

Обь-Иртышский ВОДНИК



№ 7 (27) 20 августа 2018 г. * * * ФБУ «АДМИНИСТРАЦИЯ «ОБЬ-ИРТЫШВОДПУТЬ» * * * Выходит с января 2016 г.

НАЗНАЧЕНИЯ

НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ РОСМОРРЕЧФЛОТА

Распоряжением Правительства РФ 2 августа 2018 г. на должность заместителя министра транспорта РФ – Руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта назначен **ЦВЕТКОВ Юрий Александрович**

С НАГРАДАМИ!

РАВНЕНИЕ НА ЛУЧШИХ!

В преддверии 80-летнего юбилея со дня образования Учреждения и профессионального праздника – Дня работников морского и речного флота – руководителем ФБУ «Обь-Иртышводпуть» был подписан приказ о материальном вознаграждении всех, кто трудится в Учреждении. В управлении и во всех филиалах состоялись торжественные собрания, на которых были подведены промежуточные итоги работы путейцев в навигацию 2018 года и названы имена лучших работников водных путей Обь-Иртышского бассейна. Им были вручены почетные грамоты, благодарности и денежные премии. Мы от души поздравляем передовиков!

Министерство промышленности, транспорта и инновационных технологий Омской области наградило:

Можжерину Ю.В., Цыбика А.В., Рыкова Д.Л., Макшанова В.М., Стариковича А.С., Климова Н.Э., Снакина Д.А.

Нагрудного знака «Флотский Крест» удостоены:

Дмитрачков М.И., Грибановский М.В., Сидло В.В., Чижов А.П., Дураков Г.В., Дерябин С.В., Рукавишников В.И., Клят Н.Н., Петлин В.И., Пешин В.М., Мацуков В.И., Уткин А.А., Караванов В.А., Зольников А.В., Петрачук Ю.В., Долгополов В.А.

Медаль «За заслуги перед флотом» вручена:

Савину А.М., Калашниковой И.И., Кулманаковой Г.В., Данченковой Н.А., Жулину К.О., Олейнику Н.Н., Денисову А.В., Ротару А.Г., Казаковой Л.Ю., Шобыревой С.А., Долганову Ю.Н., Иванову Д.Л., Бисс Т.А., Безделову Н.С., Давиденко Н.Н.

Почётной грамотой ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» наградили:

Латышева А.Н., Суслову Т.Н., Резаеву О.А., Тукиша Ю.И., Январёву М.Ю., Хасанову Е.С., Трибунского С.Н., Тебенкова С.В., Вириутину Э.В., Лотореву Н.М., Паула



Награждение передовиков в Омском РВПиС

кина А.В., Воробьеву О.А., Терещенко Н.Н., Колышкину Ю.В., Литвинову С.В., Петровского А.Н., Фомина Е.Н., Литвина Г.Г., Доронина С.Н., Ивоина А.Н., Ка-

закова В.С., Мурашову О.И., Ниязова Ш.Ч., Петрова А.Н., Полищук В.А., Юркова В.А., Татаркина С.Д., Бутакова Д.С., Кожемякина А.П., Лубнина А.С., Тюменцева Д.А., Фуфаева В.Н., Шувалова А.И., Исыпова А.Б., Сунцова И.Е., Сняка А.С., Матвеева А.Н., Захарова В.А., Лери В.Ф., Кобылина Н.М., Берейша С.Ю., Кузнецову Р.Н., Артемова А.Ю., Аяпанова Е.Т., Грошева Е.И., Полякова Ю.А., Романчука С.Н., Свижевского В.Ю., Танковича Н.В., Третьякова Д.П., Шляхова С.А., Сапронова Р.А.

Благодарность ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» объявлена:

Аккузову А.Б., Логиновой Е.В., Сысолятиной Е.С., Шульгину И.М., Верещак И.В., Прокофьевой Е.Ю., Сидоровой И.В., Ермаковой Т.С., Салькиной И.А., Храменку П.А., Лепешеву Р.Э., Гизатуллину Р.Г., Триллеру Д.Д., Мальцеву А.В., Масву М.О., Голубеву А.В., Корпану Ю.В., Смагулову Д.С., Кобзарю А.Л., Соловьеву А.М., Березовскому А.В., Дудникову А.Н., Исакову Е.К., Камелину С.Ю., Кочеткову Ю.П., Мавлюкаеву М.М., Окуловой С.Г., Рустамовой Э.А., Петрову А.Ю., Бутакову А.С., Голубевой Н.А., Дамриной Г.Б., Зяблицеву И.И., Ибрагимову Ш.Ш., Чижовой В.И., Мухаметшину Р.Н., Валитову М.А., Жиганову А.А., Куприной О.М., Лери Д.Р., Бочкареву И.С., Софину М.В., Деменеву М.М., Шасварову С.П., Бублику Р.В., Глинской А.Ф., Голога А.И., Гордиенко Р.В., Доманову В.А., Евсееву И.А., Зайцеву А.А., Звереву Б.П., Королеву А.С., Сидоренко С.Ю.

