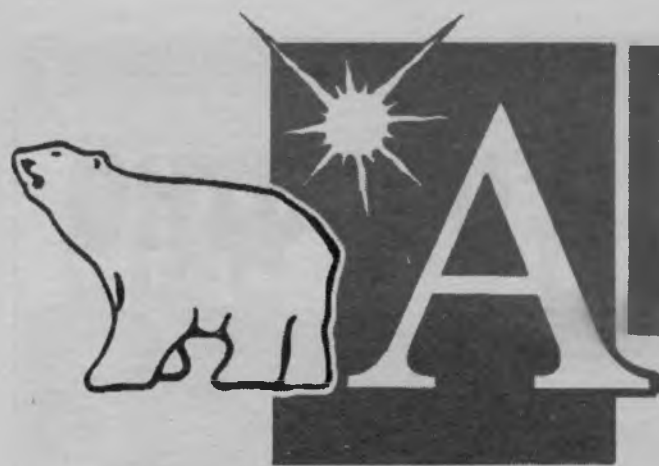




ОКЛ

Арктическая

Звезда

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

№ 11 (7596)

Ноябрь 2007 года

в номере

Безопасность мореплавания

Как предупредить аварии на море? Какую роль играет человеческий фактор? Эти вопросы вновь поставила трагедия в Керченском проливе

- стр. 3

Кто помогает беречь природу и здоровье?

Представляем специалистов санитарно-промышленной лаборатории УТЭФ

- стр. 4

Перспективные проекты

Ученые рекомендуют переоборудовать атомный лихтеровоз «Севморпуть» в буровое судно

- стр. 5

Глазами очевидца

На Земле Александры начинается восстановление позиций России в Арктике

- стр. 6

Дискуссионный клуб

Ветеран флота Валентин Махницкий продолжает разговор о роли капитана в современном судоходстве

- стр. 8

Семья моряка

В новой рубрике рассказываем о тех, кто ждет на берегу своих сыновей и мужей

- стр. 9

Что такое драг-рейсинг

Карьеру экономиста Андрей Макаров успешно сочетает с любовью к автогонкам

- стр. 10

Судьба созидателя

Леонид Данилов стоял у самых истоков атомного флота пароходства

- стр. 11

Международный полярный год

В этот раз он проходит под знаком «человеческого измерения»

- стр. 14

международный форум

Курсом на шельф

14-16 ноября в Ледовом дворце Мурманска работала 3-я специализированная выставка «СевТЭК-2007». Международный форум – это хорошая возможность для многих компаний заявить о себе, представить свою продукцию и услуги, наладить новые деловые контакты. В нынешней выставке приняло участие свыше 150 компаний из 15 регионов России и 5 зарубежных стран, что почти в два раза больше, чем в прошлом

году. Выставку посетили семь тысяч человек. Стенды выставки разместились на площади более тысячи квадратных метров.

В нынешней специализированной выставке «СевТЭК-2007», другими словами Северный топливно-энергетический комплекс, участвовали норвежская компания «СтатойлГидро», французская «Тоталь», российские «Газпром» и «Синтез». Наряду с промышленными гигантами на форуме присутствовали рос-

сийские, норвежские, шведские, финские предприятия, успешно работающие на рынке энергетики, транспорта, энергосберегающих технологий, добычи и переработки углеводородов, промышленного машиностроения. Впервые участником «СевТЭКа» стал крупнейший морской перевозчик на Северо-Западе России – ОАО «Мурманское морское пароходство».

Окончание на 7-й стр.

новости Компании

Моряки проголосовали первыми

Досрочные выборы депутатов Государственной думы Федерального собрания России прошли на судах Мурманского пароходства. По информации на 26 ноября в голосовании приняли участие экипажи 28 судов. Все данные по результатам досрочных выборов передаются в территориальную избирательную комиссию.

В ходе предвыборной поездки в Мурманск на теплоходах «Клавдия Еланская» и «Поларис» побывал председатель общероссийского Движения в поддержку флота Михаил Ненашев. Он занимает третью строчку в списке кандидатов в депутаты Госдумы пятого созыва от политической партии «Единая Россия» по Мурманской области.

Началась зимняя навигация

В конце октября атомный ледокол «Вайгач» взял в Дудинке под проводку теплоход «Михаил Стрекаловский». Тем самым была открыта зимняя навигация на ве-

ликой северной реке Енисей. В Енисейском заливе Карского моря транспортные суда передаются под сопровождение атомохода «Арктика», который сменил на этом участке Северного морского пути «Россию».

Начало зимней навигации уже отмечено своеобразным рекордом. Теплоход Мурманского пароходства «Иван Богун», выполняющий рейс на Дальний Восток, прошел всю трассу Севморпути от Дудинки до Берингова пролива за 10 суток. На речном участке его сопровождал атомный ледокол «Вайгач», а от Енисейского залива до восточной кромки арктических льдов вел атомоход «Арктика».

Проверка прошла успешно

С 20 по 22 ноября в ОАО ММП прошло ежегодное освидетельствование Системы управления безопасностью и надзорная проверка интегрированной Системы менеджмента качества. Экспертами Российского морского Регистра судоходства и Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» отмечен высокий уровень соответ-

Наш хронограф:

✓ 13 ноября – 25 лет назад (1982) поднят государственный флаг СССР на теплоходе «Норильск» Мурманского пароходства – головном из серии многоцелевых ледокольно-транспортных судов, построенных в Финляндии.

вия Компании требованиям Международного Кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и международных стандартов ИСО 9001:2000, ИСО 14001:2004 и OHSAS 18001:1999.

По результатам проверки экспертами подтверждено действие Документа о соответствии Компании и сертификатов ОАО ММП о соответствии требованиям стандартов, включенных в состав интегрированной Системы менеджмента качества. Ежегодные даты подтверждения всех сертификатов СУБик теперь приведены к одному периоду, что в последующем позволит проводить освидетельствования Компании не чаще, чем один раз в год.

Из Мурманска в Хайфу и обратно

Строго по графику теплоход Мурманского пароходства «Павел Вавилов» выполняет рейсы по маршруту Мурманск-Хайфа-Мурманск. В начале октября он еще стоял под погрузкой на апатитовом причале Мурманского торгового порта, и нашему корреспонденту удалось побывать на борту судна. А в конце ноября родные и близкие вновь ждут своих моряков на родном берегу.

В августе-сентябре свой первый рейс в должности капитана выполнил на борту теплохода «Павел Вавилов» Андрей Мичудо. Как рассказывал Андрей Васильевич, к этой должности он уже был готов, так как работал старшим помощником капитана на однопалубных судах «Михаил Стрекаловский» и «Капитан Свиридов». Но все же в сопровождении опытного наставника было спокойнее: капитан-наставник Валерий Иванович Самоделов сопровождал молодого командира судна до порта Хайфа. Весь рейс продолжался около двух месяцев и прошел довольно спокойно.

Стоянка судна в Хайфе оказалась чуть дольше обычной, и некоторым членам экипажа удалось даже съездить на экскурсию в Иерусалим, побывали и на Мертвом море. Это редкая удача, так как в условиях «капиталистического труда» на экскурсии в иностранных портах у моряков времени практически не бывает.

Повезло и с погодой. Небольшой шторм прихватил судно лишь у побережья Северной Норвегии на подходе к Мурманску, но экипаж под руководством капитана справился с ним успешно.

Андрей Мичудо начал работать в Мурманском пароходстве после окончания Государственной морской академии имени адмирала Макарова. Его первым судном был теплоход «Палдиски». В первое время молодому штурману чаще приходилось учиться на своем опыте и на собственных ошибках. Но в дальнейшем судьба свела Андрея с настоящими мастерами, оказавшими на него большое влияние. Это капитан теплохода «Кузьма Минин» Иван Григорьевич Бородин, а также капитан Виктор Константинович Лаврека. С ними и помимо работы у Андрея Мичудо сложились хорошие дружеские отношения. О каждом из них он уважительно отзывался – «замечательный человек и специалист».

А для третьего помощника капитана Алексея Шевцова «Павел Вавилов» стал первым судном в профессиональной карьере. По словам капитана, у молодого моряка очень хорошие задатки, это грамотный, толковый, а главное – обязательный человек. По итогам рейса Андрей Мичудо оценил его уже как будущего «конкурента» на капитанском мостике.

Алексей Шевцов – мурманчанин. Он окончил морской класс школы № 53, а в марте 2007 года получил диплом «макаровки». 14 апреля началась его первая самостоятельная трудовая вахта, которая продлилась до октября. Алексей – моряк уже не в первом поколении. Его отец ходил в пароходстве капитаном, а сейчас работает в порту.

За время учебы Алексей получил хорошую подготовку, так как все три морских практики провел на судах Мурманского пароходства – «Михаил Стрекаловский», «Емельян Пугачев» и «Кузьма Минин». Ему, как и капитану Мичудо, большую помощь в овладении специальностью оказал капитан «Минина» Иван Григорьевич Бородин. С благодарностью молодой моряк вспоминает и старшего помощника Валерия Григорьевича Болдырева, под руководством которого Алексей работал на практике на «Пугачеве». Не удивительно, что после окончания училища юноша предпочел работу в ММП. По его словам, в нашей Компании более лояльный подход к молодым специалистам, есть возможности профессионального роста.

Покидая в октябре борт «Павла Вавилова», Алексей уже делился полученным опытом со своим сменщиком, которому предстоял первый рейс на судне пароходства после работы на рыболовном флоте:

– Главное – нормально принять свои обязанности и без проблем



Алексей Шевцов

выйти из порта, а потом за две недели перехода во всем разберешься...

Доволен молодым штурманом и старший помощник капитана Станислав Мельницкий – «способный, схватывает все на лету». Станислав Леонидович тоже мурманчанин, он окончил Архангельскую мореходку по специальности штурман-механик портофлота. В пароходстве начал работать с 1977-го, а через 10 лет вернулся к основной специальности – в портовый флот. Работал в буксирно-спасательной компании, перегонял суда из Сингапура. Но все же Мурманское пароходство взяло верх, и с 2001 года Станислав Мельницкий ходит на теплоходе «Павел Вавилов».

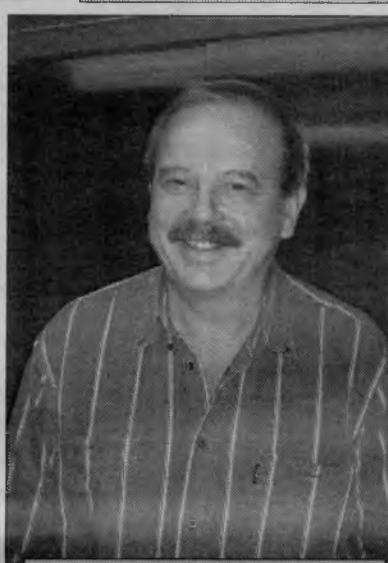
На правах «старожила» Станислав Леонидович рассказал о ветеранах судна. Из них самый опытный и уважаемый – боцман Вячеслав Ириков. Вячеслав Васильевич работает на теплоходе с приемки и знает на нем каждую мелочь. На смену Ирикову пришел его же воспитанник – боцман Николай Месюра.

Электрик 1-го класса – моторист 2-го класса Петр Васильевич Петров работает в пароходстве с 1975 года, а на «Вавилове» ходит уже 16 лет. В его послужном списке суда типа «У», дизель-электроходы «Наварин» и «Гижига», теплоходы «Тикси» и «Юрий Аршеневский».

Матрос 1-го класса Виктор Ку-



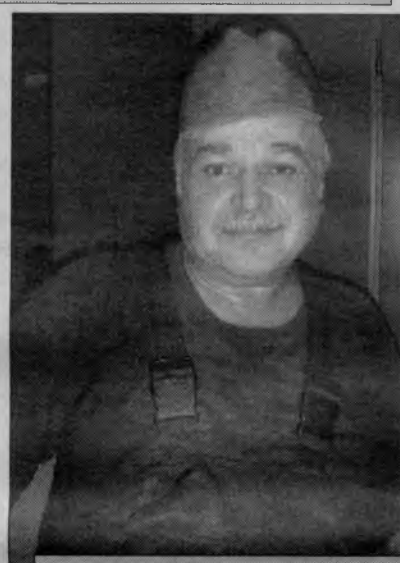
Виктор Куваев, Николай Месюра и Станислав Мельницкий



Виктор Переверзов

ваев – уроженец Крыма. После окончания Кронштадтского мореходного училища служил по контракту на Севере во вспомогательном флоте. «Вавилов» – его единственное судно за все пять лет работы в пароходстве. Здесь он начал с должности матроса 2-го класса, а сейчас при необходимости уже подменяет и боцмана.

Как надежную опору ценит ветеранов судна и старший механик Виктор Переверзов. Добрыми словами Виктор Савельевич отметил старшего моториста-электрогазосварщика Романа Александровича Кукушкина, токаря-моториста Нико-



Петр Петров

лая Александровича Петкина, старшего моториста-матроса Валентина Петровича Служенко.

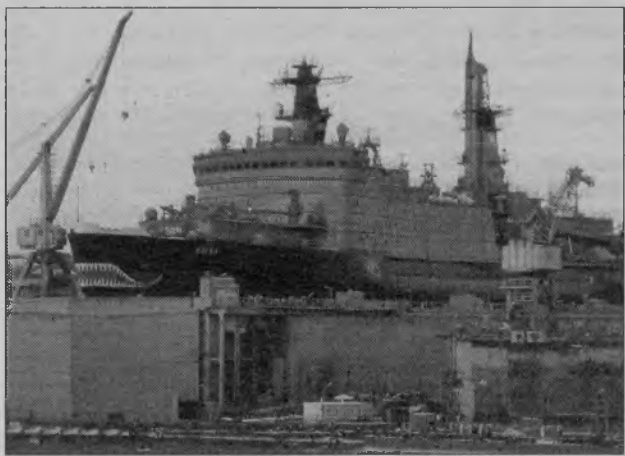
Из молодежи был отмечен и еще один специалист, но не судовою, а береговой – групповой инженер-диспетчер Виктор Метельский. По словам старшего помощника капитана Станислава Мельницкого, их ГИД мгновенно обрабатывает все эксплуатационные задачи судна, а иногда даже дает ценные советы опытным морякам.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора.

новости Компании

«Ямал» проходит ремонт

Атомный ледокол «Ямал» в ноябре встал в док Мурманского судоремонтного завода Морского флота для выполнения работ по планово-предупредительному ремонту. По словам генерального директора ОАО «Мурманский СРЗ МФ» Олега Мазунова, на ледоколе будет устранен зазор между валом и подшипником. Работы проводятся в штатном режиме и должны быть завершены к началу декабря.



Учения на судах

В ноябре на судах Мурманского пароходства прошли плановые учения по Кодексу ОСПС «Нарушение охраны судна». Действия по борьбе с пожаром, а также при столкновении с катером террористов отработали экипажи теплоходов «Иван Сусянин» и «Дмитрий Пожарский». А с загрязнением окружающей среды в результате противоправных действий посторонних лиц «боролась» команда теплохода «Капитан Данилкин».

В Греции об Арктике

В начале ноября в Мурманском морском пароходстве побывала телевизионная группа государственного телевидения Греции. Она производила рабочие съемки для использования в документальном фильме о перспективах освоения арктических территорий в условиях глобального потепления. Журналисты записали интервью с Генеральным директором ММП Александром Медведевым, побывали на атомном ледоколе «Россия», который в этом году совершил несколько высокоширотных научных экспедиций.

Документальный фильм будет показан на греческом телевидении в январе будущего года. Предполагается, что в дальнейшем ленту об Арктике и работе в полярных широтах покажут и в других странах Европейского Союза.



