



ОАО
«Иртышское
пароходство»

РЕЧНИК

ИРТЫША



№ 5 (7887) * Среда, 19 марта 2014 г. *

12+

Газета выходит с 1 сентября 1931 г.

Новость одной строкой

В НАШЕМ «ПОЛКУ» ПРИБЫЛО



Омичи в 2013 году рождались чаще, чем в 2012. Согласно статистическим данным, в прошлом году на свет появилось 15 619 малышей, что на 63 малыша больше, чем в аналогичном периоде 2012 года. Кроме того, убыль населения сократилась на 297 человек. Теперь итоговая цифра численности населения Омска превышает показатель в 1 млн человек и на сегодняшний день составляет порядка 1 166,1 тыс. человек.

К 300-ЛЕТИЮ ОМСКА



Коллегия Минкульта РФ одобрила проект реконструкции Омской крепости. Однако концептуальное наполнение развития исторического центра Омска поручено доработать. Регион получил обещанное финансирование в размере 2,68 млрд. рублей, из которых 2 млрд. выделит федеральный центр.

НА ЭКСКУРСИЮ В БОЛЬШЕРЕЧЬЕ



Со 2 марта 2014 года еженедельно по воскресеньям туристический автобус будет возить омичей и гостей города на экскурсию в Большереченский район.

Вместе с проездом, посещением зоопарка и историко-культурного комплекса «Старина Сибирская» экскурсия обойдется в 1300 рублей с человека.

Поездки организуют пять туристических компаний: «Дискавери», «Мистер Фогг», «Омск-тур», «ТЭСО» и «Евразия-Тур».

В затоне

ВЕСНА ТОРОПИТ

Все чаще заявляет себя полноправной хозяйкой весна: прогревает солнышко, март бьет температурные рекорды – в середине месяца дни уже с «плюсом». А значит, самое время поторопиться ремонтникам и доделать работы со льда. Их немного, но они еще остались. До середины марта замеры толщины льда в затоне производились еженедельно. Они показывали, что толщина и структура льда мало изменились по сравнению с зимним периодом. И, тем не менее, ограничение по нагрузке на ледовое покрытие уже было. И если по ледовой дороге все еще можно было провозить до 6 тонн груза, то в некоторых местах – только до 3,5 тонны. С 15 марта контролер за состоянием льда приступил к ежедневным замерам. В зависимости от полученных

данных корректируется и производственное задание.

К 20 марта все сварочно-котельные работы в затоне должны быть завершены. Последние дни на изготовлении бортовых зацепов 3-тысячных барж МП-3261 и МП-3277 трудятся электросварщик ручной сварки **В.Е. Рудченко** и судокорпусник-ремонтник **А.Ф. Голубородько**, а сменой обшивки корпуса со льда и переборки в форпике танкера ТН-733 занимаются сборщик корпусов **А.В. Макаров** и электросварщик **А.В. Грабовский**.

Близится к завершению и установка привального бруса. К середине марта привальщики трудились на нефтеналивных баржах, затем установили брус на НЗС-3. Впереди работа на толкачах.

Будни судоремонта

ВСЕ ДЕЛО - В ДЕТАЛЯХ

Подготовка флота к навигации – важный и ответственный этап совместной работы заводчан и плавсостава. Немаловажную роль в нем играет коллектив механосборочного цеха, специалисты которого выполняют самые разные задачи судоремонта. В этом году основной упор сделан на модернизацию танкера «Ленанефть-2019» и ремонт плавкрана ПГ4-87. Одной из приоритетных задач работников мехцеха по-прежнему остается ремонт движительно-рулевых комплексов теплоходов.



В.Д. Манихин – специалист по наплавке гребных валов.

О ходе проведения модернизационных работ на танкере «Ленанефть-2019» мы подробно писали в номере от 5 февраля 2014 года. На сегодняшний день они выполнены примерно на 70 процентов. Продолжается установка переливных клинкетов и вентиляционной системы на палубе, а также ведутся работы в насосном отделении.

Что касается ремонта плавкрана ПГ4-87, то там к началу марта было отремонтировано около 40 процентов всей крановой части. В первых числах марта на завершающей стадии находились трубные работы и ремонт кранового и грузоподъемного устройств, полностью были установлены насосы и отремонтирован механизм тросоукладчика. Сейчас продолжается ремонт механизмов разворота грейфера, где трудится бригада слесарей механосборочного цеха: Виктор Иванович Пряхин, Юрий Алексеевич Махно, Евгений Николаевич Рогов и Сергей Иванович Корнев.

К ремонту движительно-рулевых комплексов в мехцехе приступили сразу же

после окончания навигации. На сегодняшний день здесь продолжается ремонт деталей ДРК: наплавляются, протачиваются, притираются валы, винты и балеры. Наплавкой гребных валов ежегодно вот уже более 35 лет занимается электросварщик судовой ручной электросварки корпусного цеха Валерий Дмитриевич Манихин. А проточкой валов до и после наплавки – токари Сергей Петрович Камшилин и Влади-

мир Николаевич Лузин. В целом же, если говорить о процентном соотношении, то сейчас ремонтные работы ДРК коллективом механосборочного цеха выполнены более чем на 50 процентов.

