны. Больше одной недели никто не выдерживал, уходили, потому что очень тяжело. Можете представить, какой непосильный труд у наших работников в зимний период.

Посменно в цехе зачистки работают и лаборанты. Они для анализа и проверки берут

пробы воды, которая поступает в котлы для выработки пара. После перевозки светлых грузов в трюмах танкеров первым делом путем принудительной вентиляции паром уменьшается концентрация газов. И когда танкер остывает до уличной температуры, лаборанты делают

замеры, после которых выдается справка, что теплоход готов под смену груза или для постановки на зимний отстой. Соответственно, точно такая же процедура обязательна перед тем, как экипаж приступит к ручной зачистке или к иным работам в трюмах. Поэтому от внимательного наблюдения лаборанта зависит не только чистота окружающей среды, но и жизнь людей. Ведь если концентрация газов по-прежнему останется высокой и человек спустится в трюм, это может обернуться большой трагедией.

Понимает степень своей ответственности и начинающий лаборант Алена Утехина. В цехе зачистки она работает первый год, все нюансы и особенности данной профессии ей известны от мамы – Татьяны Викторовны Утехиной, которая трудится в спеццехе лаборантом последние четыре года.

Навигация 2014 года для экипажей судов Иртышского пароходства завершилась несколько раньше, чем в прошлом году, но надо сказать, оно и к лучшему. Ведь нынешняя осень выдалась непривычно морозной и могла сыграть злую шутку с теплоходами, вовремя не успевшими вернуться в затон.

А. НОВОШИНСКАЯ.

Фото автора.



Лаборант А. А. Утехина.



Помощник механика НЗС А.Ф. Ведерников поворачивает вентиль подачи пара.

Поздравляем юбиляров ноября!

С 85-летием
Шикалову
Марию Егоровну,
ветерана труда
Иртышской РЭБ
флота.



Палееву
Елизавету Федоровну,
ветерана труда Омского
ССРЗ.

Айтбаева Мухаметхалы,
ветерана труда Иртышской
РЭБ флота.

Прунякову
Марию Дмитриевну,
ветерана труда Черлакско-
го отстойного пункта.

С 75-летием
Мякишева

Владимира Степановича,
слесаря-инструменталь-
щика БПУ.

Петрова
Михаила Павловича,
ветерана труда Омского
ССРЗ.

Васильеву
Нину Игнатьевну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

Васильева
Игоря Федоровича,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

С 65-летием
Оплетаеву

Валентину Александровну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

Соковнину
Людмилу
Васильевну,
ветерана труда
Омского ССРЗ.

Яковлеву

Людмилу Владимировну,
ветерана труда Омского
ССРЗ.

С 60-летием
Петренко

Александра Васильевича,
мастера ремонтно-эксплу-
атационного участка.

С 55-летием
Крюкова

Сергея Владимировича,
старшего помощника
капитана-первого помощ-
ника механика теплохода
РТ-837.

Перевозчикову
Наталью Анатольевну,
ветерана труда Управления
Иртышского пароходства.

С 50-летием
Степанова

Романа Григорьевича,
старшего помощника
капитана-второго помощ-
ника механика танкера
ТН-1007.

*Поздравляем юбиляров
ноября! Пусть ваша
жизнь будет такой
же светлой, легкой и
волнующей, как первые
снежные узоры на окнах
в морозное утро!*

Твои люди,
Иртыш!

ЖИЗНЬ, ПОСВЯЩЕННАЯ РЕКЕ

29 октября 2014 года ветеран Великой Отечественной войны, ветеран труда Иртышского пароходства Нина Васильевна Силантьева отметила 99-й (!) день рождения. И хотя о возрасте женщины говорить не принято, сегодня не сказать о такой дате просто невозможно!

В этот день в адрес именинницы прозвучало много теплых слов, приятных пожеланий, благодарностей от близких людей и тех, кто не забыл про ее трудовой вклад в развитие пароходства.

Нина Васильевна родилась в Омске и уже с юношеских лет решила посвятить себя реке и работе на речном флоте. Она без всяких сомнений поступила и в 1934 году успешно окончила эксплуатационное отделение Омского техникума водных путей сообщения (ныне ОРУ), а затем всю жизнь трудилась на водном транспорте.