55 лет за штурвалом

14 ноября в музее истории Компании принимал гостей капитан дальнего плавания Руслан Борисович Игрицкий. Со славной датой – 55-летием работы в Мурманском морском пароходстве его поздравили коллеги-капитаны. От имени руководства Компании Руслана Игрицкого тепло приветствовал директор Департамента безопасности мореплавания Владимир Ермолин. Памятный подарок юбиляру вручил начальник Службы кадров Николай Хвост. Вместе с Русланом Борисовичем принимала поздравления и его верная спутница – супруга Людмила Андреевна, сопровождавшая мужа и в трудностях, и в радостях его капитанского пути.

Еще раз о человеческом факторе

Первая статья, открывшая в нашей газете в 2000 году рубрику «За безопасность мореплавания», была посвящена человеческому фактору. Сегодня автор вновь возвращается к этой теме.

Проходят годы, но аварийность на морском флоте не снижается, несмотря на усиливающийся контроль со стороны всех береговых служб и организаций, которые отвечают за безопасность мореплавания. В чем же дело? Что еще нужно предпринять, чтобы снизить или хотя бы остановить аварийность на морском флоте?

Пересмотрев Конвенцию ПДМНВ, Международная морская организация (ИМО) и ряд морских государств надеялись, что при обмене дипломами произойдет чистка рядов моряков, и во многом это оправдалось. Действительно, моряки, чья квалификация не соответствовала жестким требованиям конвенции ПДМНВ, ушли с флота, выполняющего международные рейсы. К сожалению, в России за 10-летний период с начала обмена дипломами так и не появились утвержденные Правила обмена, а компетентность и профессионализм моряков в последние годы пошли на убыль.

Кроме того, надо учитывать, что часть мирового морского флота имеет предельный возраст для работы на море, а новые суда, по-

ступающие в морские судоходные компании, становятся все более крупными, быстроходными и сложными в обслуживании. И не удивительно, что ошибки, связанные с человеческим фактором, приводят к крупным морским авариям, кораблекрушениям и жертвам.

Эти вопросы напрямую связаны с культурой безопасности мореплавания. Она характеризуется четко определенными попытками снижения рисков для людей, судов и окружающей среды, насколько это практически возможно.

Что за факторы влияют на культуру и качество безопасности мореплавания? К таким факторам на море можно отнести: стресс, ограничение сенсорной информации, человеческие взаимоотношения и конфликты, социальное давление на судне, усталость.

Безопасность во многом зависит от членов экипажей судов, их ценностей и их взаимоотношений с компаниями, в которых они работают. Можно сколько угодно проповедовать безопасность мореплавания и безопасность труда

на судне, но вероятность аварий и травматизма будет сохраняться, если технологии, оборудование, рабочие процедуры, проекты, правила и оплата труда не будут учитывать потребности людей, вызывая различные конфликты и стрессы у членов экипажа.

Источниками судового конфликта могут стать разные факторы, например, такие как разница в знаниях и навыках у членов экипажа, выполняющих одну и ту же работу; неудовлетворенность работой или карьерой; физическое окружение и удобства проживания в каюте; нарушения обещаний со стороны капитана или руководства компании; отказ береговых структур обеспечения от выполнения ими судовых заявок; несоответствующее назначение персонала службой кадров; неудовлетворенность заработной платой и многие другие.

Капитан должен уметь упредить конфликтную ситуацию, для чего ему очень важно быть в курсе всех событий, происходящих на судне. Капитану следует знать ежедневно и ежечасно, чем живет и дышит его экипаж, какие проблемы волнуют людей, все ли у них в порядке в домашней и семейной жизни и т.п.

Еще один важный фактор, влияющий на безопасность, это усталость экипажа. Объективно

определить ее очень трудно в отличие от влияния алкоголя или наркотиков, которые можно измерить, например, при помощи анализов крови, физического или химического теста. Но во всем мире усталость признается причиной многих аварий, происшествий и несчастных случаев, и в интересах каждого найти пути минимизации фактора усталости. Этот вопрос касается всех, кто выполняет на борту какие-либо важные функции.

В ИМО было признано, что усталость является основной причиной аварий на море. Для ее предотвращения в Конвенцию ПДМНВ были внесены требования по несению вахты, как часть изменений 1995 года. Представители ИМО и МОТ создали объединенную рабочую группу, которая разработала единый документ «Руководство по разработке таблиц судового распорядка моряков и форм регистрации часов работы и отдыха».

Комитет по безопасности на море принял Руководство по уменьшению усталости и умению управлять ситуацией (MSC/Circ.1014). В этом документе содержится информация о признаках и причинах усталости, а также предлагаются решения для преодоления усталости с целью сокращения проблем со здоровьем

и предотвращения происшествий. Руководство состоит из 9 модулей и приложения, которые обязаны знать и выполнять капитан судна и руководители судоходных компаний.

К сожалению, в мореплавании изучению всех факторов, влияющих на безопасность, не придается такого значения как, например, в авиации. Руководство судовладельческих компаний должно более серьезно относиться к рассмотрению фактических причин аварий. Морская страховая индустрия и юристы могут помочь ускорить этот процесс, расширив диапазон рассматриваемых вопросов. Было бы полезно не ограничиваться лишь вопросами причинения ущерба, утраты собственности и установления виновных лиц в аварии, а также принимать во внимание человеческий фактор и задавать вопрос не только о том, «что было неправильно?», но также и вопрос «почему это произошло?», а не только «кто виноват?». Такой подход будет способствовать повышению уровня сознательности участников морской индустрии, но также поможет реально повысить безопасность мореплавания.

Вячеслав КИСЛЯКОВ.
Капитан-наставник СБМ.

Как предупредить аварии на море



«Капитанский час» ведет начальник службы безопасности мореплавания Владимир Пархоменко

В ноябре в Департаменте безопасности мореплавания Мурманского морского пароходства прошел «капитанский час», посвященный предупреждению аварий и травматизма на судах. Поводом для серьезного разговора послужила серия кораблекрушений в Азовском и Черном морях, произошедших 11 ноября. В результате шторма за один день затонули четыре судна, еще шесть сели на мель, получили повреждения два танкера. Этот день стал черным не только для российского флота. Вот хроника тех беспрецедентных событий.

В Керченском проливе скорость ветра 11 ноября достигала 32 метров в секунду, а волнение моря – шести-семи баллов. На 8.00 (московское время) в районе порта «Кавказ» находились 59 судов, при этом все капитаны получили информацию об ухудшении погоды. Однако экипажи судов пренебрегли штормовым предупреждением. В Керченском проливе мало бухт для укрытия судов от шторма.

В 4.50 вблизи порта «Кавказ» разломился на две части танкер «Волгонефть-139», на борту которого находилось 4,8 тысячи тонн мазута. На борту еще одного танкера – «Волгонефть-123» была обнаружена трещина в корпусе, но утечки не было. В 10.25 в

районе порта «Кавказ» затонул сухогруз «Вольногорск», на борту которого находилось более 2,6 тысячи тонн серы. Здесь же на рейде затонул позднее сухогруз «Нахичевань» с двумя тысячами тонн серы. В юго-западной части косы Тузла села на мель несамоходная баржа «Дика». В этом же районе на мель сел морской плавучий кран. В 19.00 полностью затонул сухогруз «Ковель», который также перевозил серу. Судно получило пробоину, наткнувшись на затонувший сухогруз «Вольногорск».

Около полудня в Севастополе затонул сухогруз «Хаджи-Измаил», шедший под грузинским флагом с грузом металла из Мариуполя. У северо-западного берега Крыма, в районе бухты Узкая, на мель сел российский буксир «МБ 1224». В районе бухты Капсель (окрестности Судак) вынесло на мель украинское судно «Вера Волошина». В районе Новороссийска сели на мель греческий и турецкий сухогрузы.

В результате аварий в воду попало около 1,3 тысячи тонн мазута и 6,8 тысячи тонн серы. На побережье Керченского пролива обнаружено загрязнение нефтепродуктами протяженностью 12 километров. Средняя ширина загрязнения – около двух метров, имеются факты гибели птиц.

В этот же период стихия бушевала в Норвежском и Северном морях, где находилось несколько судов нашей Компании. Служба безопасности мореплавания Мурманского морского пароходства заранее из-



Капитаны в первую очередь отвечают за безопасность судна и экипажа

вестила экипажи этих судов о надвигающемся шторме. Были предприняты предупредительные меры, благодаря которым удалось избежать аварий и повреждений судового оборудования.

Департамент безопасности мореплавания еще в конце августа направил на суда пароходства циркуляр о подготовке судов к плаванию в осенне-зимний период, – сообщил капитан-наставник Вячеслав Кисляков. – Были получены подтверждения о готовности всех судов к плаванию в осенне-зимний период. Тем не менее, Департамент безопасности мореплавания обращается к капитанам судов, всем морякам не терять бдительность. Как показывает практика, организация общесудовой службы в незначительной степени зависит от требовательности капитана, высокой исполнительской дисциплины командного и рядового состава,

ответственного исполнения своих обязанностей каждым членом экипажа.

О безопасности выполнения работ на судах говорил на «капитанском часе» начальник отдела охраны труда и техники безопасности Александр Мальков.

Нарушители техники безопасности себя уже наказывают, потерянное из-за собственной халатности здоровье не вернешь, – отметил Александр Васильевич. – Тем не менее, капитан в первую очередь несет ответственность за несчастные случаи на борту. Он должен обеспечивать безопасное выполнение работ ежедневно, в том числе, когда судно находится на ремонте, и работы на нем выполняют специалисты сторонних организаций.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото автора.



На охране здоровья и экологии

Первое, что можно заметить в кабинете Татьяны Березиной – начальника санитарно-промышленной лаборатории Управления технической эксплуатации флота (УТЭФ) Департамента технической политики – два сертификата, размещенные на видном месте. Они подтверждают соответствие системы менеджмента ОАО «Мурманское морское пароходство» стандартам ISO 9001:2000 и OHSAS 18001:1999.

Эти документы имеют самое непосредственное отношение к работе лаборатории. Первый из них касается анализа нефтесодержащих вод и санитарно-промышленных лабораторных исследований, а второй – профессиональной безопасности и охраны труда. Именно такими исследованиями и занимаются специалисты лаборатории.

В 1983 году в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ-73/78 при техотделе пароходства была создана санитарно-промышленная лаборатория. Позднее она была переведена в состав теплотехнической лаборатории. У ее истоков стояли Геннадий Васильевич Пономарев, в настоящее время возглавляющий группу ПЗМ (предотвращения загрязнения моря), а также инженеры-химики Зинаида Алексеевна Шапунова и Людмила Андреевна Грицкая – ветераны пароходства, ныне уже ушедшие на заслуженный отдых.

С 2002 года санитарно-промышленная лаборатория стала самостоятельным подразделением УТЭФ.

Если рассуждать глобально, то основная задача лаборатории, совместно с группой ПЗМ, – обеспечение предотвращения загрязнения моря. Специалисты осуществляют проверку нефтяного сепарационного оборудования судов и сточно-фановых вод после прохождения очистных установок.

Вторая не менее важная задача – обеспечение требований охраны труда, для чего проводятся замеры вредных физико-химических факторов на рабочих местах не только плавсостава, но и в береговых подразделениях пароходства. Работа ведется в тесном контакте с Отделом охраны труда и техники безопасности.

Коллектив санитарно-промышленной лаборатории состоит из четырех человек, все работают практически с самого ее основания, все – коренные мурманчанки. Это уникальные, можно сказать, штучные специалисты, которые обладают большим опытом, приобретенным, в том числе, и в процессе работы в лаборатории, что особенно важно,

так как не существует специального учебного заведения, где бы готовили таких специалистов.

Путь в профессию у каждой из четырех сотрудниц был разным. Татьяна Березина окончила Петрозаводский университет по специальности «Водная токсикология» и еще в студенческие годы начала заниматься установками для очистки сточных фановых вод – в те годы в стране интенсивно велось строительство очистных сооружений. Работала в лаборатории охраны окружающей среды Гидрометцентра, ходила в море – в качестве микробиолога изучала проблемы очистки поверхностных слоев воды в Баренцевом и Белом морях, в Кольском заливе.

Кстати, до 1983 года анализы нефтесодержания в льяльной воде для пароходства выполнялись в лаборатории Гидрометцентра. Но для более оперативной работы с судами было принято решение проводить исследования на собственной базе, и Татьяну Николаевну пригласили на работу в ММП.

Инженер Татьяна Семенова окончила Ленинградский технологический институт холодильной промышленности, 8 лет работала в санитарно-промышленной лаборатории Госсанэпиднадзора – изучала вредные физико-химические факторы на предприятиях Мурманской области. В лабораторию пароходства Татьяна Петровна пришла уже готовым специалистом.

Лаборанты Галина Пузырева и Ольга Воронина проводят анализы льяльных и сточно-фановых вод. Галина Степановна трудится в лаборатории со времени ее основания. До пароходства работала в ПИНРО в лаборатории прикладной экологии и токсикологии вод. Ольга Петровна окончила фармацевтическое учили-



Татьяна Семенова, Галина Пузырева, Ольга Воронина и Татьяна Березина (снизу)

ще, в лаборатории работает с 1985 года.

Исследования льяльных вод, содержащих нефтепродукты, проводятся на каждом судне два раза в год. При этом обрабатывается по 4 пробы. А при освидетельствовании судна на класс Регистра (раз в 5 лет) берут по 12 проб. Если на момент проверки судно приходит в другой порт, проверку можно провести и там, но уже за дополнительную плату, поэтому совместными усилиями лаборатории и экипажей стараются «подгадать», чтобы к нужному сроку наши суда оказывались в Мурманске. Таким образом экономятся средства Компании.

Сточно-фановые воды проверяют после прохождения ими очистной установки раз в год. Учитывая, что установка выполняет биологическую очистку воды с помощью живых микроорганизмов, специалисты лаборатории стараются лишний раз напомнить членам экипажей о необходимости соблюдения инструкции по эксплуатации установки.

Замеры вредных факторов проводятся в соответствии с требованиями Роспотребнадзора по Мурманской области (преемника Госсанэпиднадзора) и призваны обеспечить безопасные условия труда. К ним относятся нормативы освещен-

ности рабочих мест, температуры и влажности в помещениях. Измеряется также загазованность и запыленность воздуха, уровень шума, вибрации и излучения электромагнитных полей. Измерения вредных факторов на судах проводят обязательно в ходовых условиях – в рейсе или при перешвартовках в порту.

Как рассказала Татьяна Семенова, банк данных по судам пароходства в лаборатории создавали практически с нуля. Когда выпускалась новая серия судов, построенные данные с замерами вредных факторов давались только на головное судно. На последующих судах серии их приходилось замерять своими силами. Сейчас по каждому судну Компании есть полные данные, но после каждого ремонта, а также раз в 5 лет проводят плановые их проверки. Все это необходимо для оформления санитарного паспорта, на основании которого Роспотребнадзор выдает санитарное свидетельство судна.

Татьяна Петровна побывала в Китае, где строятся новые суда для пароходства. Она проводила замеры вредных факторов на теплоходах «Грумант» и «Поморье». Для этих судов полные данные получены во время ходовых испытаний.

В 2007 году специалисты лабо-

ратории принимают участие в очередной аттестации рабочих мест на транспортных и нефтеналивных судах пароходства. Наиболее «загрязненные» по вредным факторам зоны – это машинное отделение, в котором велико влияние шума и вибрации от работающего двигателя и вспомогательных механизмов, а также открытые палубы, где действуют электромагнитные излучения антенн. Как правило, в помещениях не бывает превышения электромагнитного фона, но при работе в караване могут возникать «облучения» радарами соседних судов. Замеры этих факторов проводятся непосредственно при работе в Арктике.