УЧЕНИЯ НА РЕКЕ

ПРЕДУПРЕЖДЕН – ЗНАЧИТ ВООРУЖЕН

Именно по такому принципу вот уже в который раз проходят командно-штабные учения ЛАРН (ликвидации аварийного разлива нефтепродукта) на реке Иртыш. Правда, в этом году впервые место дислокации учений было сменено: они прошли не на Омском рейде, как бывало прежде, а на Тобольском. И это неслучайно. Необходимо понимать, какими резервами, людскими силами и техническими средствами располагает Тюменская область на случай возникновения ЧС.

27 июля в Тобольском РВПиС в целях отработки плана по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в Обь-Иртышском бассейне прошли масштабные тактико-специальные учения ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» с привлечением сил и средств предприятий речного транспорта, Тобольского участка ГИМС, 8-го отряда ФПС, профессионального аварийно-спасательного формирования ООО «Днепр» (руководство учениями осуществлял заместитель генерального директора Д.В. Киреев), а также работников Тобольского РВПиС.

По легенде учения на 686-м км реки Иртыш произошло столкновение судна НБ-8 (ПАО «Иртышское пароходство») с неустановленным подводным препятствием. Вследствие полученной пробоины произошел выход около 1000 т летнего дизельного топлива в акваторию реки Иртыш. Для локализации опасного пятна были установлены три нитки специальных боновых заграждений, служащих для ограничения распространения разлива нефтепродуктов.

В операции по ликвидации аварийного разлива нефтепродукта принимали участие суда Тобольского РВПиС: судано-постановщики – обстановочные теплоходы «Киви» (капитан В.И. Рукавишников) и «Стрепет» (капитан В.В. Капустин),



суда технической поддержки – мотозавозня «Озерная-6» (старший помощник капитана О.В. Ганихин), теплоход «Михаил Кошкаров» (капитан В.А. Плотников), судно для обеспечения безопасности судоходства в период проведения учений теплоход «Аист» (капитан А.В. Павлов) и передвижной пункт управления – теплоход «Поморник» (капитан Н.С. Кокшаров). Также принимали участие суда АО «Обь-Иртышское речное пароходство» БТМ-515, ББ-57 (нефтеборщик), ПАО «Иртышское пароходство» - РТ-728, НБ-8.

На плановых учениях присутствовали: В.В. Сидло, заместитель руководителя капитан Обь-Иртышского бассейна ВВП; С.Н. Трибунский, начальник службы мобили-

зационной подготовки, ГОЧС и режима ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»; А.Я. Каргин, заместитель начальника Тобольского РВПиС; С.З. Панкратов, начальник планирования и экстренного реагирования Управления ГО и ЧС г. Тобольска; Е.Е. Нефедов, заместитель начальника Управления ГО и ЧС г. Тобольска; А.М. Кадымов, заместитель начальника ЕДДС Управление по ГОЧС г. Тобольска; Т.Н. Шишкина, начальник спасательного отряда г. Тобольска; В.А. Терехов, старший инспектор Федерального государственного казенного учреждения – 8-го отряда Федеральной противопожарной службы по Тюменской области; И.А. Ваулин, ведущий специалист отдела проектной и технической документации и развития ТЭК Департамента недропользования и экологии по Тюменской области.

Ликвидация загрязненных вод велась при помощи скиммеров и распыления сорбента на поверхности воды, дальнейший сбор осуществлялся в емкости, установленные на автомобиле. Для очистки береговой линии использовалась тракторная и колесная техника. Загрязненный грунт загружался в самосвалы и направлялся на утилизацию.

В результате учений утилизация собранных разливов и механизм действия проводились без замечаний. Необходимые требо-



вания были соблюдены. Плановые учения показали готовность всех подразделений, принимавших участие, к обеспечению безопасности населения и территорий, а также максимально возможного снижения ущерба и потерь в случае возникновения разлива нефтепродуктов.

Алеся КОНОШЕНКО,
инженер по охране окружающей среды
Тобольского РВПиС



ЭХО ПРАЗДНИКА

«ТЫ ПЕЧАЛЬ МОЮ, ПАЛУБА, РАСКОЛИ О ПРИЧАЛ...»



Под эти и другие песенные строки танцевали ветераны на палубе теплохода «Москва-144» в День работников морского и речного флота. Впрочем, ностальгия быстро сменилась веселым праздничным настроением.

Похоже, становится доброй традицией речного братства встреча ветеранов Омского речного порта и Омского РВПиС в свой профессиональный праздник. Второй год подряд руководство ОАО «Омский речной порт» выделяет пассажирский теплоход для двухчасовой прогулки по Иртышу ветеранам обоих предприятий. Безусловно, встреча бывших речников не состоялась бы без активной позиции и помощи профсоюза и Совета ветеранов этих предприятий.

Многие из приглашенных на праздник пришли не одни, а со своей второй половиной, или с внуками, чем несказанно порадовали последних. Ребятишки, лихо справляясь с современными гаджетами, то и дело фотографировали мимо проходящие и подающие

гудки теплоходы, портовые краны, попутно задавая вопросы: «Деда, а ты здесь работал? А плавал на таком же теплоходе?»

Ветераны, посвятившие всю жизнь речному флоту, радовались возможности еще раз пройти по реке, встретиться со старыми знакомыми, своими бывшими коллегами. Поздравляя друг друга с профессиональным праздником, общались, интересовались новостями, спрашивались об общих знакомых, передавали приветы, вспоминали, как было во времена их молодости, какие общие цели и производственные задачи решали, как умели веселиться на общих праздниках.