– В середине марта полностью были подготовлены 22 гребных вала и 12 балеров, – подводит итог зимней работе начальник механосборочного цеха Александр Сергеевич Котов. – На очереди ещё 18 гребных валов и около пяти балеров. Кроме этого постоянно поступают новые заказы сторонних организаций.

Помимо перечисленных главных задач, работниками механосборочного цеха выполня-

ются и другие, которые на первый взгляд могут показаться не столь значимыми. Есть английская поговорка: «дьявол кроется в мелочах», которая означает, что в любом деле детали – мелочи, но они зачастую могут оказаться самыми важными. Так и здесь, без деталей, которые подготавливают работники механосборочного цеха, – будь то гайка или втулка – невозможно существование того или иного механизма. И поэтому мы хотим отметить и поблагодарить за работу людей, которые усердно трудятся над изготовлением или ремонтом этих «важных мелочей»: это Константин Васильевич Мамсик, Виктор Иванович Барышников, Владимир Васильевич Денисенко, Виктор Евгеньевич Брикун, Анатолий Иванович Яскин, занимающийся ремонтом насосов всех теплоходов, и Лидия Александровна Меньшикова, которая изготавливает резиновые детали.

А.НОВОШИНСКАЯ
Фото автора.



В.Е. Брикун изготавливает гайку штрелева.

С ПРАЗДНИКОМ, МОРЯКИ-ПОДВОДНИКИ!

Появление подводных сил как самостоятельного вида в Военно-морском флоте связано с Указом Императора Николая II от 19 (6) марта 1906 года о внесении изменений в классификацию судов военного флота, куда вошел ряд подводных лодок. Первое соединение – бригада подводных лодок – было сформировано в 1911 году в составе Балтийского флота и дислоцировалось в Либаве (Лиепая). Оно включало в себя два дивизиона судов и плавучие базы «Европа» и «Хабаровск».

Основоположник строительной механики Иван Бубнов с 1900 года возглавил комиссии по проектированию и строительству подводных лодок и совместно с лейтенантом М. Беклемишевым спроектировал и построил подводную лодку «Дельфин» (1903). Затем были разработаны еще пять проектов.

Уже в Первую мировую войну подводные лодки нашли широкое применение, ими было потоплено около 60 транспортов противника. К началу Великой Отечественной войны в составе четырех флотов имелось 212 подводных лодок. Организационно они сводились в бригады, дивизионы и группы.

Получив в 1958 году в боевой состав первую советскую атомную подлодку, советский Военно-морской флот уже в 1961 году имел 9 таких субмарин. А всего Советский Союз построил 249 атомных подводных лодок различных классов. С оснащением лодок различными и крылатыми ракетами-носителями ядерного оружия, появлением ядерных энергетических установок подводные силы вышли в океан и стали главной ударной силой ВМФ, обладающей высокой мобильностью, секретностью, способностью решать оперативные-тактические и стратегические задачи.

Вот уже два десятилетия в составе военно-морских сил России успешно несет службу атомный подводный крейсер «Омск», на котором служат наши земляки. Многие офицеры и мичманы, служившие на нем, после увольнения в запас обосновались в нашем городе.

Итоги
диспансеризации

ВЛОЖЕНИЯ В ЗДРАВООХРАНЕНИЕ - ЭТО НЕ РАСХОДЫ, А ИНВЕСТИЦИИ!

Подведены первые итоги диспансеризации. По данным Минздрава, более трети нашего населения – здоровые люди, практически не имеющие каких-то опасных факторов риска. Более 40 процентов взрослого населения имеют как минимум одно хроническое заболевание и требуют постоянного наблюдения и лечения. Особое внимание привлекает 26 процентов людей практически без сформированных заболеваний, но находящихся в группе риска. О чем говорят цифры диспансерного обследования и заставят ли они задуматься, об этом беседуем с заведующей поликлиникой водников Л.А. МУРАСОВОЙ.



– Людмила Алексеевна, в прошлом году, после нескольких лет забвения в медицинских учреждениях России вновь вернулись к диспансеризации...

– Действительно, диспансеризация – это хорошо забытое старое. Наши пациенты старшего и среднего возраста должны помнить, как периодически проходили медосмотр. И в соответствии с приказом Министерства здравоохранения РФ от 03.12.2012 г. диспансерный медицинский осмотр теперь обязателен для определенных групп взрослого населения. В зависимости от возраста и пола определяется индивидуальная программа обследований. Они, а также консультации по диспансерной программе проводятся бесплатно.

– Диспансеризация проводится с целью раннего выявления хронических заболеваний, а активная и адресная профилак-

тика позволяет снизить риски и уменьшить вероятность осложнений. Что выявила прошедшая диспансеризация?