За свою работу по охране труда и окружающей среды специалисты лаборатории не раз получали благодарность от руководства Компании, а Татьяна Семенова и Галина Пузырева награждены медалями «300 лет Российскому флоту».

Санитарно-промышленная лаборатория пароходства признана Регистром соответствующей Стандарту, а также аккредитована в Центре стандартизации и метрологии. Это гарантирует качество ее исследований, что позволяет оказывать услуги и сторонним организациям.

Галина ЛОГИНОВА.
Фото автора.

встречи в музее Компании

Детям о Полюсе

После продолжительного рейса в Арктику атомный ледокол «Россия» вернулся в порт приписки. У мурманчан, особенно, у школьников, по-прежнему вызывает огромный интерес работа экипажа атомохода по программе четвертого Международного полярного года на Северном полюсе и у хребта Ломоносова. В музее Компании с учащимися гимназии № 4 встретился старший помощник капитана ледокола «Россия» Василий Губкин.

Василий Геннадьевич впервые участвовал в подобной экспедиции и с большим увлечением рассказывал детям о плавании атомохода «Россия» и научно-исследовательского судна «Академик Федоров» в высокие широты Центрального полярного бассейна. Большое впечатление произвела на него встреча с заместителем Председателя Госдумы Артуром Чилингаровым, который поража моряков своей работоспособностью. Он появлялся на мостике глубокой ночью и почти не покидал его. А после того, как Чилингаров спустился на дно океана в географической точке Северного полюса в составе экипажа подводного аппарата «Мир-1», он стал для ученых и моряков настоящим героем.

Чувство гордости за причастность к историческому погружению батискафов «Мир-1» и «Мир-2» на глубину 4261 м, за свою Родину и уникальный атомный флот испытал весь экипаж «России».

Дети с восторгом слушали арктического моряка и удивлялись. Перед ними выступал совсем юный человек, далеко не атлетического телосложения, но влюбленный в свою профессию и уже занимающий высокую должность в экипаже известного атомного ледокола. Видимо, до этой встречи школьники отождествляли плавание в Арктике с образами мужественных сказочных богатырей.

Рассказ моряка вызвал у ребят множество вопросов. Василия Геннадьевича спрашивали о том, как он попал на флот, трудно ли быть арктическим моряком, какой толщины льды в Арктике, как ученым удалось закрепить флаг на большой глубине...

В память об этой встрече Василий Губкин подарил детям красочную эмблему «Высокоширотной арктической глубоководной экспедиции 2007» и пакетик грунта с Северного полюса.

Валентина КАРЕПОВА.
Фото Галины ЛОГИНОВОЙ.



Василий Губкин и гимназисты

«Севморпуть» на службе разведочного бурения

Нынешним летом весь мир был поставлен перед фактом, что Россия всерьез намерена собрать необходимые доказательства принадлежности хребта Ломоносова Сибирской континентальной платформе. Формально арктические воды не принадлежат ни одной стране. Но по существующим международным соглашениям, страны региона могут объявить своей экономической зоной участки континентального шельфа, если сумеют доказать, что этот шельф является продолжением их территории. На кону стоит не только престиж страны, но и богатые месторождения углеводородов, которые, как предполагается, там залегают.

Однако просто владеть территорией, пусть и большой, по крайней мере, неразумно – необходимо осуществлять там экономическую деятельность. Очевидно, что без проведения разведочного бурения на континентальном арктическом шельфе дальнейшие работы по его освоению будут невозможны. А ведь речь идет о районах Северного ледовитого океана, опасных для мореплавания и большую часть года покрытых льдами. В настоящий момент в мире нет ни одного бурового судна, способного работать в таких сложных условиях. Вот почему сообщение Мурманского морского пароходства о возможности переоборудования транспортного судна «Севморпуть» в буровое вызвало большой интерес в средствах массовой информации.

Совсем недавно на телеканале «Петербург – 5 канал» теме проведения буровых работ в Арктике была посвящена передача «Прогресс» известного журналиста Павла Лобкова. В ней питерские журналисты пытались ответить на такие вопросы: как ищут нефтегазовые месторождения, как выпол-

няют разведочное бурение в шельфовой зоне и другие. В том числе и о возможном переоборудовании атомного лихтеровоза «Севморпуть» в буровое судно. Этот же вопрос занимал многих посетителей промышленной выставки «СевТЭК-2007», недавно завершившейся в Мурманске.

По словам Директора Департамента технической эксплуатации атомного флота Сергея Перовщикова, центральное конструкторское бюро «Балтсудопроект» выполнило предпроектные исследования. Согласно заключению ученых, в пользу переоборудования лихтеровоза в плавучее буровое судно говорят следующие факты:

- судно уже приспособлено для длительной эксплуатации в северных районах без пополнения запасов топлива,

- архитектурный тип и главные размеры судна идеально подходят для его переоборудования в буровое судно,

- атомная энергетическая установка обеспечивает высокую безопасность судна, а также отвечает высоким требованиям по охране экологии в районах Севера,

- показатели судна по прочности, остойчивости и вместимости позволяют обеспечить размещение технологических запасов и инструмента для бурения одновременно двух скважин на срок до 6 месяцев.

Специалисты конструкторского

бюро выполнили проработку этапов переоборудования судна и обеспечения его основным технологическим оборудованием. Продолжительность работ может составить 18 месяцев. Переоборудование и эксплуатация судна усиленного ледового класса обойдется дешевле, чем эксплуатация в арктических морях обычных буровых установок. На данный момент стоимость работ оценивается в 5 миллиардов рублей. А само переоборудование можно провести на СРЗ «Звездочка». Ни одной стране выполнить такую задачу за полтора года не под силу. Даже на самых передовых верфях строительство бурового судна для Арктики займет, как минимум, три с половиной года.

В настоящее время лихтеровоз «Севморпуть» находится в рабочем состоянии, его можно эксплуатировать еще многие годы. Другое дело, что работы на линии Мурманск – Дудинка, для которой оно строилось, у лихтеровоза сейчас нет, поскольку ГМК «Норильский никель» строит собственный транспортный флот. А власти зарубежных портов не хотят видеть у себя судно с ядерной энергетичес-



Атомный лихтеровоз «Севморпуть»



Таким он станет после переоборудования

кой установкой, хотя «Севморпуть» отвечает всем международным морским конвенциям и требованиям.

Говорить о сроках реализации проекта пока преждевременно. Соответствующее решение о пере-

оборудовании судна может принять только собственник атомного ледокольного флота – государство в лице Росимущества. Решения этого пока нет.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.

новости морского транспорта

Игарка-2007

В ОАО «Северное морское пароходство» подведены итоги Игарской навигации. В начале планировалось, что в этом году из заполярной Игарки суда компании вывезут порядка 60–75000 кубометров пиломатериала. Но фрахтователь увеличил объемы и СМП пошло навстречу, выделив дополнительные суда. В результате из Игарки вывезено более 90000 кубометров пиломатериала. Из всего этого объема 90 процентов доставлено в Египет и 10 процентов – во Францию.

Открыл навигацию в начале июля теплоход «Федор Вараксин». Первое судно СМП шло в Игарку в сопровождении ледокола, так как ледовая обстановка была очень тяжелой.

Последним покинул заполярную Игарку теплоход «Пионер Молдавии», когда он выходил из порта толщина льда на реке Енисей составляла 30 сантиметров, температура воздуха -23 градуса. Проводкой судов на трассе Севморпути руководил штаб морских операций Мурманского морского пароходства.

Мурманский транспортный узел

Правительство Мурманской области приняло решение войти в состав учредителей ОАО «Управляющая компания по развитию Мурманского транспортного узла». Управляющая компания займется разработкой и реализацией стратегии развития Мурманского транспортного узла, осуществлением в качестве заказчика-застройщика строительства инвестиционных проектов, обеспечением взаимодействия компаний-учредителей с государством, внедрением систем управления и логистики в компаниях Мурманского транспортного узла.

Среди учредителей управляющей компании – Мурманский морской торговый порт, ОАО «Российские железные дороги», НК «Роснефть», ФГУП «Росморпорт». Предполагается, что, возглавит создаваемую управляющую компанию Мурманского транспортного узла экс-министр экономики РФ Андрей Шоловьянц, который входит в совет директоров ОАО «Мурманский морской торговый порт».

Портовики подвели итоги

Грузопереработка ОАО «Архангельский морской торговый порт» в январе-октябре 2007 года сократилась на 2,76% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 1249,0 тыс. тонн. За отчетный период экспортные грузы состави-

ли 358,3 тыс. тонн (на 39,4% меньше по сравнению с январем-октябрем 2006 года), импортные – 239,4 тыс. тонн (на 57,9% больше). Каботажных грузов было обработано 592,3 тыс. тонн (+21,3%). Местные грузы за десять месяцев составили 58,99 тыс. тонн (-21,1%).

Объем экспорта нефтепродуктов в порту Витино в январе-сентябре 2007 года составил 3122,0 тыс. тонн. В октябре перевалка нефтепродуктов составила 282 тыс. тонн.

Правила судоходства в Баренцевом море

Норвежское классификационное общество Det Norske Veritas (DNV) выступает инициатором разработки объединенного свода правил судоходства в Баренцевом море. С российской стороны участие в этом проекте примут Российский морской регистр, Приморское морское пароходство и Совкомфлот. Такая информация была озвучена в рамках семинара, посвященного техническим особенностям эксплуатации судов во льдах, который Lloyd's Maritime Academy организовала в Лондоне для владельцев и операторов судов, работающих в условиях отрицательных температур.

Законы о портах и судах

В ноябре Президент РФ Владимир Путин подписал два федеральных закона, касающихся мореплавания.

Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» был принят Госдумой 16 октября 2007 года и одобрен Советом Федерации 26 октября. Закон регулирует отношения, возникающие при торговом мореплавании в морских портах в РФ, устанавливает порядок строительства, открытия, закрытия морских портов в РФ и порядок осуществления в них деятельности (в том числе оказание услуг), устанавливает основу государственного регулирования в морских портах в РФ.

Закон «О внесении изменения в статью 4 Закона Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации», принят Госдумой 16 октября 2007 года и одобрен Советом Федерации 26 октября. Законопроект вносит изменения в части осуществления страхования судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов, и направлен на обеспечение соответствия норм Кодекса торгового мореплавания РФ, касающихся страхования имущественных интересов,

связанных с торговым мореплаванием, и соответствующих норм закона «Об организации страхового дела в РФ».

Новый флот для России

Правительство РФ утвердило концепцию федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 годы общей стоимостью 136,4 миллиарда рублей.

Выполнение программы позволит обеспечить разработку комплексных проектов морских платформ для освоения месторождений нефти и газа на арктическом шельфе, газозовов и крупнотоннажных танкеров ледового плавания, мощных арктических ледоколов нового поколения и других не менее важных для страны объектов морской техники. Планируется создать научно-технические предпосылки для производства конкурентоспособных высокотехнологичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного и рыболовного флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана и шельфа. России предстоит сократить общее научно-техническое и технологическое отставание от передовых стран мира.

Школы поморов

50 лет исполнилось Архангельскому филиалу ГМА имени Макарова. Он был открыт в Архангельске в 1957 году как Учебно-консультационный пункт заочного отделения Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова. За 50 лет работы филиал подготовил и выпустил свыше 2,5 тысячи специалистов морского транспорта: судоводителей, судомехаников, электромехаников, радистов, управленцев. Среди выпускников филиала – известные ледовые капитаны и механики судов Северного морского и Северного речного пароходств, Архангельского морского порта и других предприятий водного транспорта. Около 70 процентов студентов приходят в филиал после окончания Архангельского мореходного училища им. В.И. Воронина.

Отметил юбилей и архангельский Морской лицей № 9, открытый 6 ноября 1922 года как школа для детей рабочих при заводе «Красная кузница». Она называлась Архангельская школа морского и заводского ученичества. Сегодня в лицее можно приобрести профессии механика и судоводителя маломерного судна, спасателя для МЧС, судостроителя-судоремонтника, судового повара и другие.

Использованы материалы информгентств.

Станция Нагурская

До 90-х годов XX века на архипелаге Земля Франца-Иосифа (ЗФИ) жизнь была ключом. Здесь располагались полярные и гидрометеорологические станции, работали ученые многих специальностей, находились подразделения ВВС, ВМФ, ПВО и пограничников. Потом в условиях всеобщего кризиса стране стало не до края земли, и все полярные станции и военные базы были ликвидированы. Едва теплится жизнь только на острове Хейса, где зимуют четыре человека – работники гидрометеорологической обсерватории. Единственные, кто каким-то чудом не утратил позиций на ЗФИ в самые трудные годы разрухи – это наши пограничники из поселка Нагурское, который находится на Земле Александры, самом западном из островов ЗФИ.

Место для жизни и работы людей было выбрано удобное – на участке, свободном от ледников и неподалеку от бухты Северной, где могли разгружаться суда. Поселок основали в начале 60-х годов прошлого века и назвали в честь родоначальника отечественной полярной авиации Яна Нагурского (1888–1976), который летал над Арктикой еще в далеком 1914 году. К слову сказать, первыми облюбовали это место в 1941 году гитлеровцы для своего метеопункта. Его развалины еще сохранились.

В мае 2007 года атомный ледокол «Вайгач» привел в Нагурскую теплоход «Пионер Казахстана» и научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов». Транспортные суда везли стройматериалы, снабжение, партию строителей и членов семей пограничников (самая младшая из них – девочка 2-х лет). Утром 25 мая на горизонте заблестел в лучах солнца Купол Лунный – огромный ледник, занимающий 4/5 поверхности Земли Александры. А вечером караван судов миновал пролив Кембридж и вошел в бухту Северная залива Дежнева.

Вначале «Вайгач» провел к месту выгрузки «Пионера Казахстана». А «Михаил Сомов», ввиду того, что на его борту перевозилась тяжелая



Новый дом для пограничников

техника (самосвалы, тракторы, экскаваторы) необходимо было поставить как можно ближе к земле. Для этого была проведена уникальная и сложная операция. Чтобы не расколоть припай широким носом, «Вайгач» своей кормой стал проталкивать судно сквозь лед к берегу, а когда оно застрявало, ледокол на буксире его вытягивал назад и снова толкал вперед. После многочасовой работы «Михаил Сомов» максимально близко подошел к острову. Началась безопасная выгрузка тяжелого строительного оборудования и снабжения с обоих бортов, ведь трещин удалось удачно избежать.

Разгрузка транспортных судов затянулось почти на две недели. Стройматериалы на берег доставлялись тракторами с прицепами-«волокушами» по глубокому снегу. 15 лет назад помогали разгружаться вертолеты, но сейчас их у Нагурской нет. Вертолеты – вещь дорогая.

Незабываемые впечатления оставила у меня и других членов экипажа «Вайгача» экскурсия по Земле Александры на новеньком вездеходе пограничников. Первым делом мы осмотрели главную местную достопримечательность – самый северный пограничный столб России, который установлен на высоком берегу бухты.

Сам поселок состоит из двух частей. Первая часть – это многочисленные заброшенные строения. Среди них попадались даже двухэтажные дома, что для полярных станций было большой редкостью. Вторая часть – большая строительная площадка. Уже почти готов основной двухэтажный корпус базы на



Самый северный пограничный столб России

сваях, вбитых в слой вечной мерзлоты на целых 6 метров. Здание представляет собой гигантский бублик. В его центре, под куполообразным потолком, будет разбит зимний сад и установлены мощные светильники. Почти все пограничники станут жить в отдельных благоустроенных квартирах, окна которых будут смотреть на зеленый уголок.