Нина ОЛЕНИЧЕНКО
Фото автора

ПОЗДРАВЛЯЕМ ЮБИЛАРОВ
июля и августа!

С 90-летием

Ухову Лидию Семеновну, труженика тыла, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

С 80-летием

Жучкова Петра Семеновича, ветерана труда Омского РВПиС.

С 70-летием

Белевкина Геннадия Яковлевича, ветерана труда Омского РВПиС.

Жилхайдарова Хабара Каримовича, ветерана труда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

Кожмякина Виктора Михайловича, почетного работника РРР, ветерана инспекции Речного Регистра.

С 65-летием

Кислицына Павла Павловича, старшего эксперта Тобольского участка РРР.

Гордеева Василия Михайловича, ветерана труда Тюменского РВПиС.

Мариничева Анатолия Евгеньевича, капитана-механика-наставника Обь-Иртышского управления государственного морского и речного надзора.

Анисенкину Елену Сергеевну, кассира бухгалтерии ОАО «Омский речной порт».

Васюкову Надежду Ивановну, мастера РММ АО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Мартяшеву Татьяну Алексеевну, ветерана труда Омского РВПиС.

С 60-летием

Рукавишникову Василия Ивановича, капитана т/х «Киви» Тобольского РВПиС.

Кондрахина Георгия Васильевича, слесаря-судоремонтника РММ Тобольского РВПиС.

Корепанова Александра Ивановича, ветерана труда Тобольского РВПиС.

Голубеву Наталью Александровну, мастера ремонтно-механических мастерских Сургутского РВПиС.

Подчувалова Сергея Васильевича, моториста-матроса ПМ-2 Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Ахметова Гарифуллу Шауаровича, плотника РММ ОАО «Омский речной порт».

Ганюшкину Наталию Львовну, инженера по договорной работе АО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Никулину Татьяну Ивановну, ветерана труда Омского РВПиС.

Крыгина Евгения Николаевича, инспектора Государственного портового контроля Ямало-Ненецкого ОУВПиС.

Скудина Бориса Петровича, моториста-рулевого т/х «Баклан» Омского РВПиС.

С 55-летием

Руковишникову Владимира Ивановича, моториста-рулевого т/х «Михаил Кошкаров» Тобольского РВПиС.

Бушуеву Татьяну Ивановну, уборщика служебных помещений РММ Сургутского РВПиС.

Ашмагамбетова Радика Абусагитовича, сварщика РММ АО «Сургутское судоремонтное предприятие».

Трибунского Сергея Николаевича, начальника службы мобилизационной подготовки, ГО, ЧС и режима ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

Валееву Елену Владимировну, повара т/х «Желна» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

С 50-летием

Суворова Сергея Алексеевича, механика т/х «Заструга» Ханты-Мансийского ОУВПиС.

Худавердиеву Зерину Фейзуллаевну, вахтера общежития Омского РВПиС.

Коновалова Сергея Анатольевича, старшего помощника капитана т/х «Стрепет» Тобольского РВПиС.

Опутину Нину Геннадьевну, повара т/х «Орел» Тобольского РВПиС.

Меркулова Владимира Валентиновича, сторожа охраны флота Ямало-Ненецкого ОУВПиС.



ПОЛОЖЕНИЕ

о проведении смотра-конкурса на звание «Лучший по профессии», посвященного 80-летию образования ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»

1. Общие положения.

Смотр-конкурс на звание «Лучший по профессии» среди работников плавающего состава ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» проводится руководством учреждения при участии межрегиональной организации «Обь-Иртышский Баскомфлот» профсоюза работников водного транспорта РФ и является формой поощрения.

Основными целями смотра-конкурса являются:

- выявление и поощрение лучших работников плавсостава;
- повышение профессионального мастерства и престижа работников речного транспорта;
- пропаганда передового опыта и содействие профессиональному росту.

2. Порядок и условия проведения смотра-конкурса.

Смотр-конкурс проводится в навигационный период. В нем принимают участие работники плавающего состава всех филиалов учреждения. Численный и персональный состав его участников не ограничивается.

Смотр-конкурс на звание «Лучший по профессии» проводится по следующим номинациям:

- Лучший командир;
- Лучший помощник командира;
- Лучший капитан;
- Лучший помощник капитана;
- Лучший механик;
- Лучший помощник механика;
- Лучший электромеханик;
- Лучший помощник электромеханика;
- Лучший шкипер;
- Лучший моторист-рулевой (лебедчик-моторист, моторист-матрос);
- Лучший матрос;
- Лучший повар.

В каждой номинации определяется один победитель от филиала.

Основными критериями при подведении итогов смотра-конкурса являются:

- выполнение установленных заданий;
- экономия материалов и топливно-энергетических ресурсов;
- техническое и санитарное состояние судов и оборудования;
- профессионализм и деловые качества;
- наставничество;
- культура производственных отношений;
- трудовая производственная дисциплина;

- отсутствие травматизма и несчастных случаев на судне.