– С июня по декабрь 2013 года в рамках диспансеризации в поликлинике ФГБУЗ ЗСМЦ ФМБА России прошли обследование 2165 человек. Анализ полученных результатов показывает, что среди факторов риска наибольшую распространенность имеет повышенный уровень артериального давления – 20,4 процента. На втором месте по распространенности – нерациональное питание – 16,7 процента. На третьем месте дислипидемия (повышение холестерина) – 14,2 процента.

– Доктора поликлиники получили данные обследований и что дальше?

– При прохождении диспансеризации были выявлены не только признаки возможного хронического заболевания, но у части пациентов диагноз был установлен впервые. Так, признаки ишемической болезни сердца впервые выявлены у 3 человек, цереброваскулярные болезни – у 12 человек. Не диагностированная, а следовательно, и не леченная ранее артериальная гипертензия

установлена у 12 человек. Признаки хронической обструктивной болезни легких впервые установлены у 8 человек. Симптомы сахарного диабета 2 типа обнаружены у 10 человек, глаукомы – у 4. Все вновь выявленные пациенты взяты на диспансерный учет, им назначено лечение.

Особое внимание уделялось раннему выявлению онкологических заболеваний. Всего за прошедшее время выявлены признаки

ЦИФРА

70 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

запланировано
израсходовать
на здравоохранение
в текущем году.

новообразований у 66 человек, из них признаки злокачественных новообразований – у 22 человек. В их числе – онкологические

заболеваний желудка (1 чел.), толстой и прямой кишки (2 чел.), молочной железы (13 чел.), предстательной железы (4 чел.), почек (1 чел.), тела матки (1 чел.). Все пациенты направлены в онкологический диспансер. Один пациент получил высокотехнологическую медицинскую помощь в нашей больнице.

– А как на общем фоне обследованных выглядят речники?

– Первый этап диспансеризации прошли 164 сотрудника ОАО «Иртышское пароходство». Из них 44 человека – абсолютно здоровы, 57 отнесены во вторую группу здоровья, поскольку у них выявлены подозрения на наличие заболевания, и 47 человек нуждаются в диспансерном учете, требуют лечения и постоянного диспансерного наблюдения. На II-й этап диспансеризации направлены и дообследованы 16 работников водного транспорта.

– Согласитесь, Людмила Алексеевна, что результаты диспансеризации являются не только руководством к действию для медиков, они должны прежде всего заставить нас почаще прислушиваться к своему организму.

– Итоги обследования убеждают, что люди в последние годы перестали заботиться о своем здоровье. Диспансеризация показала, что резко выросли заболевания опорно-двигательного аппарата, а это результат низкой двигательной активности – ее мы выявили у 13,7 процента пациентов. При этом избыточной массой тела страдает 12,7 процента обследуемых. Высоким остается уровень алкоголизма и курения, а это факторы, ведущие к рискам смерти...

– И что нужно делать?

– Большой плюс диспансеризации в том, что она поставила вопросы перед всеми: пациентами, медиками, властью, правительством. Последние должны задуматься над тем, как при таком уровне заболеваемости можно снижать финансирование здравоохранения и как нужно выстроить систему доступности медицинской помощи. Диспансеризация показала, что ситуация очень непростая, которая требует серьезного, в том числе финансового подхода. Нужно помнить, что вложения в здравоохранение – это не расходы, это инвестиции!

Беседу вела
Н. ОЛЕНИЧЕНКО.

Встреча выпускников

«ФЛОТСКОЮ ДРУЖБОЙ МЫ ВСЕ СКРЕПЛЕННЫ»



В музее училища.

В прошлый раз механики и судоводители 1964 года выпуска встречались в родном училище ровно десять лет назад. С тех пор много воды утекло... В этом юбилейном году их вместе собралось двенадцать человек, а также трое преподавателей – Г.Г. Муравьева, В.А. Савельев и Е.Т. Мешков.



Преподаватели
Г.Г. Муравьева и Е.Т. Мешков.

Встреча началась в музее, где его заведующая Е.А. Бондаренко провела небольшую экскурсию. Она рассказала о том, что изменилось в училище за последние годы, о деятельности музея, архив которого постоянно пополняется благодаря курсантам, не равнодушным к истории ОРУ. А также поделилась успехами ребят, которые не так давно окончили и уже сумели достойно проявить себя на флоте.

Внимание выпускников привлекла фотография старого здания училища, которое прежде располагалось на улице Рабфак-ковской (то самое, где все они учились). «Так жалко, что его разрушили... Еще бы и сто, и двести лет простояло!» – с глубоким сожалением и чуть ли не в один голос произнесли выпускники. Не забыли они учителей и командиров роты, благодаря которым

Омское речное училище – не просто учебное заведение, где курсанты осваивают азы флотских специальностей и получают диплом. Это настоящая семья, которую любят и помнят спустя много лет. 12 марта состоялась юбилейная встреча выпускников, окончивших ОРУ 50 лет назад. О времени, проведенном здесь, и о преподавателях у них остались самые теплые и светлые воспоминания.