Справедливости ради надо отметить, что и сейчас люди в Нагурской живут со всеми удобствами: центральное отопление, канализация, холодная и горячая вода. Нет пока только спутникового телевидения. Воду доставляют из ближайшего озера. Оно идеальной чистоты и каким-то чудом не промерзает зимой до дна. После окончания строительства из основного корпуса по крытым переходам можно будет попасть в гаражи, котельную и помещение с дизель-генераторами.

В Нагурской служат только офицеры и прапорщики. Их жизнь «малиной» назвать трудно. Минимум десять месяцев проводить в Арктике и только два в отпуске на Большой земле – это не многим по силам, даже за очень хорошее денежное вознаграждение. Тем не менее, один из прапорщиков уже 12 лет служит Родине именно здесь. Третий пограничник живет на заставе вместе с женой (честь и хвала этим самоотверженным женщинам).

После ликвидации военной базы

на острове Грэм-Белл, единственный аэродром на ЗФИ находится именно здесь, в Нагурской. Несмотря на поддержание грунтовой взлетной полосы в идеальном состоянии, летают сюда из Воркуты только асы. Плотные туманы, низкая облачность, осадки и сильные ветра – такая погода на Земле Александры стоит круглый год. Были случаи неудачных посадок, когда самолеты разваливались не мелкие части. Но, удивительное дело: за всю историю ни один человек на острове не погиб!

Два ледника острова, Купол Лунный и Купол Кропоткина, необычайно красивы особой, неземной красотой. В 1914 году штурман В. Альбанов, член экспедиции Г. Брусилова на «Св. Анне», так описал свои впечатления от здешних ледников: «Эта земля какая-то сказочная, фантастическая, почти такая же далекая от действительности, как картина. Ее странный, ненатуральный лунный цвет, правильная, как по лекалу очерченная форма совершенно не дает понятия о расстоянии».

Передвигаться по поверхности ледников можно только с чрезвычайной осторожностью, дабы не углубиться в бездонные трещины. В одну из таких прорех я бросил камень, но звука его падения не услышал.

На Земле Александры обитает множество белых медведей. Строи-

тели, понятное дело, их очень боятся. Пограничники наблюдали такую картину: рядом с одним из возводимых объектов показались белый медведь. Люди, в панике, бросились бежать кто куда. Самое поразительное, что машинист экскаватора выскочил из своей кабины, где был в полной безопасности, и тоже бросился наутек. Хорошо еще, что зверь оказался сытым. Зоны выгрузки на лед у транспортных судов пограничники охраняли на снегоходах с автоматами наперевес. Несколько раз, особенно по ночам, звучали автоматные очереди в воздух, отпугивая косолапых «партизан».

Должен признаться, все увиденное в Нагурской мне очень понравилось. Слишком много за годы работы в Арктике мы видели заброшенных поселков и полярных станций. Их вид действовал чрезвычайно угнетающе. Казалось, что цивилизация покинула острова полярных морей навсегда, а ледоколы Мурманского пароходства – единственные, кто нес российский флаг на широтах выше 80 градусов. И вот на Земле Александры появились признаки возрождения России в Арктике.

Алексей СУСЛИКОВ.
Фото автора.



Разгрузка на арктический лед

Юбилейная кругосветка «Паллады»

2 ноября ушел в кругосветное плавание самый быстрый в мире парусник «Паллада». Почти год фрегат будет бороздить морские просторы по районам, открытым в XIX–XX веках российскими моряками. В разных странах мира моряки намерены рассказать о роли России в открытии Антарктиды и освоении Арктики.

Парусник «Паллада» построен более 18 лет назад в польском городе Гданьске. «Паллада» даже занесена в Книгу рекордов Гиннеса как самое быстроходное парусное судно в мире. Оно способно развивать скорость более 18 узлов. Обычно на паруснике проходят практику курсанты дальневосточных морских вузов.

Поход «Паллады» вокруг света посвящен 190-летию кругосветного плавания российских кораблей под командованием Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева и 50-летию начала советских исследований в Тихом океане и Антарктиде.

– Поход «Паллады» – это не только демонстрация гордости русского народа за

Отечество, – говорит ректор Дальрыбвтуза Георгий Ким. – Таким образом мы хотим поднять престиж морской и рыбацкой профессий. И не забывайте про романтику таких походов – юноши потом списываются на берег закаленными моряками.

За 270 суток фрегату предстоит пройти более 32-х тысяч морских миль через 25 стран мира. Экипаж парусника и курсантский состав дважды сменятся за время плавания. Им удастся даже побывать на Канском кинофестивале.

Из Владивостока «Паллада» вышла в порт Манилы (Филиппины), далее – в Уд-жунгпанданг (Индонезия). Оба эти порта часто посещались русскими моряками в XVIII–XIX веках и расположены по пути к островам Папуа-Новой Гвинеи. Там «Паллада» зайдет в порт Маданг, недалеко от которого находится место, где жил и работал великий русский ученый-путешественник Николай Миклухо-Маклай. Затем «Паллада» посетит Сидней – первый из австралийских портов, принявших русских моряков: в 1807

году туда прибыл русский шлюп «Нева». Своим заходом участники кругосветки отметят 200-летие этого события.

«Паллада» обязательно зайдет на острова Суворова, открытые в 1814 году русскими мореплавателями. Кстати, это один из немногих географических объектов Океании, русское название которых сохранено до сих пор. Эти острова, расположенные между Самоа и Таити, необитаемы, но на главном из них в 1979 году установлен памятный знак, который будет реконструирован силами курсантов и юнг нашего парусника.

За все 18 лет своей жизни «Паллада» ни разу не подвергалась кардинальной перестройке. Но на ее усовершенствование и оснащение новейшим оборудованием только в этом году ушло около 120 млн рублей. Примерно столько же понадобилось, чтобы организовать саму кругосветку.

Олег ЖУНУСОВ.
«Известия».



Парусник «Паллада»



Окончание. Начало на стр. 1.

Стенд Компании демонстрировал возможности Мурманского пароходства в транспортировке грузов в Арктике, перспективы переоборудования двух транспортных судов «Севморпуть» и «Иван Панин» в буровые.

– Мурманск был и остается воротами в Арктику, базовым портом Северного морского пути, – рассказывает заместитель директора Департамента эксплуатации флота Мурманского морского пароходства Александр Кондаков, руководитель делегации Компании на выставке. – Оживление перевозок уже происходит в нашем регионе. Многие страны проявляют большой интерес к поставкам российской нефти с Севера. Реально же процесс становится только при наличии специализированного для Арктики транспортного и ледокольного флота, которым в достаточном количестве сегодня располагает лишь Мурманское морское пароходство.

Для повышения конкурентоспособности на фрахтовом рынке Мурманское пароходство на протяжении нескольких лет ведет в Китае модернизацию и строительство балкеров ледового класса. Приобретено два супертанкера – «Натали» и «Надежда». Существуют планы по дальнейшему обновлению танкерного флота Мурманского морского пароходства.

Особое внимание уделяется нефтеналивным перевозкам. В последние годы Компания накопила немалый опыт осуществления морских перевозок углеводородного сырья с месторождений Российского Севера – Варандея, Колгуева, Приобских месторождений, Якутии. Моряки Мурманского морского пароходства обладают многолетним опытом работы в ледовых условиях, экипажи укомплектованы специалистами высокой квалификации.

– Мурманское пароходство с 2000 года реализовало два крупных проекта на Севере России по перевалке углеводородного сырья, – сообщил на выставке ее участник, заместитель директора Департамента объектов нефтеобеспечения Мурманского морского пароходства Александр Жарко. – Это позволило увеличить экспортные возможности для российских нефтяных компаний.

Так, с Варандейского терминала ведется круглогодичная транспортировка нефти Тимано-Печорских месторождений. По заказу Мурманского пароходства был спроектирован, изготовлен и установлен непосредственно в море Арктический подводный погрузочный терминал. Круглогодичную эксплуатацию и техническое обслуживание терминала Мурманское пароходство осуществляет собственными силами. При его эксплуатации используются уникальные технологии, которые позволяют производить безопасную

Курсом на шельф

рейдовую погрузку на танкеры усиленного ледового класса в суровых ледовых условиях.

Вторым успешным проектом стало создание рейдового перегрузочного комплекса для перевалки нефти в районе мыса Мишуково в Кольском заливе. В настоящее время Компания занимается разработкой других перспективных направлений в области транспортировки и разведки углеводородного сырья.

В подготовке стенда ММП и в работе выставки участвовали специалисты Департаментов эксплуатации флота, объектов нефтеобеспечения, социальной политики. В первый день работы форума состоялся так называемый «СевТЭК – партнериат», в рамках которого прошло почти 150 встреч представителей разных компаний. Специалисты Департамента эксплуатации флота Павел Сарбашев и Дмитрий Форофонов провели переговоры со специалистами десяти компаний – участниками выставки, обсудили с ними перспективы возможного сотрудничества. Немало интересных встреч происходило и на стенде Мурманского морского пароходства.

Большой популярностью среди посетителей выставки пользовались буклеты, ручки, значки с символикой пароходства. Несколько раз некоторые ретивые участники и гости выставки пытались завладеть фарфоровым белым медведем, украшавшим стойку стенда. Однако все их попытки присвоить символ нашей судоходной компании пресекались на корню бдительными сотрудниками пароходства.

Внимание посетителей форума, несомненно, привлекал и плазменный телевизор, размещенный на стенде Компании. На его экране демонстрировались видеосюжеты, посвященные работе группы компаний Мурманского морского пароходства, в том числе Северного морского и Северного речного пароходств. Видеоматериалы к выставке были подготовлены в содружестве специалистов телекомпаний «ТНТ-Блиц» и Службы связей с общественностью пароходства.

Организатор выставки, директор МурманЭКСПОцентра Аркадий Бахарев, на церемонии закрытия выставки сообщил, что если интерес к этому форуму не ослабнет, то на следующий год будет построен уличный павильон. Он позволит увеличить площадь экспозиций на 400 квадратных метров.

Олег СМОЛЕНСКИЙ.
Фото автора.



Консультанты выставки – специалисты пароходства Ольга Форофонова, Люция Боровских, Екатерина Филоленко и Ольга Сорокина



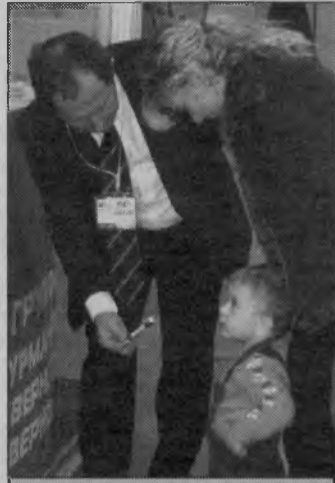
Александр Жарко



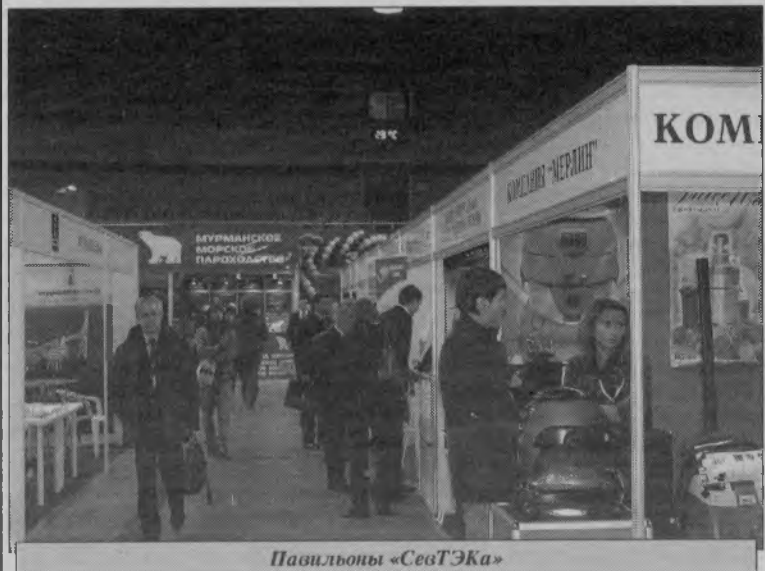
Александр Кондаков получает диплом Компании – лауреата выставки



Переговоры с представителями Архангельского торгового порта



Подарок юному посетителю



Павильоны «СевТЭКа»



Церемония закрытия выставки

Ответственность ничем не подменишь

В августовском номере газеты статьей директора Департамента безопасности мореплавания Владимира Еролина мы начали дискуссию о роли капитана в современном судоходстве. Публикуем в продолжение этого разговора размышления капитана – ветерана флота пароходства.

Расхожее выражение «капитан отвечает за все» доводилось слышать не раз. Оно справедливо, если речь идет о принимаемых решениях внутри экипажа, но позволю себе оспорить его, когда вопрос касается взаимоотношений капитана и береговых служб. Здесь не все так просто и однозначно.

Капитаны – тоже люди с их недостатками и достоинствами. Несмотря на то, что все они прошли примерно одинаковую профессиональную подготовку, в различных ситуациях каждый ведет себя по-своему, и это накладывает отпечаток на всю работу экипажа. Один руководитель стремится к максимально возможной самостоятельности, другой шага не сделает без подтверждения берегом его намерений. Но в результате его действий (или бездействия) могут пострадать или, напротив, выиграть интересы Компании. Впрочем, бывает и третий вариант.

Был в моей практике такой случай. Выгружаемся на Кипре. Запрашиваю пароходство: какой будет следующий рейс? Отвечают: работай, сообщим позже. Выгрузка подходит к концу, звоню опять. Мне предписывают: ждать. В итоге тогда мы дрейфовали в Средиземном море 8 суток, пока в Мурманске нам не нашли груз. И хорошо, если бы пароходство вышло по нулям после того рейса, но, скорее всего, сработали в убыток. И вот что самое примечательное: мы ведь нашли 4 партии груза двух фрахтующих компаний, пока стояли в порту. Работали там знакомые люди из существовавшего тогда «Совфрахта» и они были готовы пойти навстречу нам. Понятно, что мы направили в пароходство информацию с соответ-

ствующими расчетами по перевозке этих грузов, но никакого ответа не последовало. А ведь, поверьте, сердце разрывалось! Я не говорю, что мои предложения были единственно правильными, но хотя бы кто-нибудь пояснил, почему они не были приняты...

Проблема разделения ответственности между капитанами и береговыми службами пароходства объективна. Она обусловлена большими расстояниями между Мурманском и портами захода, ограниченными возможностями обсуждения вопросов и принятия решений по телефонной связи, сменностью береговых диспетчеров и многом еще чем. А ситуации бывают такие, что надо незамедлительно принимать решение, в котором ты до конца не уверен. И очень важно, чтобы на берегу понимали положение, в котором оказался капитан, и не перекладывали ответственность на его плечи. Вот в подтверждение еще пример из практики.

Мы вышли бункероваться на рейд Антверпена. Предстояло принять 800 тонн мазута и 300 тонн дизельного топлива. С мазутом все получилось гладко и без вопросов. А дальше старший механик будит меня (дело было ночью) и сообщает, что дизтопливо он не может принять. Имеется документ за подписью главного инженера пароходства с характеристиками допустимых для нашего судна марок дизтоплива. А нам предлагают топливо всего с двумя известными характеристиками, но уже и по цвету оно не соответствует нашим требованиям. Звоним в пароходство. Диспетчер, не колеблясь ни минуты, нажимает на нас: что вы



там раздумываете – берите. Просим письменно подтвердить распоряжение. Подтвердил, да только ни словом не упомянул, что берем дизтопливо марки, которая не соответствует пароходским требованиям. И что тут капитану делать? Пришлось брать некачественное топливо... К кому после этого предъявлять претензии, что флот работает на износ?