Лица, допустившие нарушения трудовой и производственной дисциплины, требований по охране труда, пожарной и экологической безопасности, аварии и другие нарушения, к участию в смотре-конкурсе не допускаются.

При подведении итогов смотра-конкурса на каждого конкурсанта в комиссию представляется характеристика по итогам работы за навигацию, подписанная начальником филиала.

Общий список участников смотра-конкурса, направляемый в комиссию, должен быть подписан начальником филиала и согласован с профсоюзным органом филиала.

Победители смотра-конкурса на звание «Лучший по профессии» награждаются почетной грамотой ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и денежной премией.

Информация о победителях отражается на фотостендах музея трудовой славы учреждения и в газете «Обь-Иртышский водник».

3. Конкурсная комиссия.

Для подведения итогов смотра-конкурса на звание «Лучший по профессии» создается конкурсная комиссия под председательством руководителя учреждения. В состав конкурсной комиссии включаются работники управления, филиалов и представители профсоюзных органов.

Основные функции конкурсной комиссии:

- оказание методического содействия в проведении смотра-конкурса;
- утверждение списка победителей смотра-конкурса;
- организация награждения победителей и распространение информации об итогах смотра-конкурса.

Комиссия действует на основе принципа коллегиальности.

Решение комиссии считается принятым, если за него проголосовало более половины её состава. В случае равенства голосов мнение председателя конкурсной комиссии является решающим.

Решение конкурсной комиссии оформляется в виде протокола.

По итогам смотра-конкурса на звание «Лучший по профессии» готовится соответствующий приказ.

ПО ФАРВАТЕРУ ВОСПОМИНАНИЙ

ВETERАНЫ РЕЧНОГО ФЛОТА 40-х И 50-х ГОДОВ



16 сентября исполняется 80 лет Владимиру Петровичу БЕЛОГЛАЗОВУ, ветерану речного флота, бывшему капитану пассажирского теплохода Иртышского пароходства «Генерал Карбышев», почетному работнику транспорта России, почетному работнику речного флота, отличнику речного флота, дважды удостоенному звания «Лучший капитан МРФ», награжденному орденами – Октябрьской Революции и «Знак Почета», медалями – «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда», а также серебряному призёру ВДНХ, обладателю памятного знака Тюменского обкома партии и облсовпрофа «За достижение наивысших показателей в труде в 1975 году».

На заслуженный отдых Владимир Петрович ушел в 2006 году с должности начальника Службы безопасности и судовождения Обь-Иртышского пароходства, посвятив флоту более 55 лет своей жизни. Как начиналась его флотская жизнь, кто и когда привил ему любовь к реке, и о ветеранах-речниках середины прошлого столетия сегодня по просьбе редакции (с которой он не теряет связи уже более 50 лет) рассказывает сам юбиляр.

Неумолимо быстро бежит время. Кажется, недавно был у меня 70-летний юбилей, а сегодня уже стучится 80-й год. Читаю полученную газету «Обь-Иртышский водник» и думаю, какие молодцы работники газеты, – вспоминают и пишут о ветеранах, которые отдали всю свою сознательную жизнь служению Российскому флоту. И я один из них.

О другой профессии никогда не думал. И сейчас, на склоне лет, частенько хожу на берег реки посидеть, полюбоваться ею. Река же каждый день разная. Один день придешь – спокойная и ласковая, в другой – злится, шумит, так и норовя языками волн залиться к тебе в ботинок. Стремится река в дальние дали, закруживая в водоворотах времени чьи-то судьбы, великие дела. Вглядываешься в зеркальное отражение, и вот уже бегут назад годы. Слышишь с берега забытые голоса. Умеет вода хранить память. Нет ничего прекраснее наших речных просторов.

Я родился и вырос в семье речников. Поселок Азовы, где прошли мои детские и школьные годы, расположен на берегу Малой Оби. Мои дедушка, отец и мама в сороковых, пятидесятых и шестидесятых годах работали в Салехардском обстановочном техникуме. Дедушка и отец работали в должности обстановочных старшин (мастера пути). Участок реки Малая Обь от Азовы до Мужей 70 км обслуживался дедушкой, а от Азовы до Устрема 95 км был закреплен за моим папой. Мы со старшим братом работали гребцами, в то далекое время были такие должности. На нашем обстановочном участке от Устрема до Азовы

было 10-11 бакенщиков, которые зажигали судходную обстановку, освещали береговые и плавучие знаки керосиновыми лампами. Поселок Устрем назван в честь трех рек: Северная Сосьва, Вогулка, Нюрик. Путьцы не имели никаких лодочных моторов. Обслуживание навигационных знаков на большой лодке осуществлялось с помощью двух гребцов. В штатном расписании значились два гребца. А чтобы облегчить труд рабочих-путьцев, на корме лодки поднимался красный флаг. Это обозначало, что требуется буксировка лодки. Капитаны пассажирских судов знали этот порядок и всегда брали на буксировку старшинскую лодку. А вниз по течению мы плыли с помощью гребцов. По пути следования обслуживали и обеспечивали бакенщиков керосином, краской для покраски бакенов и береговых створных знаков. Бакенщиками в основном были ханты, которые плохо разговаривали по-русски. Мой отец быстро научился разговаривать на хантыйском языке, за что ханты его любили и уважали и если знали, что пассажирский пароход буксирует нашу лодку в сторону Устрема, готовились к встрече. А когда видели нашу лодку, приближающуюся к хантыйской юрте, молодежь всегда кричала: «Красна лодка идёт, Петьга-бакенщик едет!». И так несколько раз. Хантыйские хозяйки всегда угощали вкусной рыбой.