вышли из училища повзрослевшими и настоящими профессионалами. Тогда одним из командиров роты был Т.К. Щербанев, чьим именем не так давно назвали одну из омских улиц.

Постепенно экскурсия перетекла в дружескую беседу. Бывшие одногруппники постоянно подшучивали друг над другом и вспоминали смешные случаи, которые приключились за годы учебы. Рассказывали, как хулиганили (куда же без этого) и не слушались преподавателей. Виктор Леонтьевич Руденко прочитал четверостишие, которое очень подходило для этой встречи:

А годы, как волны,
бегут и уходят,
Стареют матросы
и их корабли,
И каждый в свою
тихо гавань уходит,
Но флотскою дружбой
мы все скреплены.

После было решено перейти в актовЫй зал, где Павел Федотович Шевченко, выпускник училища и одновременно организатор встречи, показал друзьям подготовленную им презентацию видео и фотографий тех лет. Зазвучала

музыка, и весь зал наполнился воспоминаниями. Увидев на фотографиях знакомые лица, выпускники вспоминали, как сложилась судьба их одногруппников. Одни, как Геннадий Павлович Пименов, всю свою жизнь посвятили работе в Иртышском пароходстве, другие «бросили якорь» в разных портах бассейна – в Тюмени, Салехарде, Тобольске, Ханты-Мансийске и т.д. Например, Николай Ефимович Белоусов, который во время встречи постоянно шутил и поднимал всем настроение, 27 лет проработал в Нижневартовском речном порту.

На снимках, подобранных для презентации, все без труда узнавали теплоходы, на которых сами когда-то ходили в дальние рейсы, и места, в каких довелось

побывать. Комментарии к фото и видеоряду не требовались, всё и без слов было понятно. П. Ф. Шевченко к встрече подготовился основательно, помимо презентации, показал свои художественные работы: портреты, натюрморты, пейзажи, которые все выпускники оценили по достоинству.

«Да... тогда у нас все рисовали и плясали, ещё и стенгазету, помню, выпускали!» – поделился воспоминаниями бывший преподаватель физкультуры В.А. Савельев.

На прощание преподаватели спели песню для своих выпускников, в которой поблагодарили собравшихся за то, что они помнят их и нашли время прийти в родное училище.

А.НОВОШИНСКАЯ.



Выпускники 1964 года со своими учителями.

**Твои люди,
Иртыш!**

КАПИТАН ЗАПОЛЯРЬЯ

23 марта 2014 года знаменитому капитану, ветерану труда Иртышского пароходства, лауреату Государственной премии СССР Николаю Еремеевичу Власюку исполняется 85 лет.

Сорок четыре года он трудился на иртышском речном транспорте. Про него много написано в газетах и книгах, посвященных пароходству. О Н.Е. Власюке рассказано как о профессионале-производителе. Сегодня попытаемся приоткрыть душу нашего юбиляра, его этапы становления, расскажем о внутреннем мире, раскроем его личность.

Николай Еремеевич родился на Украине в Житомирской области в большой и дружной семье. У родителей – Еремея Кузьмича и Ольги Степановны росли восемь детей, среди которых была только одна дочь. Отец работал бухгалтером, мама посвятила себя домашнему хозяйству. Все дети были приучены к строгой дисциплине. Самым страшным было не выполнить поручение отца, да еще и соврать. За это следовало наказание. Николай Еремеевич и сейчас считает, что воспитание начинается в семье.

В начале 30-х годов семья переехала в Красноярский край, где прожила до 1944 года. В 1936 году Николай поступил в первый класс, и все школьные годы был отличником. Всем ребятам этой школы повезло – встретиться там учителя от бога, преподавателя русского языка и литературы Надежду Константиновну. Она вела уроки еще в царской России и, кроме глубоких знаний, всем детям школы несла теплоту, внимание и материнскую любовь. Поэтому школьники шли на ее уроки, как на праздник. Она умерла во время войны, школьники хоронили ее со слезами на глазах и пронесли любовь, уважение и память об этом замечательном человеке через всю свою жизнь.

В 1944 году отец Николай получил новое назначение – восстанавливать лесное хозяйство на Украине. К этому времени двое братьев погибли на фронте, старший стал хирургом, другой, окончив военно-морское училище, стал военным моряком. Младшие братья и сестра вернулись на Украину, а 15-летний Николай по примеру брата Павла решил стать военным моряком. Он поехал во Владивосток, но к его приезду набор в военно-морское училище уже закончился. Вторая попытка также не увенчалась успехом – из-за невысокого роста его «задробила» медицинская комиссия. Возвращаясь расстроенным из училища, случайно увидел объявление о наборе курсантов в Благовещенское речное училище. Туда на судоводительское отделение и поступил. В училище была

строгая дисциплина, хорошие учителя, выдавалось обмундирование, было отменное питание, давались глубокие знания предметов. Николай был отличником, особенно легко ему давались военные и морские науки. После окончания учебы Николай, как и все курсанты, прошел стажировку на крейсере Амурской речной флотилии в звании младшего лейтенанта.