Попав по распределению в Якутск, в Ленское пароходство, она до 1941 года работала там диспетчером, а в тяжелое военное время с 1941-го по 1944-й трудилась в Енисейском пароходстве инженером по воинским перевозкам. Этих грузов по реке для фронта отправлялось великое множество, но ни-

кто не знал, что это был за груз, так как перевозили под грифом «секретно». Затем с реки эти грузы перегружались в воинские эшелоны на железной дороге.

В 1944 году Нину Васильевну перевели в Нижнеиртышское пароходство, работе в котором она отдала более 30 лет. Трудилась диспетчером, главным диспетчером в Тарской пристани, Салехардском порту, Тазовской пристани, Омском речном порту и Управлении пароходства. Работая в Управлении – в отделе, который назывался фабрикой механизированного учета, где руководителем был Иван Иванович Тукиш, быстро освоила профессию инженера-экономиста. Ей постоянно приходилось бывать в командировках с проверками во всех пунктах бассейна. Но Нина Васильевна никогда не боялась никакой работы и честно, с большой любовью и высокой

ответственностью выполняла ее. В этой должности Нина Васильевна пребывала до выхода на пенсию, но сидеть дома оказалось не в ее характере, и затем до 75 лет она трудилась на теплоходе «Здоровье» и в больнице водников.

Проработав в общей сложности на водном транспорте без малого 60 лет, в том числе в Иртышском пароходстве – более 30 лет, и став профессионалом высокого класса, она осталась скромным, обаятельным человеком, про которого принято говорить: «Человек с большой буквы!»

За многолетний и добросовестный труд Нина Васильевна имеет награды: орден Трудового Красного Знамени, медали «За доблестный труд в Великой Отечественной



войне», «Ветеран труда», памятные медали ко Дню Победы.

Мы от души поздравляем Вас, уважаемая Нина Васильевна, с 99-летием со дня рождения! Низкий Вам поклон за самоотверженный труд в военное лихолетье, в мирные дни и за то, что Вы смогли преодолеть все испытания на жизненном пути.

Желаем Вам здоровья на грядущие времена, благополучия в Вашей семье и чтобы мы вместе с Вами смогли встретить еще не один юбилей!

Наталья АВИЛОВА.

Фото из семейного архива.

По фарватеру воспоминаний

«В ОДИНОЧКУ НИКАКИХ ОТКРЫТИЙ НЕ БЫВАЕТ...»

Вопросов и задач, требующих внимания Совета, всегда было предостаточно.

– В первую очередь мы всесторонне рассматривали предложенные кандидатуры на командирские должности. Весь коллектив был подобран грамотно и ошибок не допускали, – вспоминает В.А. Филонов.

Помимо назначений, Совет командиров разбирал и спорные вопросы: искали пути решения различных проблем, которые могли возникнуть на теплоходах. Если была необходимость, подготавливались заявления и обращались во всевозможные инстанции для успешного разрешения того или иного конфликта. На обсуждение определенной темы всегда приглашали всех заинтересованных лиц и коллективно разрешали любой внутри-судовой спор.

– Еще Совет командиров выполнял воспитательную работу: при необходимости, брали на поруки нерадивых. Обычно до наказаний или выговоров дело не доходило... Пожурим, дадим понять, что не прав оказался, и на этом вопрос считали исчерпанным. Но если провинность была слишком серьезной (такое все же иногда случалось), то человека сразу снимали с должности и в течение шанса уже не давали. Потому в пароходстве и работали самые достойные. Кроме того, мы часто решали и всевозможные вопросы по партийной линии.

Когда было необходимо, оказывали еще и моральную под-

Решение многих задач порой требует коллективного мнения. В Иртышском пароходстве вопросы, имевшие отношение к плавсоставу, всегда разбирались Советом командиров. В течение 15 лет его возглавлял Владимир Алексеевич Филонов. Сегодня он расскажет о том, какие темы обсуждались на заседаниях и какую роль в жизни речников играл Совет командиров.

держку работникам плавсостава. Например, помогая быстрее освоиться молодому капитану, только что заступившему на должность, всегда старались дать ценные советы.