Когда мы находились в пути следования, частенько попадали под дожди и шторма, приходилось прятаться на маленьких речках. Ставили от дождя полог и спали в лодке. Большие лодки были только у старшин, с покрашенными красным цветом бортами. В носовой части

лодки с обеих сторон было написано УРПИБ, что означало Управление речных путей Иртышского бассейна. При буксировке путьских лодок нам разрешалось находиться в рулевой рубке и общаться с комсоставом судна. Пользуясь этим положением, я до поступления в Омское речное училище (1953 г.) знал практически всех капитанов и штурманов пассажирских судов. Когда стал старше (мне шёл 13-й год), отец доверил выполнять бакенскую работу. Я самостоятельно уезжал на перекаты, чтобы зажечь бакены и створные знаки. У меня была маленькая лодочка хантыйского изготовления, построенная без единого гвоздя. Я любил красить бакены, готовить плавучие вешки, выполнять другую бакенскую работу. Когда зажгу бакены, столбы, любил сидеть в лодочке и долго любоваться «своими» огнями, которые дают зеленую улицу проходящим судам. Проработав три навигации бакенщиком и гребцом, в 1953 г. поехал в Омское речное училище на учёбу. Я скучал о родных Азовах и вспоминал, как жили мы семьей 7 человек (4 брата, сестра, отец с матерью) в маленьком бакенском домишке площадью 16 м², вспоминал, как приходил пароход «Ваули Пиеттомин», на котором приезжал начальник района обстановки Салехардского техникума П.С. Черноногов. Его жена Вера Сергеевна выдавала зарплату бакенщикам. На пароходе был магазин, где продавали муку, сахар, горох, конфеты, консервы, разное бельё и многое другое. Обстановочным старшинам выдавали шинели.

В район П.С. Черноногова входило 9 обстановочных участков, расположенных на Большой и Малой Оби. Обстановочные стар-



шины имели лошадей. Рабочие и бакенщики в зимнее время делали заготовку дров для пароходов техучастка и пароходства.

Мой дедушка Константин Васильевич Белоглазов в зимнее время запрягал лошадь и ездил проверять заготовку дров. Он был строгим, принципиальным, требовательным человеком и в то же время доступным, справедливым и внимательным к людям. Любил в летнее время выезжать на линии в форме. Честно говоря, бакенщики его побаивались. Он был награжден знаком «Отличник социалистического соревнования речного флота», выпелом передовика производства. Его участок реки Мужик-Азовы всегда считали передовым, лучшим участком Салехардского техникума. В 1951 г. дедушка умер. Руководство техникума решило передать дедушкин участок реки моему отцу Петру Константиновичу Белоглазову, посоветовав обеспечить работу на том же уровне.

Когда я учился в ОРУ на 2-3-м курсе, директором училища был назначен М. Мясников. Нам сказали, что он работал главным инженером Иртышского БУП. В это время в нашей группе произошло грубое нарушение трудовой дисциплины. Начались разборки. Стали курсантов по одному вызывать к начальнику училища Мясникову. Дошло до меня. Я зашел в кабинет и доложил: «Курсант Белоглазов прибыл по Вашему приказанию». Он был в форменной одежде, погоны инженера-капитана первого класса. Часто перелистывал моё дело и одновременно задавал мне вопросы: «Кто зачинщик вашего дела?» Я сказал, что в этот день болел, не ходил на уроки, лежал в общежитии.

Продолжение на с. 4.

ХОРОШИЕ ТРАДИЦИИ ПОДДЕРЖИВАЕМ!

Так уж повелось, что с момента утверждения профессионального праздника моряков и речников – Дня работников морского и речного флота – на судах и береговых предприятиях МРФ праздник широко отмечался спортивными мероприятиями. Во многих организациях эта традиция сохранилась.

В Ханты-Мансийском окружном управлении водных путей и судоходства хорошим традициям не изменяют и отмечают День работников морского и речного флота спортивными достижениями. Вот и в этом году в профессиональный праздник на территории ремонтно-механической базы вернулись спортивные баталии. Команда «Берег» выиграла у команды «Моряки» на футбольном поле со счетом 6:4. Болельщики живо реагировали на каждый забитый гол, поддерживая и одобряя игроков. Причем, среди болельщиков были не только коллеги по работе, но также жены участников соревнований и их дети, некоторые младенческого возраста.

Несколько лидеров определилось в соревнованиях по подъему тяжестей и метанию. Первое место в метании диска занял Ю.С. Вакуленко, моторист-рулевой т/х «Чайка», в метании гранаты – С.В. Скитович, главный диспетчер по движению флота, в метании легости – И.Л. Козлов, электро-



механик групповой по флоту, в поднятии штанги – К.Г. Шлигель, механик земснаряда «Казым», в поднятии гири – М.Н. Степанов, производитель путевых работ.

Праздничное мероприятие прошло весело и с задором, участники и болельщики получили массу удовольствия и положительные эмоции.