Особенно ощутимыми могут быть последствия некомпетентных решений, которые, порой, дает высокопоставленный начальник, наделенный большими полномочиями. Одно время я перешел с капитанского мостика в штаб морских операций Западного района Арктики. И так получилось, что остался за начальника штаба в самый разгар навигации. Атомомход «Россия» вел тогда караван судов из Игарки на восток. Лед был повсеместно, все ледоколы нарасхват. Вдруг звонит в штаб капитан Ламехов и сообщает, что ему поступило указание от замминистра оставить караван и ускоренно идти на восток – помогать в проводке на Певек контейнеровоза «Алек-

сей Косыгин». Вот и спрашивает меня капитан: там два линейных ледокола дальневосточников, зачем еще нужен третий? Я беру ситуацию на себя и отменяю указание сверху, хотя и понимаю, что нарушу служебную субординацию. И конечно, через некоторое время этот замминистра звонит уже в штаб: почему вы мое распоряжение отменили? Подробно обрисовываю ему ситуацию на трассе, объясняю, что с «Косыгиным» не аварийный случай, двух ледоколов ему достаточно. При этом выражаю свое недоумение – почему свое указание замминистра сделал напрямую капитану? И получаю в ответ окрик: с вами мы еще разберемся через руководство пароходства. Представляете, каково это слышать? Нервы-то ни у кого не железные. К счастью, больше разносов не было, никто из пароходства не позвонил...

В иных спорных ситуациях капитан не чувствует своей защищенности – вот в чем вопрос. Его нельзя просто обходить, делать вид, что все само собой разрешится. В то же время нельзя ущем-

лять самостоятельность капитана в принятии решений по судну, иначе просто невозможно выполнять рейсы. Вышестоящее руководство вправе отстранить капитана от занимаемой должности, если есть на то основания, но это уже другая история. А что касается текущей работы, вмешиваться в действия капитана – все равно что приказывать летчику в полете, как вести самолет, ничем хорошим это кончиться не может.

И еще. Плохо, когда не считаются с мнением капитана, но ничем не лучше, если не берутся в расчет его опыт, знание обстановки в тех или иных портах. Как правило, потери в таких случаях бывают необратимыми. Вспоминается мне такая история, произошедшая в турецком порту, куда мы доставили груз угля. Узнаем, что следующий рейс у нас будет в Жданов, где вечно существует проблема с качественной водой. Решаю взять ее с запасом здесь, заказываю агенту 200 тонн. А через два дня он сообщает, что связался с диспетчером пароходства и тот ограничил прием воды 100 тоннами, ради экономии валюты. Я поинтересовался, сколько стоит вода в Турции. Оказалось, 6 долларов, как в Европе. Тогда прошу агента хотя бы 120 тонн для нас заказать, но тот опять ссылается на указание из пароходства. А днем позже выясняется, что при объеме воды 100 тонн цена каждой возрастает до 10 долларов. Вот и сэкономили. В Жданове нас, конечно же, ничем не обрадовали. Повсюду были расклеены объявления об угрозе холеры, а работники портовых служб приходили к нам с канистрами – просили налить «турецкой» воды... Ну как еще комментировать эту ситуацию? По приходу в Мурманск я высказал коллегам все, что думаю, да что толку. Время-то вспять не повернешь...

Моя морская практика уже в прошлом, а из памяти не уходят эпизоды, стоившие большого напряжения, нервов, нагрузок на сердце. Всем капитанам хочется иметь поменьше неприятностей и проблем, но совсем их, конечно, не избежать. А вот сократить лишние переживания можно, если будем слушать друг друга и стремиться к нормальному рабочему взаимопониманию во всех вопросах.

Валентин МАХНИЦКИЙ.
Капитан дальнего плавания,
ветеран Мурманского
морского пароходства.

энциклопедия пароходства

Вспомним моряков поименно

Афанасьев Виктор Васильевич (1934–1994)



В 1952 г. поступил на судомеханический факультет Одесского института инженеров морского флота. В 1957 г. окончил институт и получил назначение в Мурманск на судоремонтный завод Мурманского арктического пароходства. Работал в должности инженера-конструктора, затем инженером отдела главного механика, а с 1960 г. – старшим механиком плавучих доков судоремонтного завода Управления арктического и ледокольного флота Северного пароходства. В 1965 г. был переведен на работу в Мурманское морское пароходство. Работал мотористом, четвертым механиком на теплоходах «Дудинка», «Дашава», третьим механиком на теплоходе «В. Шишковский», вторым механиком теплохода «Л. Леонидов». В 1970 г. был переведен в Службу судового хозяйства на должность старшего инженера по судоремонту. В 1971 г. был откомандирован Управлением кадров Министерства морского флота для работы по контракту в должности второго механика

на транспортных судах Министерства торгового флота и портов республики Куба. По просьбе кубинцев работал старшим механиком, много внимания уделял повышению квалификации кубинских специалистов, проводил с ними технические занятия. В 1973 г. переведен на должность группового механика службы судового хозяйства. В 1974 г. назначен заместителем начальника службы. С 1977 по 1990 г.г. – механик-наставник технической службы флота. Хорошо изучил силовые установки и судовые технические средства судов отечественной постройки серии «Капитан Панфилов», а также построенные в Германской Демократической Республике суда серии «Дмитрий Донской».

В 1977 г. награжден грамотой Министра морского флота, в 1985-м – медалью «Ветеран труда».

Бодренко Анатолий Соломонович (1936–1994)

В 1951 г. поступил на судомеханический факультет Рижского мореходного училища. В 1956 г. окончил училище по специальности «судовые паровые установки» и получил направление на суда Мурманского арктического пароходства. Работал в должности четвертого механика парохода «А. Мицкевич», третьего и второго механика парохода «Мста», теплохода «Бирю-



са», вторым механиком на теплоходе «В. Котик». С 1970 г. – старший механик теплоходов «В. Котик», «Немирович-Данченко», «В. Коробко», «Ургенч», «Т. Комар», а с 1981 г. – главный механик ледокола «Капитан Драницын». В 1986 г. переведен на должность старшего механика теплохода «Мария Ермолова». Награжден нагрудным знаком «15 лет безаварийной работы». С 1986 по 1994 г. – старший механик теплоходов «Капитан Свиридов», «Капитан Бочек». В 1988 г. в должности старшего механика теплохода «Капитан Бочек», который работал в сложных метеорологических и навигационных условиях осенне-зимнего периода на трассе Севморпути при температуре воздуха ниже 50 градусов мороза, организовал работу механических служб так, что за шестимесячный период эксплуатации в Арктике все судовые механизмы работали безотказно.

Подготовила Валентина КАРЕПОВА.

Материнское сердце

После знакомства с инженером УТЭФ Романом Рудным (см. «АЗ» № 8, август 2007) мне очень захотелось встретиться с его мамой Валентиной Александровной – женой моряка, вырастившей четырех сыновей. И такой случай представился как раз накануне Международного дня матери, который отмечается 25 ноября.

«Живет в белорусском Полесье кудесница леса...», – эта строчка из популярной песни ансамбля «Песняры» накрепко связалась в моем представлении с образом Валентины Рудной. Валентина Александровна родилась в небольшой деревеньке под Минском. Судьбу свою – молодого моряка Ивана из Архангельской области встретила в Витебске. Но за многие годы, прожитые на суровом Севере, она не утратила любви к живой природе и способности творить чудеса.

...Запах ароматических свечей, причудливые деревянные фигурки и любопытная лайка Тайга, выбежавшая встретить гостя. Тихий, уютный дом, где Валентина Александровна ждет своих моряков.

Старшие сыновья живут отдельно. Роман с женой и маленькой дочкой переселился в квартиру, которую маме недавно выделили за 38 лет педагогического труда. 16 из них она была сурдопедагогом детского учреждения для слабослышащих детей. Старший Олег – в Астраханской области, работает мастером на нефтяных работах, но хочет с семьей вернуться в Мурманск.

Добрый – главное слово, которым Валентина Александровна характеризует своих сыновей.

– Я не приучала детей быть хитрыми, изворотливыми, – говорит она. – Учила совести и трудолюбию, добру и красоте. Чтобы в любой день могли увидеть красивое и удивиться.

Валентина писала своим детям стихи и дарила картины. На коробках из-под конфет, обыкновенных кусках картона и необычных досочках расцветали волшебные пейзажи, написанные не просто красками. – там и блестящие, и перышки, и цветные камешки... Ее картины и сейчас украшают на только небольшую квартиру Рудных, но и многие дома в Санкт-Петербурге. А стихи на русском и белорусском языках не раз публиковали газеты.

А еще она учила сыновей быть сильными, держать удар. Десять лет Ваня и Денис занимались в клубе восточного единоборств, участвовали во многих соревнованиях по дзю-до и почти во всех занимали первые мес-



Валентина Рудная с сыновьями Денисом (слева) и Иваном

та. Иван – мастер спорта, а Денис – кандидат в мастера.

Мать стремилась к тому, чтобы дети тянулись домой, а не на улицу, в их доме всегда «водились» пироги. Отец, когда был дома между рейсами, привозил мешок муки, который за зиму весь уходил на выпечку. Кастрюлю пирогов в день съедали.

– Дети должны уважать родителей, – продолжает Валентина Рудная. – Моя бабушка мне говорила: «Главное – научи детей уважать мать». Никогда в доме я не слышала грубых слов. А если что-то вдруг не так, и я обиделась – ничего не скажу, но сын мою обиду заметит, извинится и скажет, что был не прав.

По примеру отца, который 25 лет отработал в Мурманском пароходстве, дети стремились стать моряками, ездили через весь город с улицы Крупской в морские классы 53-й школы.

– Я на работу уходила рано, – рассказывает Валентина Александровна, – работала в детском саду у кинотеатра «Мурманск», вставала в 5.30. Тесто разведи, оладушек налепи, кашку свари. В шесть будила Рому и уезжала. Он младших поднимал, кормил, собирал в школу. Бывало и так – соберутся, а ехать еще рано. Включат телевизор, да и заснут все троим...

Мама, хоть и сама уставала, ста-

ралась помочь детям, учила сочинения писать, благо, сама когда-то училась на филологическом факультете. До сих пор она хранит школьные тетрадки сыновей, и в одной из них сочинение «Моя дорога к морю».

Вслед за Романом окончил «макаровку» Ваня, он одержим морем, мечтает быть капитаном. Юношу интересует и техническое устройство судна, ведь капитан, по мнению молодого моряка, должен разбираться во всем. Сын делится с мамой всеми проблемами и переживаниями первых рейсов. Советуется, как строить отношения с коллегами. И мама всегда подскажет: «Относись к людям так, как хотел бы, чтобы относились к тебе». По ее глубокому убеждению, получить образование – не главное, важнее воспитание – то, что человек выносит из семьи. «Идем в Антверпен... это моя стихия, я не подведу, я же этого ждал шесть лет... Взял варенье. Я очень тебя люблю», – писал Иван маме, уходя в первый рейс.

Младший Денис тоже пошел в мореходку, но сначала не был уверен, что это его призвание. Выбор укрепила трагедия... Летом прошлого года во время ночного пожара в «макаровке» его, полусонного, и многих других ребят спас одноклассник и друг Дениса мурманчанин Паша Рыбников. Сам Павел погиб... После тех



Лесная сказка в Хибилах

событий Денис ушел на год в академический отпуск, работал матросом, но окончательно решил, что будет судоводителем.

Трудно представить, что вынесло сердце матери в те страшные дни. Боль и страдания выливались в стихи. Хотелось найти слова сопереживания родителям, потерявшим сыновей, разделить, взять на себя часть их горя.

Не успел я постичь этот мир,
Ничего не успел, видит Бог.
Ты прости меня, мама, за то,
Что иначе прожить я не смог...

Твое море плеснуло в вечность...
Мы не верим, что это судьба.
Как тяжел этот миг разлуки,
Как прожить эту жизнь без тебя...

Эти ее строки выбиты на памятной плите Паши Рыбникова, к которой вместе с родителями Павла часто ездит Валентина Александровна. Туда же привезли они с мужем цветы и деревья со своего дачного участка.

А сама дача – маленький домик в восьми километрах от Апатитов. По словам Валентины Рудной, место это экологически чистое, сосновый бор, горный воздух. Там она собирает и душистые травы для целебных чаев и настоек, и замысловатые веточки, и корешки для деревянных скульптур, и необычные камни. Редкие камни да-



Фантазия природы

рят ей друзья из Апатитов, привозит из дальних рейсов муж Иван.

К природе в семье отношение особенное. Очень любят поездки в лес, ночевки у костра. Дети выросли в общении с домашними любимцами – кошками и собаками. А главное – в материнской любви и заботе.

– Они всегда знали – мама придет с работы поздно, но обязательно заглянет и в дневник, и в душу – все ли в порядке, – говорит Валентина Александровна. – Но сколько ребенку дается – столько надо с него и спросить.

Это нехитрое правило воспитания помогло матери вырастить настоящих мужчин.

Вы думаете, чудес на свете уже не бывает? Не верите в сказки и романтические приключения? И напрасно...

Жила-была в Кандалакше девочка Света. А в Польше рос мальчик Андрей, который родился в Закарпатье в семье военного. Совершенно случайно они встретились в прекрасном городе на Неве и познакомились. Но эта встреча оказалась мимолетной – у каждого были свои планы.

И вот спустя несколько лет в Кандалакшский порт, где Светлана уже работала стивидором, гордо вошел...

Нет, не фрегат под алыми парусами. Это был теплоход Мурманского морского пароходства, на котором после окончания «макаровки» ходил штурманом Андрей Мичудо. Так они встретились вновь, чтобы уже не расставаться.

Видимо, не случайно в его фамилии есть корень «чудо». Хотя, говорят, что эта венгерская фамилия отца, которую носят Андрей (по паспорту – белорус) и его мама-полька, в дословном переводе означает: «Мы великолепны».

Интернационализм в этой семье – традиция. Венчались Светлана и Андрей в католическом храме Барановичей. Там, в Брестской области Беларуси, живет его мама. Словак отец Януш вел обряд на русском языке, свидетелями в храме были поляк и белоруска, а в ЗАГСе – русская и казах. А то, что жена православная, по мнению ксендза – не препятствие, хотя обряды и различаются.

Сейчас Светлана не работает – занимается домашним хозяйством, воспитывает дочь Валерию – отличницу 5-го класса и сама учится на 5-м

Жена капитана

курсе «макаровки» по специальности «организация перевозок и управление на водном транспорте». А Лера уже серьезно решила стать капитаном – как папа. На мой вопрос, как к этому относится мама, Света ответила – мешать не буду.

– А папа?

– Папа еще не знает.

Домашнее хозяйство у семьи не маленькое. Под Кандалакшей у них две дачи с огородами и теплицей, которую строил сам Андрей. Овощами и ягодами обеспечивают себя, и всех близких, за грибами в лес ходят. На зиму до 200 банок разных консервов закатывают. Очень кстати, что Светлана имеет водительские права. Видимо, на следующую стоянку к мужу в Мурманск она поедет на машине, так как другой транспорт не очень удобен, да и хочется привезти побольше вкусенького...

Особая любовь в доме к животным.

Сейчас у них живут два кота и собачка. Бывали в семье и другие питомцы, которых они подбирают на улице, выхаживают и отдают в хорошие руки. В конюшню по соседству Света и Лера ухаживают за пони и лошадей.

Их коты – белый перс и черный «дворянин» – так привязаны к хозяину, что когда Светлана со-



Светлана и Андрей Мичудо

биралась в Мурманск, они тайком залезли в сумку с вещами, которые она приготовила, чтобы отвезти мужу. А собачка умеет улыбаться...