В 80-х годах в Совет командиров входило около 20 человек: заместитель директора по флоту, капитаны и механики разных судов. Результаты проделанной Советом работы были известны всему коллективу предприятия. На стенде вывешивались решения каждого заседания.

В Совете командиров, который вплоть до его расформирования в 1991 году возглавлял Владимир Алексеевич Филонов, работали известные капитаны Н.Е. Власюк, М.П. Листопадов, Ю.И. Шульман... В те годы для обсуждения значимых вопросов собирались по мере поступления неотложных дел, и происходило это чуть ли не ежедневно.

– Работа Совета командиров высоко ценилась в наше время. Он был необходим, поскольку плавсостав многочисленный, и руководство ИРПА не всегда успевало реагировать и оперативно решать все возникающие вопросы, а мы же все друг друга прекрасно знали. Благодаря Совету командиров кадровый вопрос был поставлен очень серьезно: кого попало на командирскую должность не назначали. Также нам было не безразлично, если кого-то из коллег



хвалили за какие-нибудь заслуги в министерстве. От своей работы умели получать удовольствие, а славой пароходства гордились несказанно.

Владимир Алексеевич приехал в Омск из Ростова в 1961 году сразу после окончания речного училища. К диплому у него имелось приложение, необходимое для освоения Севера – «разрешение на выход в море». В городе на тот момент людей с таким документом почти не было. А северные широты В.А. Филонов полюбил годом ранее, когда, будучи на практике, участвовал в перегоне судов Северным путем на Лену.

Начиная с 1961 года, Владимир Алексеевич усердно трудился в пароходстве всю жизнь. Начиная на колесном пароходе «Пржевальск». Капитаном был на теплоходах «Россия», «Александр Суворов», «Морской-9», РФ-608. Общий стаж его работы на флоте 46 лет. В последние годы ходил в «загранку», под руководством своих же учеников.

– Мои ученики по всему мировому океану работают, – не без гордости произносит Владимир Алексеевич.

И это понятно. Проработав всю жизнь на флоте, Филонов полюбил его всей душой, потому и ученики как родные: радуется каждому их успеху и достижению. Среди достойных преемников, крепко-накрепко связавших свою жизнь с водным транспортом, есть те, кто не один десяток лет трудится в Иртышском пароходстве, – А. Городничев, капитан танкера «Ленанефть-2010», в «Палмали» – В. Семенов и в судоходной инспекции – И. Сулов.

Не забывает Владимир Алексеевич и людей, благодаря которым сам когда-то прикипел к флоту.

– Николай Еремеевич Власюк был моим первым учителем. Под его наставничеством мы вместе с Шульманом делали свои первые шаги на морях, – вспоминает ветеран.

Также тепло и с уважением А.В. Филонов отзывается о ме-

ханиках, с которыми ему доводилось вместе работать:

– Аникин Иван Иосифович – знаменитый самоучка. Не окончил университетов, но был очень грамотным специалистом, сам проводил любой ремонт на судне. Смольников Николай Изосимович – очень достойный и талантливый механик. Хочется отметить электромеханика Старостина Вячеслава Михайловича и механика Анатолия Анатольевича Реброва. С последним мы и по сей день поддерживаем дружеские отношения. Благодаря всем этим людям моя жизнь стала такой, какая есть. Мы вместе столько повидали... В одиночку ведь никаких открытий не бывает! Поэтому я считаю, что капитан должен достойно относиться к своей профессии и к людям, с которыми работает. Ему нельзя размениваться по мелочам, и необходимо гордиться работой, которую выполняет. Я думаю – это самое важное, что должен знать капитан!

Находить удовольствие в работе – главное жизненное правило ветерана. Владимир Алексеевич и сейчас ему следует неуклонно: летом усердно работает на даче, в этом году вместе с сыном Андреем достраивали баню. Кстати, Андрей Владимирович уже 18 лет трудится в пароходстве. Прежде вместе с отцом ходил в рейсы, а последние восемь лет выполняет обязанности старшего электромеханика дока. Что может быть лучше для отца, чем видеть свое продолжение в сыне!

В. АЛЕКСАНДРОВА.

**На страже
здоровья**

МЫ ВАМ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОМОЖЕМ!