Вера ТУНГУСОВА,
специалист по персоналу

ОФИЦИАЛЬНО

ОМСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА РАЗЪЯСНЯЕТ

С 1 октября 2019 года вступает в силу постановление Правительства Российской Федерации от 28.07.2018 № 883 «Об утверждении Правил фиксации, включая видеофиксацию, в режиме реального времени действий, бездействия участников контрактной системы в сфере закупок в единой информационной системе в сфере закупок, на электронной площадке».

Согласно постановлению фиксация представляет собой автоматизированный процесс сбора, протоколирования, хранения и обработки информации о работоспособности и доступности единой информационной системы, электронной площадки, а также информации о действиях, бездействии участников контрактной системы, совершаемых в единой информационной системе, на электронной площадке, а также о размещении, направлении, изменении и удалении документов и сведений в единой информационной системе, на электронной площадке.

Постановлением, помимо прочего, устанавливается:

- порядок осуществления записи действий, бездействия участника закупки;
- срок не более 2 часов с момента возникновения, в течение которого действия, бездействие участника закупки должно быть зафиксировано;
- механизм осуществления видеофиксации;
- требование об обеспечении бесплатного доступа к программному модулю «Независимый регистратор» на официальном сайте единой информационной системы в сети Интернет;
- требования к шифровальным средствам, используемым при осуществлении фиксации информации ограниченного доступа;
- требования к сертификации технических средств, используемых при осуществлении фиксации, видеофиксации действий, бездействия участника закупки.

ПО ФАРВАТЕРУ ВОСПОМИНАНИЙ

ВETERАНЫ РЕЧНОГО ФЛОТА 40-Х И 50-Х ГОДОВ

Начало на с. 3.

– Значит, ты не знаешь? – спросил начальник.

– Нет, не знаю, – ответил я.

Он закрыл дело, посмотрел на меня и сказал: «В 1950 г. я из Омска выезжал на Север для награждения твоего дедушки знаком «Отличник соцсоревнования речного флота». Этот знак свидетельствует о том, что твой дедушка очень хороший работник речного флота, ты должен гордиться». Немного помолчал, сказал: «Я тебя в обиду не дам, продолжай учиться». Но Мясников проработал в училище недолго, вернулся на свою прежнюю работу в Иртышское БУП. В 1958 г. я окончил училище и взял направление на работу в Тюмень на пароход «Жан Жорес» III штурманом. Судно работало на линии Тюмень–Салехард. При посадке пассажиров на судно я увидел М. Мясникова, который ехал в Салехард. Мы оба обрадовались, он меня обнял как родного человека. Было очень много разговоров, Мясников приходил в рулевую рубку, и мы вспоминали, как он вызывал меня в кабинет и добивался, кто же был зачинщиком скандала.

В нашей флотской работе не всё бывает хорошо. Были и курьезные случаи. Однажды, в 1954 г. мы поднялись на буксире за пароходом «Михаил Калинин» до Устрёма и стали спускаться вниз по течению на гребях. Встретилась самоходка СТ-10. Проехав 8 км, мы подъехали к бакенщику Хабибулину, который со всей семьёй проживал в бакенской избушке, расположенной на левом берегу в устье Вослороской протоки (628-й км). Отец, увидев в лодке наметку и рупор, сказал нам, гребцам, что подобного никогда не бывало и значит, что-то случилось. Мы пошли в домик. Бакенщик в слезах рассказал, что вечером он со своим сыном зажег все огни на бакенах и столбах. Вечер был тёплый, а ближе к утру на реке появился густой туман.

Самоходка как шла прямо, так и оказалась в Вослороской протоке на мели. Своими силами не смогла сняться с илистого грунта. Капитан стал подавать гудки. Согласно правилам плавания вызов путейского работника на судно подавался гудком: один продолжительный, один короткий и ещё продолжительный. Бакенщик приехал на судно. Командиры самоходки обвинили его в том, что обстановочные знаки не горели. Дело дошло до того, что они принесли акт на подпись, что посадка теплохода на мель произошла по вине негорения судоводных знаков. Хабибулин отказался подписывать, тогда один работник теплохода поднял крышку лючка и сказал: «Если ты не подпишешь акт, то мы тебя посадим в трюм и увезём в Омск». Бакенщик испугался, заплакал и подписал.

В это время к нам подошёл катер Березовского рыбзавода и общими усилиями самоходку сняли с мели. Капитаном самоходки был татарин, он не ругал бакенщика, только сказал: «Мои ребята пошутили, никто тебя не имеет права трогать».

Когда я стал работать в пароходстве, узнал, что на самоходке СТ-10 капитаном был Алексей Камалович Уразаев. Проработал там одну навигацию, затем, несмотря на молодость, ему доверили большие пассажирские суда: пароход «Усиевич» и теплоход «Чернышевский». В осенний период навигации мы собрались ехать по своему участку до Устрема и пристали к пристани Азовы. Подошел пассажирский пароход «Жан-Жорес». Капитан увидел на корме лодки красный флаг и дал добро на буксировку лодки. Пройдя юрты Кар-Вожги, пароход стал выходить на ровное Пословское плесо (570-й км). Отец и мы с братом находились в рубке. Капитан А.М. Копылов сказал отцу, что береговые створы не горят.