В апреле 1950 года он молодым специалистом в числе 36 выпускников Благовещенского речного училища прибыл в Нижне-Иртышское пароходство. За 44 года работы на Иртыше у Николая Еремеевича было множество речных и морских вахт. Его первым парходом во флотской биографии был винтовой парход «Измаил», который зимовал в Тобольске, а в навигационный период работал в суровых широтах Тюменской области. По реке Надым они доставляли строительные материалы, продукты питания, заключенных на строительство железной дороги. И он – молодой III штурман – со всем справлялся. Однажды побывав в Заполярье и ощутив дыхание Арктики, Н. Власюк навсегда остался на флоте и до сих пор предан и ему, и флотскому братству.

За годы работы в его биографии было много судов, и у каждого – своя история. В 1952 году он был назначен на парход «Сердоболь», на котором отслужил 6 лет. Здесь прошел путь II-го, I-го штурмана, стал капитаном. Н. Власюку повезло встретиться на этом парходе прекрасного незаурядного человека и руководителя – капитана Вячеслава Ивановича Лашевича. В.И. Лашевич был всего на 3 года старше Н. Власюка, но обладал уже богатым опытом, участвуя в нескольких арктических экспедициях по перегону судов из европейской части страны и, в частности, пархода «Сердоболь», на котором затем несколько навигаций был капитаном. Благодаря ему Власюк получил хорошую профессиональную закалку. Кроме пархода «Сердоболь» Николай Еремеевич работал на многих судах северной группы: СТ-18, «А. Суворов», «М. Кутузов», ледокол «Обь», «Морской-5». 32 года на этих судах он был бессменным капитаном. Все это время его команды слаженно

несли вахты в широтах Крайнего Севера. Он был профессионалом высшего класса, знал реку и все, что делается в береговых пунктах. Необходимо заметить, что у капитана Н.Е. Власюка текучести кадров не существовало. Но особенно ему, как руководителю, работалось легко на теплоходе «А. Суворов», где его верными помощниками были I штурман



Ю.И. Шульман и II штурман В.А. Филонов, ставшие впоследствии знаменитыми капитанами дальнего плавания.

За годы работы Н.Е. Власюк подготовил много командиров флота: В.П. Дымдина, Е.К. Герасимова, В.К. Кетенчиева и других, работающих как на реке, так и на морях. Сам Н.Е. Власюк всегда был принципиальным руководителем и требовательным к себе и подчиненным. Всегда считал, что любое поручение необходимо выполнить наилучшим образом, от души. Его же ученики считают, что Н.Е. Власюк – истинный моряк; они, работая с ним, получили профессиональную закалку в Обской губе и прибрежных морях. В то же время он – скромный человек и работать с ним было комфортно.

Николаю Еремеевичу этой жизни есть чем гордиться: его экипажи доставляли ЖБИ, стройматериалы, продукты питания, трубы и многое другое, что было необходимо для жизнедеятельности в районах Среднеобья и Заполярья. Теперь там построены современные города, поселки, нефтепроводы и газопроводы, и все это – в определяющей степени – благодаря речникам. В освоении Тюменского Севера есть большой вклад капитана Н.Е. Власюка и его судовых экипажей.

За многолетний и самоотверженный труд Николай Еремеевич награжден орденами: «Трудового Красного Знамени», «Знак Почета», медалями: «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «Ветеран труда», «300 лет Российскому флоту», значками ударника 9-й, 10-й, 11-й пятилеток, отраслевым знаком «Почетный работник речного флота». Кроме того, в 1982 году за большой вклад в повышение эффективности использования водного транспорта Н.Е. Власюк стал лауреатом Государственной премии СССР. Его фамилия занесена в энциклопедию г. Омска «Омск в лицах».

Всю жизнь он был активен. Все годы существования на Омском ССРЗ совета командиров был членом этого общественного органа. А в обычной жизни он живет, как и все, с радостями и бедами. Служа на парходе «Сердоболь», Н.Е. Власюк в течение восьми лет находился на зимовках в п. Большеречье, жил на съемной квартире. Однажды на танцах познакомился с девушкой, влюбился, и через два года Валентина Антоновна стала его женой. Прожили в счастливом браке 59 лет, вырастили двух дочерей, которые получили достойное образование. Сейчас уже своими успехами дедушку радуют два взрослых внука и две внучки, и уже есть правнук!

Уйдя на заслуженный отдых, Н.Е. Власюк продолжает активный образ жизни: любит книги, особенно исторические романы, у него богатая библиотека. А самое главное его увлечение – это плетение из лозы корзин различных размеров и фасонов, столиков и кресел. Когда видишь эти произведения, удивляешься их великолепию. А представив всю сложность технологического процесса – от чертежей, обработки дерева, лозы до готового изделия – удивляешься: какой же талант-самородок живет рядом с нами! Хочется этому человеку сказать просто огромное спасибо за то, что он живет рядом с нами и радует мир своим творчеством.