– Оксана Борисовна, скажите, какие гинекологические заболевания наиболее распространены?

– На сегодняшний день лидирующее место среди гинекологических заболеваний занимают миома матки и киста яичника. Миома – это доброкачественная опухоль тела матки. По статистике, частота заболеваемости миомой к 35 годам составляет 35–45 процентов среди всего женского

По статистике, миома занимает около 30 процентов всех гинекологических заболеваний и обнаруживается у 80 процентов женщин, которые могут не испытывать никаких изменений в собственном организме. Об актуальных проблемах женского здоровья мы побеседовали с заведующей гинекологическим отделением Западно-Сибирского медицинского центра ФМБА России Оксаной Борисовной Калининой.

населения. При этом пик традиционно приходится на возрастную группу 35–50 лет, однако в последнее время заметна тенденция «омоложения» заболевания, то есть миомы все чаще диагностируются у женщин молодого репродуктивного возраста. Киста яичника – доброкачественное новообразование с различным содержанием в структуре. Болезнь очень часто наблюдается у молодых женщин, реже она встречается у женщин после 50 лет и называется уже кистой яичника.

– Если болезнь диагностирована, есть ли риск развития онкологии?

– Несмотря на то, что оба заболевания относятся к доброкачественным опухолям, нужно быть внимательными и не забывать об онконастороженности. Риск развития злокачественных новообразований всегда есть, но не стоит впадать в панику. Важно следить за своим здоровьем, обращать внимание на симптомы, которые доставляют дискомфорт. Но следует также знать о коварности миомы, которая заключается в том, что у половины пациенток это заболевание может долгое время протекать бессимптомно. Поэтому важно посещать

специалиста два раза в год для планового осмотра.

– Какое лечение показано пациенткам с данными заболеваниями?

– Долгое время при постановке диагноза миомы матки или кисты яичника единственным лечением, на которое могла рассчитывать пациентка, была гистерэктомия (удаление матки). В настоящее время она применяется все реже, уступая место более современным, малотравматичным и высокоэффективным методам. Так, наше гинекологическое отделение выполняет органосохраняющие реконструктивно-пластические операции малоинвазивным доступом. **Основная задача такого хирургического вмешательства – сохранение основных органов репродукции женщины.** Операции выполняются через несколько маленьких проколов или мини-разрезов, что значительно облегчает восстановительный период, к тому же немаловажен и косметический эффект.

– Сколько стоит хирургическое лечение и выделяются ли какие-то квоты на эти цели?

– Западно-Сибирский медицинский центр ФМБА России (больница водников) – единственное в омском регионе лечебное учреждение федерального уровня, оказывающее высокотехнологичную медицинскую помощь за счет средств федерального бюджета. Выделяются федеральные квоты и для выполнения операций по гинекологическому профилю. Таким образом, для пациенток, проживающих на всей территории России, хирургическое лечение по квоте будет бесплатным. На консультативный прием можно записаться по телефону **23-63-87.**

Не стесняйтесь говорить о проблемах и будьте внимательны к своему здоровью! В моей практике много пациенток, которые после хирургического лечения миомы матки обрели радость материнства и избавились от проблемы, доставляющей дискомфортные ощущения.

– Спасибо, Оксана Борисовна, за подробную и обнадеживающую многих женщин информацию.

И. НЕМЧИНОВА.

Технический прогресс

САМОЕ БЫСТРОЕ СУДНО В МИРЕ

Австралийская судостроительная компания «Incat shipyard» (Хобарт, Тасмания) сообщает, что построила самое быстроходное судно в мире, причем работающее на двух видах топлива.

Стометровый быстроходный автомобильно-пассажирский паром водоизмещением 1375 тонн «Francisco», названный в честь Папы Франциска, способен развить скорость до 58,1 узла (66 миль в час) и уже передан своему владельцу – южно-американскому судоходному оператору «Viquebus». Паром обеспечивает пассажирские морские перевозки между портами Буэнос-Айрес (Аргентина) и Монтевидео (Уругвай), преодолевая расстояние 225 км за несколько часов, создавая конкуренцию воздушному сообщению.

Самое быстрое в мире судно было спущено на воду 17 ноября 2012 года и после серии ходовых испытаний передано владельцу.