Самый большой праздник в семье, когда судно Андрея приходит в Кандалакшу. Но в последнее время это бывает редко. Последний раз – накануне нового 2007 года. И папа дома побывал, и

дочь на судне, а вот ушли в рейс «рановато», 6 января – как раз накануне дня рождения Светланы. Но она понимает, работа есть работа...

Но только на работе Андрей Мичудо не замыкается. В свободное время разрабатывает компьютерные программы, в отпуске не чурается работ по дому. Своими руками сделал евроремонт квартиры, а кухню оформил в восточном стиле – со звездами на потолке. Любит и мастерить.

Сама же Светлана любит путешествовать. Но не в экзотические страны, как это теперь модно. Она ездит по дорогим сердцу местам. Например, в Калужскую область, где в мемориале «Зайцева гора» покоится прах ее деда, погибшего 20 апреля 1942 года в боях на Варшавском направлении.

– Там захоронено по официальным данным от 40 до 100 тысяч человек, – с волнением рассказывает она. – А по неофициальным – от 800 до миллиона. Там до сих пор земля кровью пахнет. Бабушка не смогла поехать, а мне дед каждый год на 9 мая снится. Это было главное путешествие моей жизни.

Правда, путешествовать чаще приходится в одиночку. Только один отпуск смогли провести вместе с мужем – отдыхали в Адлере. Теперь капитана Мичудо ждут в отпуск в конце ноября. Жена и дочь мечтают вместе с ним встретить Новый год.

Есть и еще мечта – сходить с Андреем в рейс, ведь во время долгих разлук общаться с любимым человеком удается только изредка по мобильнику или короткими строчками радиogramм. Это было бы самое романтическое путешествие...

Подготовила Галина ЛОГИНОВА.

Первый среди любителей

Увлечения

Автомобиль с эмблемой Мурманского морского пароходства стал первым среди непрофессиональных машин в классе до 1800 куб. см на чемпионате Мурманской области 2007 года по Драг-Рейсингу.

Пусть слово «драг» не пугает наших читателей. Никакого отношения к наркотикам (drug) оно не имеет. Драг-Рейсинг (Drag Racing) – это автогонки на ускорение по специально отведенной прямой полосе. В них принимают участие самые быстрые тюнингованные автомобили. В основе соревнований по Драг-Рейсингу лежат любительские уличные автогонки или стрит-рейсинг (street racing).

Нынешним летом в районе Кировска прошел второй областной чемпионат по Драг-Рейсингу. Его безопасность обеспечивали специалисты ГИБДД, медики и спасатели. Но, к счастью, обошлось без происшествий, и скорая помощь никому не понадобилась. В соревнованиях участвовали автомобили четырех классов: с объемом двигателя до 1600, 1800, 2500 куб. см и unlimited (без ограничения), а также мотоциклы.

Что же касается автомобиля ВАЗ-21099, украшенного эмблемой с белым медведем, то он принадлежит заместителю начальника отдела анализа работы флота Департамента экономики и финансов Мурманского пароходства Андрею Макарову. Конечно, справедливости ради можно уточнить, что официально машина Андрея заняла второе место, но быстрее нее был только профессиональный автомобиль, специально подготовленный для Кубка России по

ралли-кроссу. Его даже привезли на соревнования на специальной платформе. А Макаров добирался на гонки своим ходом и готовил машину своими руками.

Тюнингом своей автомашины Андрей занимается уже третий год. А началось все после аварии 2004 года – обычный восстановительный ремонт постепенно перешел в стадию усовершенствования. Работа это кропотливая, серьезная и длительная, но своими руками делать все гораздо интереснее, чем просто отдать машину в автомастерскую. Тем более что Андрею помогают друзья – спортсмены-профессионалы, с которыми он познакомился в процессе работы над автомобилем. Постепенно увеличилась мощность двигателя со стандартных 75-ти до 120–130 «лошадей». Изменился и внешний вид обычной «девяностодевятки» – у нее нестандартные фары, капот, крылья и много других новшеств. Одно неудобство – при прохождении техосмотра всю эту красоту приходится временно снимать.

Но это не чисто гоночный автомобиль. Андрей использует его как обычную машину для ежедневных поездок. А для участия в соревнованиях автомобиль пришлось дополнительно облегчить. Для этого с него сняли лишние сиденья, оставив только одно для водителя, и даже обшивку салона.



Андрей Макаров

Колеса обули в специальную резину. Сняли также и задний бампер, ведь цель машины – лететь вперед. Использовали и ряд технических усовершенствований, в частности, в системе подачи воздуха и программе управления двигателем.

Водительские права Андрей Макаров получил в 18 лет. Его первым средством передвижения тоже был ВАЗ – «пятерка». На ней он учился ремонтировать автомобиль своими руками. За 10 с лишним лет опыт приобрел уже немаленький, может и иномарку починить, но хранит верность ВАЗу, как верному другу в увлечении. К тому же тюнинг «жигулей» требует значительно меньших затрат, а деньги экономист Макаров считать умеет профессионально.

В чемпионате по Драг-Рейсингу Андрей выступил как механик.



Приз в руках водителя Виктора Щербинина

За рулем его автомобиля сидел более опытный автогонщик Виктор Щербинин. В качестве техника-механика Макаров участвует и в других гонках, помогает своим друзьям. В его планах – приобрести или построить автомобиль для участия в ралли-кроссах или ралли-спринтах, которые проходят почти ежемесячно на автодроме Комсомольская горка в Мурманске, а также в Мончегорске и Никеле. В них принимают участие более серьезные, специально подготовленные автомобили, в их числе и тот, которому команда Макарова проиграла на гонках Драг-Рейсинга.

Тяга к технике у Андрея Макарова «наследственная». Его дед, отец и брат – морские механики. Но по настоянию мамы (это поймут многие жены и матери моряков), он выбрал сухопутную про-

фессию и поступил в мурманский экономический лицей № 1.

В пароходство Андрей впервые пришел на практику в ноябре 2000 года студентом Мурманского технического университета. В 2001 году после окончания факультета менеджмента, экономики и права МГТУ Макаров был зачислен в штат экономистом 2-й категории и за 6 лет успешно прошел путь до заместителя начальника отдела.

Как учил физиолог Павлов, перемена труда – это лучший отдых. Не исключено, что и карьера Андрея Макарова складывается удачно благодаря тому, что после рутинной бумажной работы у него есть возможность повозиться со своими «железками».

Галина ЛОГИНОВА.
Фото из архива А. Макарова.

Все о драг-рейсинге

drag (англ. сленг) – полоса, прямая дорога, racing (англ.) – гонка

Драг-рейсинг – гонка по прямой на 1/4 мили (402 метра) с максимальным ускорением; старт с места, финиш – схода. В заезде стартует два автомобиля (мотоцикла). Побеждает первый. В турнирах победитель определяется по олимпийской системе (на выбывание). Этот вид состязания привлекает к участию не просто серийные машины, а чаще машины с техническими и внешними доработками (тюнинг), что добавляет зрелищности.

Гонки по драг-рейсингу появились довольно давно. Многие считают, что неофициальную летопись этого вида авто- и мотоспорта можно вести с середины 20-х годов, когда на гладком дне высохшего озера Мохаве, что в Калифорнии, были проведены первые гонки. Ездить тогда можно было на чем угодно: главное, чтобы средство передвижения имело мотор и колеса... Целью перегонов было развить максимальную скорость на определенной дистанции. Видимо, одна четверть мили оказалась оптимальной дистанцией для максимального ускорения, на которой можно наблюдать и старт, и финиш гонщиков.

Во время второй мировой войны дно озера у любителей экстрима отобрали, построив там военно-воздушную базу, и хот-роды («горячие тачки») перебрались на улицы Лос-Анджелеса. Естественно, против такого небезопасного и грохочущего соседства выступили добропорядочные мирные жители. Спасителем от неминуемого запрета стал Вэлли Парке, который организовал строительство специальной трассы



и, по сути, стал основателем профессионального драг-рейсинга.

Бурный расцвет драг-рейсинга можно с полным основанием назвать порождением послевоенного производственного бума в американской автомобильной промышленности. Все довоенные модели автомобилей вдруг оказались морально устаревшими, и цены на практически новые, мощные, но «немодные» автомобили оказались доступны молодым людям. Молодежь Америки активно занялась автомобилестроением, используя для конструирования гоночной техники довоенные машины, мотоциклы и мощные форсированные двигатели.

Практичные американцы превратили молодежную самодельность в новый вид массового автоспорта и зрелищного, доходного шоу, который со временем превзошел по популярности все другие виды автоспорта. Организованный таким образом драг-рейсинг не только перенес выяснение отношений «кто первый?» между молодыми автомотоклубами с ночных дорог на специально отведенные для гонок участки трасс и треки – так называемые драгстрипы, но и резко повысил автомобильную культуру в США, как техническую, так и водительскую. Сейчас в США только в национальной ассоциации хот-родеров около 100 тысяч активных членов, а международные ассоциации драг-рейсинга объединяют уже миллионы пилотов-гонщиков. Ежегодно в США проходит чемпионат мира по драг-рейсингу.

Что касается Европы, то самые первые упоминания о драг-рейсинге относятся к 30-м годам 20 века. Пионером драг-рейсинга в Европе была Англия. Именно там состоялись первые соревнования (заезды на 440 ярдов), впоследствии давшие начало английской традиции драг-рейсинга. В те времена соревнования проводились на закрытой частной дороге. В период второй мировой войны на территории Англии было построено множество взлетно-посадочных полос. Эти полосы, ставшие ненужными после окончания войны, дали возможность создавать идеальные драгстрипы. Вслед за рок-н-роллом с другой стороны океана в Европу приходит и мода на драг-рейсинг. В 1959 году появляется первый молодежный клуб любителей хот-родов, а в 1963 году драг-рейсинг становится отдельным видом спорта, формируется Британская Федерация Драг-рейсинга и Любителей Хот-родов.



История драг-рейсинга на постсоветском пространстве берет свое начало с середины 90-х годов, когда были проведены первые гонки на мотоциклах. Позже к ним присоединились и автомобили. До недавних пор в большинстве бывших советских стран эти гонки были полуправовыми и иногда даже скандальными. В основном мероприятия проводились ночью на пустынных дорогах, нередко были конфликты с представителями дорожных патрульных служб.

В последние годы и в России драг-рейсинг становится уже профессиональным видом спорта. К примеру, в 2006 году во Владивостоке спортивно-технический «Драг рейсинг клуб» легализовал гонки, придав им статус открытого чемпионата города, выполнив не только социальную задачу (приобщение активной части молодежи к данному виду спорта), но и «забрав» с городских улиц часть так называемых «ночных гонщиков».

По материалам информгентств.



Судьба создателя

О Леониде Григорьевиче Данилове нет публикаций в газетах и журналах. Почему журналисты обходили человека, стоявшего у истоков нашего атомного флота? Думаю, только потому, что он никогда не располагал временем для разговоров. Каждая минута его жизни была отдана любимому делу – его работе. А когда он не мог работать и тяжело заболел, то уже у журналистов не оказалось времени на интервью с ним...

Характер человека формируется еще в детстве. Было оно у Лени Данилова трудным, военным. Леонид родился в деревне Погост-Наволочная Архангельской области. Его отец – крестьянин Григорий Максимович участвовал в первой мировой войне, попал в немецкий плен, бежал и в 1918 г. добровольно вступил в ряды Красной Армии. После демобилизации много болел.

В семье было пять братьев. Старший Виталий погиб на фронте, ранение в голову получил второй брат Анатолий. А Леониду в 1941-м только исполнилось 12. Он тоже рвался на фронт, но получил направление на работу учеником токаря в железнодорожное депо города Бабаево, где тогда жила семья. После войны родители сделали все, чтобы сыновья получили высшее образование. Любознательный и исполнительный Леся еще в школе проявлял организаторские способности. В девятом классе его избрали секретарем школьной комсомольской организации.

После окончания школы Данилов поступил на электромеханический факультет Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова. Способный курсант хорошо успевал по всем предметам, исполнял обязанности помощника командира взвода. Практику проходил на пароходе «Адмирал Нахимов» и дизель-электроходе «Россия» на Черном море.

При распределении молодой инженер попросил направить его в Мурманское пароходство. Плавал в должности электромеханика на пароходе «Илья Репин». Очень быстро зарекомендовал себя хорошим специалистом, выполнял самые сложные работы по ремонту электрооборудования судна. Спустя год Данилова перевели в Службу судового хозяйства сначала инженером, затем групповым механиком, заместителем начальника службы. Его нередко упрекали за высокую требовательность к подчиненным, но не менее требователен он был и к себе.

Данилов активно занимался переоборудованием электрических систем паровых ледоколов «Ермак», «Ф. Литке», ледокольного парохода «Дежнев», освоением новых дизель-электрических судов типа «Лена», «Днепрогэс», «Капитан Белосусов», «Москва». Эти суда составляли основу нового ледокольного и транспортного флота пароходства – самого современного по тем временам пароходства в стране. Большое внимание Леонид Григорьевич уделял пропаганде опыта эксплуатации новых судов, подготовке кадров электромехаников, нередко выступал с докладами на технических конференциях, чем способствовал росту авторитета Мурманского пароходства. Он был одним из авторов рационализаторского предложения: «Пропиточный ремонт главных генераторов судов типа «Днепрогэс» в судовых условиях». Эта методика обеспечила почти 20-летнюю успешную эксплуатацию судов, построенных на отечественных верфях в после-

военный период, и дала более 1 млн. рублей экономии. Опыт мурманчан был использован на судах других министерств, а также на судах зарубежной постройки.

В 1962 году, в связи с созданием подразделения атомного флота, Леонид Григорьевич, как высокопрофессиональный специалист был назначен на должность заместителя начальника пароходства – главного инженера по атомным установкам. Вся его дальнейшая трудовая деятельность связана с технической эксплуатацией атомных ледоколов, становлением атомной энергетики на морском флоте.

Отсутствие в мировой практике опыта эксплуатации судовых реакторов атомных ледоколов обусловило чрезвычайные трудности первого этапа их освоения. Все вопросы приходилось решать впервые. Под руководством главного инженера производилась разработка и внедрение системы технологического обслуживания атомных судов с помощью плавучих средств: по перезарядке реакторов, обеспечению водно-химического режима, хранению отработавшего топлива, сбору радиоактивных отходов. Надежное технологическое обслуживание первого в мире атомного ледокола стало основой ежегодного участия атомохода «Ленин» в арктических навигациях. Вклад Данилова в эту работу был отмечен орденом Трудового Красного Знамени.

В конце 60-х годов при непосредственном участии Л. Г. Данилова и А. И. Тумпарова было обосновано строительство берегового предприятия с замкнутой технологией для технического и технологического обслуживания атомных судов. Ныне это ФГУП «Атомфлот». В середине 60-х Данилов возглавил руководство работами по замене экспериментальной атомной паропроизводящей установки атомохода «Ленин» на новые более совершенные и надежные реакторы ОК-900. В связи с этим модернизировалась вся энергетическая установка ледокола. Впервые в мировой практике были выполнены уникальные работы, защищенные впоследствии авторским свидетельством на изобретение с экономическим эффектом в 1303 млн. рублей.

В 1968-1970 годах по предложению Леонид Григорьевич впервые в мире были выполнены работы по дезактивации выгруженных из реакторов радиоактивных отходов, что позволило сэкономить 2,5 млн. рублей, использованных затем на приобретение ядерного топлива для новой установки ледокола. Вступление атомохода «Ленин» в эксплуатацию с новой ядерной установкой улучшило работоспособность ледокола и позволило начать ранние зимне-весенние и поздние осенне-зимние плавания в Арктике. А Леонид Григорьевич был награжден вторым орденом Трудового Красного Знамени.