В этом году Николай Еремеевич освоил Интернет и теперь преград для общения с родственниками и друзьями нет. Мы очень рады за Вас, уважаемый Николай Еремеевич!

Позвольте пожелать Вам, как юбиляру, крепкого здоровья, спокойствия, долгих лет жизни и чтобы был встречен еще не один юбилей! Пусть жизненные невзгоды обходят Вас стороной.
Наталья АВИЛОВА.

–Хорошая новость– ЖИВЕТЕ В СИБИРИ? ЗАТО - В СОЛНЕЧНОЙ!

Уже давно известно, что Омск по количеству солнечных дней может конкурировать с Сочи! Недавно это подтвердилось на практике.

Агентство «Интеррейтинг» задало вопрос: в каком российском городе прошедшая зима была самой безоблачной? Была проанализирована погода в российских городах-миллионниках за последние три месяца (декабрь, январь, февраль). Анализ производился ретроспективно по данным самых популярных сайтов, посвященных погоде (gismeteo.ru, meteoinfo.ru, pogoda.ru).

Самыми солнечными городами нашей страны оказались Хабаровск и Владивосток. Омск замыкает тройку лидеров. А вот Санкт-Петербург разместился в самом конце списка.

— Компетентно — ВЕСЕННЕЕ ПАТРУЛИРОВАНИЕ АКВАТОРИЙ

Весной зимняя рыбалка может быть опасна. За несколько солнечных дней лед на Иртыше и Оми истончился и подтаял. Поэтому людям, желающим отдохнуть от рабочих будней и спокойно порыбачить на свежем воздухе, надо знать меры безопасности на водоемах. Помните – самый небольшой экстрим на льду водоема может привести к нежелательным и даже трагическим последствиям.

При проведении инспекторского патрулирования видны промоины вдоль береговой линии в устье затонов, в самих затонах, поэтому инспекторам ничего не остается, как проводить беседы с отдыхающими и рыбаками по соблюдению мер безопасности и оказанию первой помощи утопающему в случае, если человек провалится под лед. Инспекторами ГИМС раздаются листовки по безопасности, уделяется внимание аншлагам, где проход по льду запрещен, выявляются места, где нет запрещающих аншлагов. Ведется работа с населением не только в городе, но и в районах Омской области по соблюдению правил безопасности на водоемах в весенний период.

Госинспекторы ГИМС рекомендуют гражданам не выходить на лед и, тем более, не кататься по рекам на лыжах или снегоходах. Самый опасный период для зимней рыбалки начнется в конце марта – начале апреля, когда лед превращается в игольчатую структуру и желтеет. Такой лед быстро ломается, рассыпается, и находиться на нем очень опасно.

Люди, помните и соблюдайте основные правила безопасности на льду водоема! Ведь непрочный лед может стать причиной трагедии.

Д. СЕРГЕЕВ,
государственный инспектор
ГИМС МЧС России.

ХРОНОГРАФ



10.3.1720 - начало празднования Дня архивов.

11.03.1302 - Согласно Шекспиру были обручены Ромео и Джульетта.

11.03.1702 - В Лондоне вышла первая ежедневная газета в мире - Daily Courant.

11.03.1899 - В Петербурге состоялся первый в нашей стране международный хоккейный матч. У Тучкова моста, прямо на льду Малой Невы отечественная команда «СПОРТ» играла с командой англичан, проживавших в российской столице. Счет 4:4.

12.03.1918 - Столицей вместо Петрограда становится Москва.

13.03.1869 - Д. И. Менделеев закончил составление Периодической таблицы.

16.03.1917 - Компания «Maybelline» выпускает тушь для ресниц, «первую современную

косметику для глаз на каждый день».

16.03.1927 - В СССР началось массовое производство линз для очков.

16.03.1936 - С конвейера Горьковского автомобильного завода сошла первая советская легковая автомашина – лимузин марки «М-1».

17.03.1816 - Из английского порта Нью-хейвен вышел колесный парход «Элиза», который первый пересек Ла-Манш.

17.03.1823 - В Николаеве заложен первый русский парход «Метеор».

17.03.1906 - В России разрешено создание профсоюзов.

17.03.1960 - В Японии поступили в продажу разноцветные фломастеры.

18.03.1662 - В Париже начал курсировать первый общественный транспорт - карета на восемь мест.

21.03.1895 - Снят первый фильм братьев Люмьер «Работники покидают фабрику после закрытия», который длился 46 секунд.

21.03.1961 - Дала нефть первая скважина в Западной Сибири.

19 марта – День моряка-подводника

Биография
успеха

АДМИРАЛ

СРЕДИ ВЫПУСКНИКОВ ОМСКОГО РЕЧНОГО УЧИЛИЩА МНОГО ДОСТОЙНЫХ ЛЮДЕЙ, ЧЬИМИ СУДЬБАМИ МЫ ГОРДИМСЯ. ОДИН ИЗ НИХ В.Ф. ДОРОГИН.