Отец ответил, что этого не может быть, здесь бакенщик – очень порядочная хантычка Настасья. Отец запереживал, ему было неудобно за негорение створных знаков. Пароход подходил к створным знакам, вдруг видим, что огни зажглись. По зажженным кормовым створам пароход благополучно прошёл пятикилометровый участок. Расстроенный отец всё время молчал, переживал, а потом сказал: «Разберемся и сделаем выводы». Спускаясь по течению, мы специально подъехали в ночное время суток. Отец стал вести с бакенщицей неприятный разговор, и она честно ему призналась, что сэкономила керосин для своего дома, поскольку в магазине керосин не продают, и ей приходится жить без света. Ещё долго просила прощения и очень переживала. Отец её простил.

Где-то в семидесятых годах, будучи капитаном т/х «Генерал Карбышев», в последнем осеннем рейсе Омск–Салехард я сменился с утренней вахты и передал вахту I штурману О.А. Кузнецову. Не успел отдохнуть, поступил телефонный звонок. Кузнецов доложил, что т/х «Чернышевский» сидит на мели в Шурышкарской протоке. Я поднялся в рулевую рубку и схватился за голову. Видно было, что с полного хода судно выскочило в протоке Шурышкарского острова с потерей осадки в пределах 20-30 см. Я взял управление судном на себя. Мы подошли к борту «Чернышевского». Его капитан сказал, что причиной посадки на мель является негорение огня на белом бакене. Я, конечно, с ним не согласился и сказал, что белый бакен стоит на левой кромке судового хода Шурышкарской протоки, а вы сидите на мели за правой кромкой судового хода. Капитан помолчал и признался, что заехал молодой штурман. На борту «Чернышевского» был А.П. Соловьев. Они меня стали упрашивать снять теплоход с мели.



На снимке 1-й ряд (слева-направо): Белоглазов Константин Васильевич, обстановочный старшина участка Азовы–Мужи, Кузавский Евгений, старший мастер участка, Черноногова Вера Сергеевна, счетовод, кассир, Черноногов Петр Степанович, начальник района обстановки участка Салехард–Устрем, Белоглазов Петр Константинович, обстановочный старшина участка Устрем–Азовы. 2-й ряд (слева-направо): Преснецов Валентин, старшина Казымского участка, Рочев Виталий Зеновьевич, старшина Шурышкарского участка, Плесовских, старшина Мужевского района (неразборчиво), старшина Питлярского района, (фамилия неразборчиво) Леонид (неразборчиво). Фото из домашнего архива.

– Шурышкарские путейцы – очень порядочные, дисциплинированные и честные работники. В сороковых и пятидесятых годах шурышкарских путейцев возглавлял Виталий Рочев – старшина участка. А вы съездите к белому бакену и верните лампочку на своё место, – ответил я. Двенадцать часов я занимался этой съемкой и с великим трудом и мучением мы добились успеха. Ради друга, товарища можно всё сделать. К.В. Оносков был очень хорошим капитаном. Он любил реку, и река любила его. А за грубое нарушение расписания движения пассажирского флота меня привлекли к дисциплинарной ответственности.

Не могу умолчать ещё об одном интересном факте. Однажды в 1950 или 1951 гг. к пристани Азовы в ночное время подошел п/х «Карл Либкнехт». Пароход неоднократно подавал звуковые сигналы для прибытия на судно путейского работника. Отец в это время болел, но, тем не менее, взял меня с собой, и мы пошли на пароход. Мне в это время шёл тринадцатый год. Капитан

А.Ф. Зубарев нас приветливо встретил и сказал, что на судах осталось мало угля, не хватит до Салехарда, необходимо где-то взять дров, которые заготавливали работники техучастка. Отец сказал, что дрова есть, но только таловые, и находятся в протоке на острове Сор-Маз (536-й км р. М. Обь). Таловые дрова пароходы брали неохотно, так как большого жара они не давали. Но у капитана Зубарева другого выхода не было, и он согласился. Отец сказал капитану, что приболел и ехать не может: «Поедет с вами мой сын, бакенщик, который покажет место, где находятся поленицы дров». Капитан к этому предложению отнесся скептически. Немного помолчал, посмотрел на меня и сказал: «Ну что же, иди в рубку, поедем». Расстояние было небольшое, и мы, быстро следуя по течению, зашли в протоку. Осветив прожектором, обнаружили дрова, которые находились недалеко от берега. Капитан дал команду сделать оборот для подхода к берегу. И вот здесь произошло непредвиденное. Пароход «Карл Либкнехт» был очень большим судном, длиной около 80 метров, и при развороте не вписался в ширину протоки. Носовая часть уткнулась в берег острова, а точнее – в деревья, сваленные в воду, а кормовая часть судна уперлась в левобережные отмели протоки. Пароход оказался поперёк протоки, его как бы заклинило. От напора течения он стал крениться на левый борт. Капитан Зубарев, видя опасную серьезную обстановку, бегал по ходовой мостике с берега на борт, что-то кричал, давал какие-то команды в машинное отделение и рулевому, всех ругал и проклинал эти дрова. Помню, как он кричал, что, наверное, руль свернули, дал команду проверить его состояние. Через некоторое время ему доложили, что с рулём все в порядке и он, немного успокоившись, приказал вырубить и спилить у носовой части судна сваленные с берега деревья, в которые упирался форштевень парохода. Работала вся команда, а в кормовой части сильное течение размывало песчаную отмель. В результате принятых мер судно развернуло. Была уже глубокая ночь. Вся команда занялась погрузкой дров, им помогали пассажиры. Мне предложили поспать в рулевой рубке на диване. Проснулся я, когда пароход стал готовиться к отходу, в рубке было шумно.