Успешное решение пароходством многих научно-технических проблем судовой атомной энергетики способствовало ускорению строительства атомных ледоколов второго поколения. Данилову было



Коллектив управления атомного флота на субботнике. Второй справа Л. Данилов



Леонид Данилов

доверено возглавить работу межведомственных государственных комиссий по приемке в эксплуатацию атомоходов «Арктика» и «Сибирь». За вклад в разработку и создание атомного ледокола «Арктика» ему была присуждена Государственная премия СССР.

Летом 1977 г. Данилов руководил подготовкой «Арктики» к походу на Северный полюс. Дневал и ночевал на работе, и даже его жена Лилия Васильевна беспокоилась: где он и здоров ли. За успешное выполнение этого исторического рейса он был награжден орденом Ленина.

В январе 1978 г. из-за чрезвычайного напряжения при достройке и приемке в эксплуатацию атомного ледокола «Сибирь» Леонид Григорьевич тяжело заболел и в апреле перенес операцию, но уже в начале следующего года вернулся к работе.

Проведенные в семидесятые годы экипажами атомных судов эксперименты позволили принять обоснованные решения по продлению срока непрерывной эксплуатации атомных ледоколов, продлению ресурса основного оборудования ядерных установок, увеличению энергозапаса активных зон. Благодаря этому уже в 1978 г. была осуществлена круглогодичная навигация в Западном районе Арктики. Все работы выполняли при строгом соблюдении требований радиационной безопасности – за 25 лет эксплуатации не было допущено ни одного

радиационного инцидента, опасного для жизни персонала и окружающей среды.

Большое значение придавал Данилов разработке системы подготовки командных кадров для атомных судов. В 1979 г. коллегия Минморфлота утвердила предложения пароходства и приняла решение о строительстве учебно-тренировочного центра в Ленинграде. Жизнь подтвердила правильность этого решения.

В свободное время Леонид Григорьевич работал над диссертацией по обобщению опыта технической эксплуатации атомных ледоколов и защитил ее в институте атомной энергии имени И.В. Курчатова. Подвиг его на это президент Академии наук СССР А.П. Александров. Данилов был автором и соавтором 45 научно-технических отчетов, 30 статей и докладов в научно-технических журналах и бюллетенях, в том числе и зарубежных. В 1984 г. он получил авторское свидетельство на изобретение: «Новая схема управления атомной паропроизводящей установкой».

В 1986 г. Леонид Григорьевич Данилов был направлен в Финляндию для работы в качестве старшего инженера-приемщика по наблюдению за проектированием и строительством атомных ледоколов типа «Таймыр». Спустя три года он вернулся в пароходство, в 1992 году принимал атомоход «Ямал» и до 1993 г. был экспертом по оборудованию ЯЭУ специального технического управления атомного флота.

Все, кто работал с Леонидом Григорьевичем, вспоминают о нем как о талантливом руководителе, человеке, бесконечно преданном работе, о его принципиальности и настойчивости при принятии решений. Твердость его характера была обусловлена задачами, которые приходилось решать. В те годы впервые в мире разрабатывались новые технологии эксплуатации атомных судов. Было все – сомнения, неуверенность, поиск правильных решений, необходимость отстаивать свою точку зрения. Данилов понимал, что именно в Мурманском пароходстве, в его службе решается судьба будущего отечественного флота.

Уникальные люди работали с Даниловым: М.Я. Семин, В.И. Соколов, Е.А. Шеинцев, Н.Я. Тетеревлев,

В.Б. Ульяновский, В.И. Харитоненко, М.И. Чухманенко и др. Это они под руководством главного инженера разрабатывали перспективные проекты, а Данилов в правительстве убеждал, доказывал, добивался решения проблем, касающихся эксплуатации и развития атомного флота. Думаю, что в тех условиях у него сформировался волевой, жесткий характер. Временами он был резок, не терпел демагогии, мог превратить человека на полуслове, но он был творец, созидатель. И это объясняет все.

Я помню Леонид Григорьевича совсем другим: всегда энергичным, элегантным, подтянутым, вежливым. Несмотря на постоянную занятость, он активно участвовал в общественной работе. Возглавлял в пароходстве общество «Знание», избирался секретарем партийного бюро Управления. И когда решалась судьба человека, вставал на его защиту.

Личная жизнь Леонид Григорьевича не всегда была безоблачной. Женясь в 23 года, он не ошибся в выборе любимой женщины. Вместе они прожили более 55 лет. Лилия Васильевна, работая преподавателем в техникуме, взяла на себя все заботы о детях. У Даниловых росли два сына, и старший родился инвалидом.

После выхода на пенсию Даниловы переехали в Санкт-Петербург. Последние годы в их семье были драматичными. Болезнь жены не позволяла Леониду Григорьевичу надолго отлучаться из дома. Тяжело пережил он утрату безвременно ушедшего из жизни младшего сына Андрея, помогал невестке воспитывать внучку. А вскоре тяжело заболел сам. Средств на лечение к этому времени в семье уже не осталось, а оно сегодня стоит немало. Забыли старые друзья, и только жена, несмотря на тяжелую болезнь, находила силы, чтобы постоянно быть рядом.

Орденосец, Почетный полярник, Почетный работник морского флота, Лауреат Государственной премии, кандидат технических наук, участник Всесоюзной выставки народного хозяйства Леонид Григорьевич Данилов умер накануне 30-летия достижения Северного полюса атомным ледоколом «Арктика».

Валентина КАРЕПОВА.
Фото из фондов
музея истории ММП.



Надежный человек

Дети войны. Те, кто родились, учились во время войны, испытав все тяготы ее. Он, Николай Яковлевич Тетеревлев – один из них. Юный архангелогородец, чья жизнь и судьба похожи на жизнь и судьбы многих.

Окончена семилетняя школа. Но вместо праздничного выпускного – грозное зарево войны... Николай сразу после школы поступил в Архангельский морской техникум. Вскоре маму, Марию Егоровну, работавшую санитаркой в военно-полевом госпитале, отправили на фронт, а отца – в трудовую армию, на военные стройки Дальнего Востока. Там и осталась могила Якова Трофимовича Тетеревлева...

Николай в 14 лет остался один. Зимой учился, а летом работал кофегаром на судах, потом машинистом. Надо было выживать, как выживало большинство архангелогородцев...

В страшную зиму 1942 года продовольственные склады в городе были уничтожены во время бомбежек. И без того малую военную норму по карточкам сократили вдвое. Люди падали в голодный обморок и умирали прямо в очередях. Их на машинах вывозили и хоронили в общих могилах.

Словно глотком свежего воздуха стал приход в Архангельск морских конвоев союзников с военной техникой и продовольствием. Николаю повезло – их техникум реорганизовали в мореходное училище. И ребятам стало немного легче: они были переведены на полное государственное обеспечение, получили общежитие, форму, питание.

В училище была военная кафедра. В 1946–47 годах старшекурсников направили на стажировку сначала в школу оружия на Соловки, потом – в отряд учебных кораблей Северного флота. В марте 1947 года, после окончания стажировки, им присвоили звание младших лейтенантов, и выпускники училища были распределены по пароходствам.

Этот март был для Николая Тетеревлева самым радостным за многие годы: им дали месячный отпуск. В это же время вернулась из Германии мама, дошедшая с госпиталем почти до Берлина. Госпиталь остался там, а мама приехала домой. Радости парня не было предела...

А 1 апреля (совсем не, в шутку) двенадцать архангелогородских парней приехали в Мурманское морское пароходство. Помнят и сейчас то старое здание на Водопроводной. Правда, помнят-то



Капитан т/х «Галья Комлева» докладывает представителю ММП об окончании приемки судна. В центре Н. Тетеревлев

уже почти некому: из двенадцати только трое и остались в живых...

Первым домом для бывших мореходцев стал пассажирский теплоход «Мария Ульянова», точнее, не теплоход, а жалкое последствие войны (долго еще проклятая напоминала о себе...). Это было торпедированное судно, без кормы. На нем размещались общежитие и учебный комбинат.

А первым судном в трудовой биографии Николая стал пароход «Сосновец», куда он был направлен старшим машинистом. Год проработал на нем, а когда открыли визу, был переведен на пароход «Александр Суворов». «Суворова» он и считает своим главным судном, которому отдал десять лет и где прошел путь от машиниста до второго механика. Это была школа становления специалиста и человека. Тот самый коллектив, где «экипаж – одна семья». По душе пришелся он парню, пережившему войну, голод и одиночество... Нравилась и работа на судне, и возможность посмотреть мир.

Экипаж был хороший, – вспоминает Николай Яковлевич, – но работать приходилось много. Лебедки перебирали сами, покраску машинного и котельного отделений делали сами. Привлекались и к чистке трюмов, когда зерно возили.

В Арктике работали шесть через шесть часов, участвовали в самовывозе на баржи. Рейсы были, в основном, в Тикси, Яну (устые реки Яна), Дудинку, Певек, Хатангу. Работали все хорошо. Ремонт кот-



Николай Тетеревлев

лов делали сами: меняли кладку, изоляцию.

– На «Суворова», – продолжил свой рассказ Николай Яковлевич, – мы побывали во многих странах. Запомнилась Италия – Неаполь, Генуя, Венеция, Ливорно. В Ливорно в ремонте стояли. Там нам рассказали, что до войны в Ливорно для Советского Союза были построены эсминцы «Москва» и «Ташкент». Они получились очень удачными. И рабочие завода говорили, что всю войну следили, как воевали наши эсминцы. Эти суда очень большую помощь оказывали в период обороны Севастополя и Новороссийска: привозили вооружение и продукты, вывозили раненых.

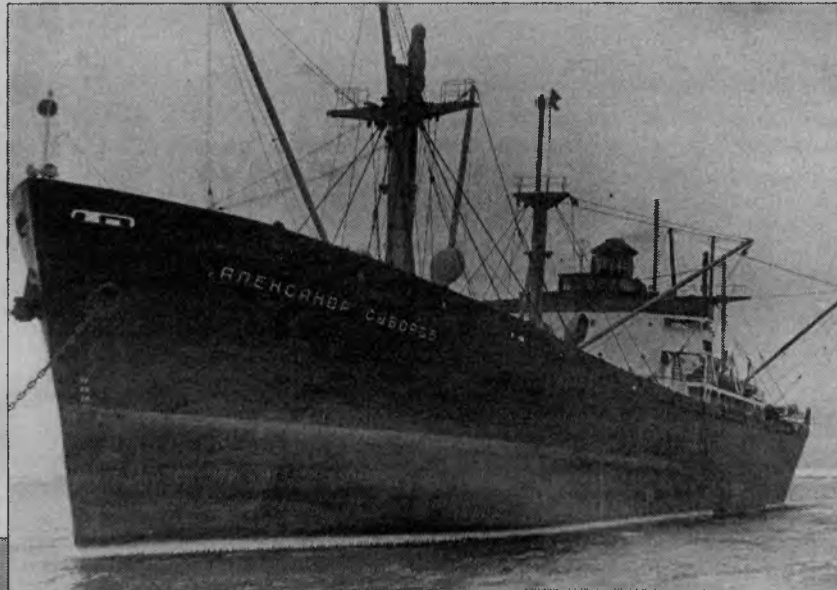
В управлении завода «Ансальдо» находился музей, где были макеты всех судов, построенных для СССР, Бразилии, Аргентины и для Италии. И там нам показали макеты наших кораблей «Москва» и «Ташкент».

На «Суворова» же мы ходили с грузом в китайский порт Дальний. И оттуда ездили автобусом на экскурсию в Порт-Артур. Посетили все оборонительные бастионы, кладбище защитников Порт-Артура. И в Шанхае были. Что и говорить – есть что вспомнить...

– А море как? В шторма часто попадали? – спросила я.

– Да бывало всякое, – ответил он. – Попали однажды в ураган «очень хороший». В скуловую поверхность так ударил, что фальшборт порвало и прижало к верхней палубе. А верхнюю палубу выгнуло горбом, и часть обшивки в районе клюзового кольца вмяло внутрь и оторвало от кольца. Зрелище не из приятных... Это было в Атлантике.

Завершилась одна полоса в жизни механика Тетеревлева.



Его главное судно – пароход «Александр Суворов»



На выставке ЭКСПО-67 в Монреале

Дальше жизнь показала ему и другие свои стороны. Поступил и окончил в 1966 году ЛВИМУ. Новые назначения. Новые суда. В их числе теплоход «Галья Комлева», на приемке которой был Николай Яковлевич. Новые интересные рейсы. К примеру, на незабываемые Великие озера. В Канаде в то время проходила Всемирная выставка ЭКСПО-67. И как итог ее – рост значимости Советского Союза. Отношение к русским кардинально изменилось тогда. И потому была радость и гордость за свою страну.

А потом, с 1972 года, был самым большим и самым значимым период в жизни моряка – работа на атомном флоте: инженер группы судов АТО (атомно-технологического обслуживания), заместитель начальника карава судов, начальник отдела ядерных энергетических установок специального технического управления атомного флота, начальник атомно-механической службы отдела ядерных энергетических установок.

И где бы ни работал Николай Яковлевич Тетеревлев, везде отмечали его как знающего, хорошего специалиста и творческого человека. Сколько Почетных грамот, благодарностей и денежных вознаграждений вручили моряку за его творческое отношение к своей работе! «Изобретателю и рационализатору Тетеревлеву Н.Я.» написано на фирменных бланках ВОИР. Их множество. А есть и такое:

«Постановлением Совета Министров СССР от 12 апреля 1990 года присуждена Премия Совета Министров СССР «За создание и

внедрение высокопроизводительных турбопротообладательных устройств на атомном ледокольно-транспортном флоте для повышения ледопроеходимости судов».

Среди наград Тетеревлева знак «Почетному работнику Морского флота», бронзовая и серебряная медали ВДНХ, орден «Знак Почета». Но самая высокая для него награда – это отношение людей, работающих с ним и их оценка: «Настойчив, принципиален, все своими руками делал, ему помогли, но он все сам доводил до конца. Надежный человек!»

А его коллеги с атомохода «Арктика» в один из юбилеев написали в Памятном адресе:

Пройдя столь длинный,
сложный путь,
Работы в море зная тяжесть,
Вам не удастся отдохнуть,
Задач других решая важность.

Мужчина начинается в полста –
Такое есть в Европе
убежденные.

И долго молотить еще до ста,
Но есть уже почет и уважение.

А в день рождения, в праздник,
в юбилей
Мы, моряки, Вам выражая
уважение,
Желаем юбилейных
много дней
И от всей «Арктики»
примите поздравленья!

Светлана РЫЖОВА.
Фото их архива
Н.Я. Тетеревлева.

сообщает Совет ветеранов

Память об ушедших

Печальные вести приходят в Совет ветеранов ОАО ММП. Годы берут свое и уходят из жизни участники Великой Отечественной войны, ветераны, верой и правдой служившие нашему Отечеству, морскому флоту и родному предприятию.

25 октября на 77-м году умерла мурманчанка, труженица тыла в годы войны, ветеран труда, повар-пекарь плавсостава **Тамара Ивановна Брускова**. Она отдала предприятию 24 года своего труда.

3 ноября на 72-м году скончался мурманчанин, ветеран труда и ММП, старший электрик т/х «Алла Тарасова» **Юрий Григорьевич Дюдькин**, отработавший в пароходстве 42 года.

15 ноября на 52-м году жизни не стало мурманчанки, бухгалтера Службы учета финансово-производственных операций **Любови Сергеевны Розинской**. Она работала в Компании с 1982 года.