Тогда шел 1982 год. Подводная лодка с восемью крылатыми ракетами на борту под командованием капитана второго ранга Валерия Дорогина вела в Аравийском море слежение за флагманом американского флота авианосцем «Энтерпрайз». Несколько суток наша лодка, словно привязанная, следовала за ударным кораблем США, повторяя все его маневры.

Это были доблестные действия наших подводников. А доблесть так и хочется увековечить. Вот командир подводной лодки и распорядился сделать снимок авианосца через поднятый перископ. Снимок и сделали. Но никто, даже сам Валерий Федорович, тогда даже и представить не мог, что эта история через двадцать лет получит самое неожиданное продолжение...

А начиналось все в 1961 году. В том году пятнадцатилетний Валерка Дорогин приехал из Павлодара в Омск и поступил в речное училище. Начитавшись книжек, мальчишка мечтал о море, но ни в Павлодаре, ни даже в Омске морей и близко не наблюдалось. И ничего другого ему не оставалось, как пойти по стопам отца, работавшего как раз капитаном речного флота и водившего по Иртышу пароход «Елена Стасова».

Валерий поступил на судоводителя. Он в то время и помыслить не мог, что водить корабли ему будет суждено почти всю жизнь. И какие корабли!

Речное училище вместо пяти лет окончил за четыре года. Успел на практиках по реке походить рулевым-мотористом. Уже много позже Валерий Федорович понял, что Омское речное стало для него хорошим университетом, потому что, как считает

вые испытал погружение лодки на глубину. Валерий Федорович и сегодня помнит все это до мелочей. Да и кто из подводников забудет свое первое погружение в морскую пучину?

– Что я испытал тогда? – задумывается на минуту Дорогин. – Безусловно, чувство восторга от того, что вот она, моя мечта сбылась, я на подводной лодке, а это – мощь, сила! Конечно, прошел ритуал посвящения в подводники, выпив плафон заборной воды. Кувалды, которую нужно поцеловать, на лодке не оказалось. И знаете, вернулся я к пирсу с чувством глубокого самоуважения, что не струсил, не испугался и теперь стою почти в одном строю с настоящими героями. Честное слово, моя душа парила...

Получив лейтенантские погоны, Валерий отправился на подводную лодку, базирующуюся на Камчатке, и занял должность младшего штурмана. Спустя восемь месяцев стал командиром БЧ-1.

Через четыре года после училища Дорогин первым из своего выпуска был назначен старпомом на атомной подводной лодке. Что такое старпом? Старпом – это почти все. Вся организация корабля на нем. Это, сравнивает Валерий Федорович, как начальник штаба полка: все тревоги, все расписания – его

забота и его задача. И вообще, старпом – это второй человек на атомоходе после командира. Ответственность? Конечно!

Правда, из четырех старпомовских лет один год Валерий Федорович провел на высших офицерских классах, которые закончил с отличием. И ему, и всем стало ясно: готовят на командира подводной лодки. И в 32 года в звании капитана третьего ранга Валерий Дорогин стал командиром атомной подводной лодки К-43. Первый самостоятельный выход в море случился в 1980 году. Ему нарезали район неподалеку от Калифорнии, где его лодка и патрулировала, охраняя пасущуюся где-то поблизости другую нашу подлодку – стратегическую. Восемьдесят суток ходили. Задача одна: вовремя обнаружить активизацию противолодочных сил США, чтобы те не обнаружили нашу стратегическую субмарину. Если такое случится, тут же доложить в Москву. Москва и предпримет все, чтобы «стратег» незаметно ушел в другое место.

– Когда вернулись в базу, – говорит Валерий Федорович, – прямо на пирсе нам, по традиции, вручили двух жареных поросят.

Поросят спустили в отсек, в кают-компанию, нарезали каждому члену экипажа – по кусочку.

Удивительная цифра: Валерий Дорогин в стальных корпусах субмарин провел под водой целых пять лет! Вдумайтесь только! За 21 год на подводных лодках у него не случилось ни одной существенной аварии. Да, возгорания в отсеках были, провалы на глубину случались, поступления воды тоже бывали, аварийная защита падала. Но ни одного случая гибели людей. Он считает, что ему помогало чувство предвидения, приобретенное еще в Омске, на Иртыше.

Дорогин на своей подлодке действительно много раз за американскими авианосцами гонялся. И в Индийском океане, и в Аляскинском заливе. Умел так «зацепиться», что по нескольку суток ходил за авианосцем, как привязанный, со скоростью 27-28 узлов. Это и вправду уметь надо. И этим, в том числе, оценивается мастерство командира подводного корабля.