Выйдя из протоки через верхнее устье, пароход сделал оборот и пошёл вниз рейсом на Салехард. Мой поселок остался за кормой. Я стою в недоумении, расстроенный, но молчу, как я понял – про меня забыли. В рубке кроме капитана находилось ещё несколько человек из экипажа, по всей вероятности это были штурманы. Все они не спали, измучились, и вдруг кто-то из них сказал: «А куда мы повезли нашего «лоцманёнка»? Ведь мы обещали отцу доставить его в деревню». Капитан молчал, пароход, по всей вероятности, отставал от расписания, возвращаться ему не хотелось, к тому же возвращаться – плохая примета. Капитан повернулся ко мне и сказал: «А не обидишься, если мы тебя высадим на ухвастье Азовского острова?» Я обрадовался и мгновенно согласился. Это было 3,5 км ниже моего поселка. Дома родители беспокоились, переживали, но я прибежал в хорошем настроении.

А через трое суток п/х «Карл Либкнехт», следуя обратным рейсом их Салехарда в Омск, подошёл к нашей пристани. Я с ребятами, как обычно, прибежал встречать пароход и был очень рад, что меня судовая команда узнала, я стал для них «своим» человеком. Со мной все здоровались и улыбались, а деревенские ребята завидовали мне. В те годы на этом легендарном пароходе, как я узнал позднее, молодым штурманом был Владимир Александрович Ефремов.

Откровенно говоря, я в школьные годы мечтал о профессии судоводителя, но этот случай – короткий ночной рейс – окончательно определил мою дальнейшую жизненную судьбу в выборе профессии.

Владимир Петрович БЕЛОГЛАЗОВ

ПАМЯТИ
В.Н. ЛЯПИНА

В конце июня коллеги простились с бывшим специальным корреспондентом газеты «Лоцман» Виктором Никитичем ЛЯПИНЫМ. Он скончался на 78-м году жизни.



Его путь в журналистику был тернист. После окончания в 1962 г. Омского речного училища молодому специалисту в плавсоставе удалось поработать только одну навигацию – на теплоходе «Лермонтов» первым помеханика-первым штурманом, – но любовь к флоту сохранил на всю жизнь. Затем трудился в дизельном цехе Омского ССРЗ. В 1968 г. окончил Омский политехнический институт, работал начальником группы автоматизации производства, заместителем главного механика Сибзавода. На жизненном пути были еще должности мастера производственного обучения ТУ № 5 и фотографа, пока в 1984 г. не окупился в журналистику. Вначале – внештатным фотокорреспондентом редакции журнала «Земля сибирская дальневосточная», затем редактором газеты «Омский бекон».

Уже будучи на пенсии и по возрасту, и по статусу, Виктор Никитич стал инициатором создания и первым главным редактором газеты путейцев. Это позднее газета окрепла, приобрела значение, вес, своего читателя, и её штат расширился до трех человек. А над первыми номерами газеты «Лоцман» летом и осенью 2007 года ему приходилось работать одному. Помню, как приходил в редакцию газеты «Речник Иртыша» к бывалым журналистам, перенимал опыт, делился сомнениями, планами, учился, как переживал за новое поручение – по совместительству исполнять обязанности заведующего музеем путейцев.

Нельзя не сказать о том, что В.Н. Ляпин был заядлым грибником и дачником. И эти темы как в жизни, так и в творчестве, были любимыми. С самой ранней весны до поздней осени он жил на даче и пропадал в лесу, особенно после того, как вышел на заслуженный отдых в 2013 году...

Ушел из жизни человек, по-настоящему влюбленный в реку и преданный флоту. Но он оставил зримый след в газетных публикациях, в многочисленных фотографиях, которые являются неотъемлемой частью музейных экспозиций и главным украшением юбилейных изданий.

Светлая память о Викторе Никитиче сохранится у тех, кто его знал.

12+

Учредитель:
Федеральное бюджетное учреждение
«АДМИНИСТРАЦИЯ ОБЬ-ИРТЫШСКОГО БАССЕЙНА
ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ»
Гл. редактор Н.И. Оленченко

Адрес редакции: г. Омск, 644024, пр. К. Маркса, 3.
E-mail: oivodnik@mail.ru, телефон: 76-66-79, доп. 2-03.
Факс: (8-38-12) 72-91-61 с пометкой «Для редакции».
Распространяется бесплатно

Отпечатано в типографии «Золотой тираж»,
644007, г. Омск, ул. Орджоникидзе, 34. Подписано в печать 15.08.2018 г.,
время по графику – 12.00, время фактическое – 12.00,
выход в свет 20.08.2018 г. Заказ 301415. Тираж 700.