Корпус пассажирского судна катамаранного типа выполнен из прочного алюминиевого сплава и разделен на девять независимых водонепроницаемых отсеков. Самое быстрое в мире судно «Francisco» приводят в движение два модифицированных газотурбинных двигателя общей мощностью 30 тысяч л.с., впервые работающие на двух видах горючего – сжиженном природном газе (основном виде то-



плива) и морских дистиллятах для вспомогательного использования. Прекрасную мореходность автомобильно-пассажирскому парому обеспечивают четыре водометных движителя. Экологически чистый и самый эффективный крупнейший катамаран, впервые работающий на двойном топливе, способен нести 1000 пассажиров и 150 автомобилей на борту.

На снимке: «Francisco» – самое быстроходное пассажирское судно в мире.

Творчество наших читателей

САЛЬВИЯ В СНЕГУ

А сальвия
цвела до снега,
Цвела,
мороза не боясь.
Свежа, строга,
смотрела в небо,
Чуть-чуть
под ветром наклоняясь...
Какие бы
не дули ветры,
Как дни бы
не были горьки,
Как дерево,
расправим ветки,
Как сальвия,
до снега
сохраним цветки!

Где силы
брать нам?
Сопrotивляйся
и цвети!
Пусть никакие
непогоды
Нам наши
не соблюют
цветки!

Вера НИКИТЧЕНКО,
ветеран ИРПА.

ХРОНОГРАФ



4.11.2005 – День народного единства.
6.11.1957 – В Ленинграде на Марсовом поле зажгли первый в стране Вечный огонь.
8.11.1961 – Международный день КВН. В этот день в эфир вышла первая игра Клуба веселых и находчивых. Первый раз Международный день КВН был отмечен в 2001 году.
9.11.2011 – Россия и Грузия подписали соглашение по вступлению в ВТО.
10.11.1961 – Сталинград переименовывается в Волгоград, о прежнем названии города – Царицыне – уже почти никто не помнит, а второе останется в истории в связи со Сталинградской битвой.
10.11.1962 – День российской милиции.
11.11.1936 – В Англии впервые в мире по телевидению был показан прогноз погоды.
14.11.1919 – Красная армия освобождает Омск от войск адмирала Колчака.
17.11.1941 – Международный день студента.
17.11.1948 – Крейсер «Аврора» ставится на вечную стоянку у Петроградской набережной на

УТРАТЫ

2 октября 2014 года на 75-м году жизни скончался ветеран труда Иртышского пароходства, бывший водитель транспортного цеха Омского ССРЗ **Скребатун Георгий Васильевич.**

Выражаем соболезнование родным и близким покойного.

Совет ветеранов.

22 октября после продолжительной болезни на 86-м году жизни скончалась ветеран труда Иртышского пароходства, бывший бухгалтер детского комбината № 279

Поткина Альбина Федоровна.

Выражаем соболезнование родным и близким покойной.

Совет ветеранов.

Шматуха Семён, 2 года

Курс лечения стоит **75 300 руб.**

КАК ПОМОЧЬ?

1. Перечислить на расчётный счёт: Получатель: Детский Благотворительный Фонд «Дети планеты Земля» Наименование платежа: Пожертвование на лечение ребёнка (Шматуха Семён) ИНН 5506074623, КПП 550601001, Р/с 40703810902600191909 Филиал «Омский» ОАО «ОТП БАНК» г.Омск, БИК 045209777, К/с 30101810000000000777.
2. Сделать перевод с карты Сбербанка на карту Сбербанка Фонда: 5469 4500 1006 1315 либо через систему «ВсеПлатежи.ру»
3. Передать наличными в офисе Фонда по адресу г. Омск, ул. Учебная 76, офис 303

диагноз: **ДЕТСКИЙ ЦЕРЕБРАЛЬНЫЙ ПАРАЛИЧ** (ребёнок - инвалид)

тел.: 634-635; 634-636 www.childrenofplanet.com

«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 - 39-84-09, 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», г. Омск, ул. Декабристов, 37. Время подписания в печать по графику: 11.11.2014 г. в 12.00. Подписано в печать в 12.00. Заказ 3055. Тираж 615.