Мастерство, конечно, оценили. В 1984 году Валерий Федорович окончил Военно-морскую академию, получил звание капитана первого ранга, а с ним и назначение заместителем командира дивизии там же, на Камчатке. Интересно, что в море стал ходить еще чаще, поскольку именно заместитель командира дивизии подводных лодок контролирует отработку экипажами всех задач. Вот с каждой лодкой в море и выходил. До тех пор, пока в 1987 году не отправился в Академию генерального штаба, где офицер готовится в оперативно-стратегическое звено. А проще говоря, на должности высшего командного состава.

По окончании академии возглавил дивизию, в составе которой в 1989 году было четырнадцать атомных подводных лодок и

ЦИФРА

20

ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

было в России к 1906 году,
когда стал отмечаться
День создания подводных сил
Российского флота.

22 экипажа. Ему присвоили звание контр-адмирал. А через два года новое назначение – начальником штаба Камчатской флотилии разнородных сил. Это уже посложнее всего предыдущего, поскольку на этот раз зона ответственности контр-адмирала Дорогина очерчивала среднюю часть Курильских островов, северную часть Охотского моря, северо-западную часть Тихого океана, Берингово море.



А в 1995 году Валерий Федорович стал командующим этой флотилии. Время ему досталось очень тяжелое: топлива нет, как и средств, корабли без ракет и торпед, авиация без керосина, людей кормить нечем. «И все-таки корабли еще ходили в море, – говорит Дорогин, – самолеты летали с экономией, стрельбы проводили тоже с экономией, только чтоб практические навыки не растерять».

В то время Дорогин предложил, опять же ради экономии, создать группировку войск северо-востока России. И ведь его услышали и отдали ему в подчинение все войска, за исключением пограничников.

– Это давало возможность сэкономить один миллиард рублей, – говорит Валерий Федорович. – И второе: в случае обострения обстановки командование всеми силами находится в одних руках. Это было сделано впервые и оправдало себя.

Он стал вице-адмиралом, но так и не стал кабинетным начальником. Пряча адмиральские звезды под робой, он не меньше пятнадцати раз ходил на подлодках в дальние походы, выводил противолодочные корабли и авиацию на учения, отрабатывал взаимодействие.

Валерий Дорогин отдал флоту 39 лет. Значительную часть этого времени он провел на командных постах, а это, кто бы что не говорил, колоссальная ответственность. С этой нагрузкой далеко не все справляются. А кто-то ответственности просто боится, отходит, чуть что, в сторону.

И напоследок. Не забыли ту историю с фотографированием американского авианосца, с которой начался этот очерк? Хотите узнать, чем дело закончилось?

В 2002 году Валерий Дорогин был в составе группы депутатов Госдумы в США. Встреч и посещений было много. И один из визитов наши парламентарии нанесли в городе Аннаполисе в Военно-морскую академию США. Вот там Валерий Федорович взял и показал начальнику академии ту фотографию авианосца «Энтерпрайз», сделанную незаметно лодкой Дорогина с перископной глубины. Начальник был поражен.

А вечером был званый ужин. И там начальник Военно-морской академии нашел Дорогина, который был в своей парадной адмиральской форме, и подвел к нему двоих. Один из них оказался командиром того авианосца в тот день и час, когда советская подводная лодка незаметно сфотографировала американский корабль, к которому, как утверждали янки, «даже мышь не подберется». Это была удивительная встреча: рядом стояли два флотских командира, во времена холодной войны противостоявшие друг другу, два моряка, чьи пути двадцать лет назад вот так причудливо пересеклись.

Дорогин, конечно, подарил американцу ту фотографию. А потом они выпили по рюмке коньяка. Как водится.

Сергей КОМАРОВСКИХ,
из книги «По местам стоять, к вслытню!».



Адмирал В.Ф. Дорогин с военным моряком, ветераном Иртышского пароходства О.В. Сергеевым и его сыном, госинспектором ГИМС Д.О. Сергеевым.

Дорогин, с такими знаниями вполне можно крупным предприятием руководить. И второе: те учебные практики на Иртыше научили его общаться с людьми.

– Тогда на колесных пароходах экипажи большие были, – говорит Валерий Федорович. – По 42 человека. И я запросто со всеми общался. А потом эти навыки пригодились: я умел легко разговаривать и с матросом, и с мичманом, умел понимать их.

Валерка продолжал бредить морем, был уверен, что обязательно станет военным моряком, что река – это хорошо, но придет время осваивать и морскую специальность. Он не боялся неизвестности. Знал, что непременно поедет учиться. Ему советовали Ленинград, а он выбрал Владивосток. Поэтому, наверное, что это все-таки поближе к океану. И в 1965 году он поступил на штурманский факультет Тихоокеанского высшего военно-морского училища им. Макарова.

После четвертого курса он отправился проходить практику на подводную лодку К-56. Именно тогда Валерий впервые вышел в море на субмарине, именно тогда он впер-

«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 ГПОмская
областная типография, г. Омск,
ул. Декабристов, 37.
Подписано в печать по графику
в 15.00 17.03. 2014 г.
Заказ 769. Тираж 615.