14 ноября на 61-м году закончила жизненный путь мурманчанка, ветеран труда, дневальная т/х «Алла Тарасова» со стажем 31 год **Нина Николаевна Шершнева**.

27 ноября на 62-м году ушел из жизни исполнительный директор НО «Фонд поддержки атомного ледокола «Ленин» **Анатолий Викторович Абгарян**. Он работал в Мурманском морском пароходстве с 1970-го года.

Пусть добрая память об ушедших надолго останется в наших сердцах. Пусть земля им будет пухом.

Поздравляем вас, коллеги!



**Евстигнеева
Татьяна Петровна**
– ведущий специалист
отдела технического
обслуживания
объектов ДОН



**Обрядина
Ирина Вячеславовна**
– старший инспектор
канцелярии



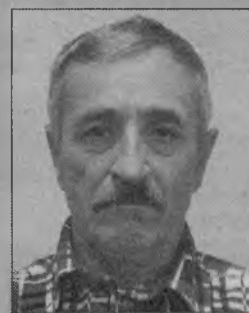
**Слюсаренко
Леонид Куприянович**
– техник
2-й категории
(дозиметрист)
Службы РБ



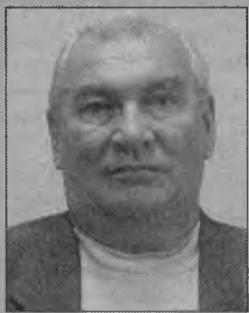
**Соловьев
Виктор Юрьевич**
– капитан
т/х «Александр
Невский»



**Тихонов
Алексей Михайлович**
– инженер-оператор
1-й категории
а/л «Арктика»



**Шиленко
Александр Алексеевич**
– слесарь-сантехник
3-го разряда
авторемонтной
группы



**Митрофанов
Вячеслав Михайлович**
– токарь-сантехник
3-го разряда
авторемонтной
группы

Поздравляем ветеранов!

Совет ветеранов, коллектив и администрация ОАО «Мурманское морское пароходство» от всей души поздравляют своих бывших работников с юбилеями.

С 85-летием

Участницу трудового фронта в годы войны, ветерана труда, заведующую складом СМТО **Манефу Васильевну Озерову**, отдавшую предприятию 21 год и ныне проживающую в Петрозаводске.

С 80-летием

Мурманчан: труженика тыла, ветерана труда и пароходства, начальника службы атомфлота с трудовым стажем 51 год **Николая Яковлевича Тетеревлева**, ветерана войны и ММП, старшего электрика плавсостава **Виктора Михайловича Анисимова**, отработавшего в пароходстве 25 лет, труженицу тыла, уборщицу базы 92 **Матрену Федоровну Погодину**, отдавшую предприятию 19 лет своего труда, а также труженицу тыла, ветерана труда, лифтера ЖКО **Нину Николаевну Лизякину**, ее трудовой стаж в Компании составил 16 лет.

С 75-летием

Мурманчан, ветеранов труда: заместителя начальника РКО **Нину**

Николаевну Чистякову, ее трудовой стаж в пароходстве 46 лет, повара птб «Лепсе» **Лидию Александровну Малявко**, отработавшую в Компании 23 года, слесаря автобазы со стажем 21 год **Юрия Павловича Махова**, дезактиватора птб «Лепсе» **Валентина Павловича Колосова** и стрелка ВОХР **Валентину Егоровну Гуринову**.

Ветерана ММП, главного инженера-механика а/л «Россия» **Виктора Александровича Мизгирева**. Он работал в пароходстве 38 лет и ныне проживает в Санкт-Петербурге.

С 70-летием

Мурманчан, ветеранов труда и ММП: электрика т/х «Павлик Ларишкин» с трудовым стажем 36 лет **Владимира Иосифовича Подпорожского**, радиста радиобюро **Раису Александровну Федай**, отработавшую в пароходстве 34 года, старшего моториста т/х «Нина Куковерова» со стажем 33 года **Алексея Ивано-**

вича Гапаненкова, ведущего инженера-конструктора **Владислава Владимировича Афанасьева**, он отдал предприятию 28 лет. Ветеранов труда: боцмана плавсостава с трудовым стажем 35 лет **Николая Петровича Шнипова** и заместителя начальника отдела охраны труда **Олега Андреевича Лебедева**, отработавшего в Компании 19 лет. Ветеранов ММП: моториста плавсостава с трудовым стажем 36 лет **Ивана Николаевича Лебедева**, дневальную плавсостава **Люсю Алексеевну Лавринову**, отработавшую в пароходстве 21 год.

Жительницу Гатчины, ветерана труда, инженера-конструктора КБ **Иду Александровну Нарышкину**, ее стаж на предприятии 23 года.

Ветерана труда и ММП, электро-механика т/х «Оленегорск» **Михаила Васильевича Батанова**, отдавшего предприятию 40 лет и ныне проживающего в Псковской области.

Всем ветеранам желаем крепкого здоровья, долгих лет жизни и счастливой спокойной старости.

Вам, родившимся
в ноябре 1937, 1947
и 1957 годов,
наши слова сердечной
признательности
за преданность
родному предприятию,
коллективу, морскому делу,
верность
славным традициям
орденоносного
Мурманского
морского пароходства.
Крепкого флотского
здоровья вам,
семейного счастья
и личного благополучия.
Пусть жизненные
штормы и невзгоды
обойдут вас стороной.

ВМЕСТЕ МЫ – ОДНА СЕМЬЯ!

из почты редакции

Спасибо за память

Уважаемая редакция, я давно хочу обратиться к вам с просьбой – поблагодарить через вашу газету руководство пароходства и Совет ветеранов, что они не забывают нас, стариков-пенсионеров, и ежегодно в честь величайшего из праздников – Дня Победы выделяют для нас материальную поддержку. Очень важно, что о нас помнят и заботятся. За повседневными хлопотами, домашней суетой как-то все откладывала эти слова благодарности, но они от всей души и чистого сердца.

Я родилась в Мурманске, прожила там 60 лет и 30 из них проработала в пароходстве, в Службе снабжения. Доставалось нам от моряков немало, ведь тогда, в 1969-м и далее, был большой недостаток во всем самом необходимом для снабжения флота. Но мы старались, искали, молились по всему побережью в поисках необходимого, и тогда не зря говорили, что снабженца, как и волка, ноги кормят. Много было трудностей, но и радости тоже были. Я за свою работу имела массу грамот и благодарностей, звание «Лучший по профессии», знаки отличия как по-

бедитель пятилеток и даже имею государственную медаль в честь 300-летия Российского флота. Это не хвастовство, а просто еще одно слово благодарности за то, что мы не забыты.

С уважением В.М. Лущик.
Ныне житель Псковщины.

Ждем газету с нетерпением

Всем доброго здоровья, счастья и благополучия.

Высылаю фотографии, сделанные на фоне витрины музея Движения поддержки флота, а в центре – газета «Арктическая звезда». Всем здесь полубилась эта газета, ждут ее с нетерпением. Из нее узнают о жизни в пароходстве. И я от имени всех землячков благодарю Совет ветеранов за то, что присылают нам газету, а редакцию и ее корреспондентов – за хорошие материалы. Газету поместили в Интернете на сайте представительства Движения поддержки флота, и все, кто интересуется, могут прочитать об этом.

С уважением Ф. Синяпкин.
Брест, Беларусь.



Ветеран пароходства капитан Федор Синяпкин



Участник ледового дрейфа

В истории освоения Арктики можно найти не один десяток историй, когда русские люди попадали в смертельно опасные ситуации и выходили победителями из жестоких схваток с природой, благодаря дружеской сплоченности.

В навигацию 1937 года после организации станции «Северный полюс-1» немало пароходов и ледоколов остались в Арктике на зимовку. Ледокольные пароходы «Садко», «Малыгин» и «Георгий Седов» объединились в одну команду, чтобы взаимной помощью выбраться из плена. Но их усилия оказались слишком слабы против прочности многолетних паковых льдов. Начался медленный совместный дрейф на север, на восток и снова на запад.

Среди зимовщиков был и врач Александр Петрович Соболевский. Он стал вторым в СССР медицинским работником, который был удостоен звания Героя Советского Союза.

Александр Соболевский родился 30 августа 1905 года в Витебской области. Его отец был чернорабочим, а мать – домохозяйкой. После окончания народной школы Александр продолжил учебу в училище и одновременно работал на железной дороге, а затем на лесопильном заводе. Старался хоть как-то помочь семье и облегчить участь родителей.

В 1925 году юноша перебрался в Ленинград и начал работать слесарем на Балтийском заводе. И только через год осуществил свою давнюю мечту – поступил учиться в школу лекарских помощников при Военно-медицинской академии. После ее успешного окончания Соболевский почти 10 лет служил старшим лекарским помощником в пограничных войсках. В 1935 г. он стал фельдшером в больнице имени И.И. Мечникова, а спустя год поступил во 2-й Ленинградский медицинский институт.

Среди сокурсников Александр был самым старшим по возрасту, но поражал преподавателей и студентов упорством и настойчивостью в освоении сложной медицинской науки. В каникулярное время Соболевский отправлялся в рейс, благо рядом было Балтийское морское пароходство. Так он и попал в 1937 году в гидрографическую экс-

педицию на ледокольный пароход «Георгий Седов». Потом, через много лет, Александр Петрович вспоминал среди друзей: «Пошел за шерстью, а вернулся стриженным».

В апреле 1938-го, когда суда достигли 79 градуса северной широты, к ним пробилась самолеты, ведомые полярными летчиками А. Д. Алексеевым, П. Г. Головиным и Ю. К. Орловым. Они вывезли 184 человека на материк. А 28 августа, круша ледяные поля, к ним прорвался ледокол «Ермак» под командованием мурманского капитана Михаила Сорокина. Но освободить смогли только «Садко» и «Малыгин». «Г. Седов» вывести из льдов не удалось, так как во время дрейфа он получил серьезные повреждения рулевого устройства.

Было решено оставить на судне 15 добровольцев во главе с 28-летним капитаном Константином Бадигиным. Среди них был и врач Соболевский. Судовые обязанности оставшихся выросли в несколько раз. Так доктору, кроме обязательных должностных функций, пришлось выполнять еще роль вахтенного, а также учителя химии (на судне организовали вечернюю школу для тех, кто не имел среднего образования) и физкультуры, которая была обязательной для всех.

В середине ноября наступила полярная ночь. Надо было срочно искать средства предупреждения от цинги. Александр Петрович сделался «огородником» – стал проращивать горох. Грядкой послужило большое блюдо, на которое он положил согревающие компрессы, затем тонким слоем насыпал намоченный горох и сверху его закрывал вторым компрессом. Терпение врача было вознаграждено: по его рецепту каждый моряк получал по 150 г «арктического салата».

Радовало, что серьезных нарушений здоровья, за исключением традиционных – простуды, ангины, гриппа – у людей не было. Но полярная ночь добавила проблем: у од-

них появилась бессонница, а у других – повышенная сонливость.

Любая зимовка испытывает человека на психологическую устойчивость. Особенно опасна «полярная тоска». Только постоянная занятость может поддерживать в людях желание победить этот недуг. Поэтому у экипажа не было пустопорожних дней. Врач проводил метеорологические наблюдения, участвовал в строительстве ледяного магнитного городка, ходил сверлить лед, спасал аварийный запас продуктов в момент опасности. Он записывает в дневнике: «...мимо судна двигались и лезли друг на друга огромные глыбы льда, я едва не погиб».

Александру Петровичу пришлось бороться и с непривычным фактором природы – «сплошной стеной мрака», и с приступами ностальгии по родному дому. Он пришел к выводу, что «люди с веселым характером» могут быть лучшим лекарством для окружающих в условиях Крайнего Севера.

И не было более счастливых людей на земле, когда экипаж «Георгия Седова» морозным днем 29 января 1940 года сошел на причал Мурманского морского торгового порта. За 812 дней вынужденного дрейфа пароход прошел путь от Новосибирских островов до Гренландского моря, что составило более 6100 км.



Александр Соболевский



Ледокольный пароход «Георгий Седов»

После отдыха в санатории Соболевский вернулся на учебу. Но началась Великая Отечественная война. И снова Александр Петрович был на переднем крае борьбы, в этот раз – с немецкими фашистами. С оружием в руках он участвовал в боях на Ленинградском фронте. И только в 1945-м ему вручают долгожданный диплом об окончании медицинского института. Оценивая большой опыт врачебной практики, его оставляют при академии для усовершенствования по эпидемиологии.

В послевоенные годы Соболевский занимал ряд ответственных постов в военно-медицинской службе флота. За большие заслуги перед государством он был награжден орденами Ленина, Красного Знамени и многочисленными медалями.

В 1959 г. по состоянию здоровья полковник медицинской службы Александр Петрович Соболевский ушел в отставку, но не оставил свою работу. Он возглавил Дом санитарного просвещения в Ленинграде. Не забывал он и Мурманск: здесь у него были друзья, и он часто посещал заполярную столицу.

Скончался Герой Арктики 12 марта 1988 года, а похоронен на Богословском кладбище в Ленинграде.

Рашид САЛЯЕВ.

В центре исследований – человек

Начавшиеся 1 марта научные исследования по программе 4-го Международного полярного года (МПГ) в действительности продлятся два года – до конца февраля 2009-го. Это необходимо, чтобы ученые смогли провести два годовых цикла наблюдений в обоих полярных регионах.

В исследованиях принимают участие более пяти тысяч ученых из 60 стран мира. К примеру, Норвегия выделила около 40 миллионов евро на проект по изучению Арктики и Антарктики. Норвежцы планируют провести детальные измерения, которые позволят определить, влияют ли климатические изменения в Арктике на Гольфстрим, а также изучить, какие изменения происходят в ледяном слое Антарктики, и как они влияют на изменения в Мировом океане.

У Норвегии и России много общих проектов. Наши ученые приняли участие в международной группе, работающей на полярной станции Шпицбергена. Там побывали исследователи из Швеции, Англии, Голландии, Германии и азиатских стран – Южной Кореи, Японии, Китая и Индии.

Морские исследования нашей страны предусматривают экспедиции в Северный ледовитый и Южный океаны, в их выполнении будут

задействованы научно-исследовательские суда Росгидромета, Российской академии наук и других ведомств, а также дрейфующие станции. Запланировано выполнение комплекса исследований природной среды высокоширотной зоны Северного Ледовитого океана, арктических морей, локальных областей Южного океана.

Наземные исследования будут проводиться на материке и островах арктической зоны с использованием существующих систем наблюдений, полевых баз, а также водного, наземного и воздушного транспорта.

Тесная научная кооперация с зарубежными участниками МПГ в выполнении совместных программ существенно пополнит национальные фонды данных по полярным областям Земли, повысит авторитет России в полярных исследованиях и вновь подтвер-

дит международный статус нашей страны как ведущей полярной державы. В организации исследований заняты около 50 российских организаций, в том числе и Мурманское морское пароходство. Все российские экспедиции будут проводиться совместно с иностранными учеными. Впервые они начали работать и на наших дрейфующих полярных станциях.

Одной из необычных в рамках 4-го полярного года станет экспедиция группы геологов и климатологов США на чукотское озеро Эльгыгын, расположенное на Анадырском плоскогорье. Озеро – это заполненный чистой водой кратер. Считают, что он образовался около 3,6 млн. лет назад в результате падения метеорита. По другой гипотезе – это

кратер древнего вулкана. Глубина его составляет 200 м, диаметр 17 км.

Почва вокруг озера скована вечной мерзлотой. Лед на поверхности в некоторые годы не успевает растаять в течение лета. Накопившиеся год за годом отложения на дне представляют собой архив информации о живой природе и климате прошедших лет. Это ценнейший источник научных сведений.

Дороги к озеру нет, поэтому из Певека ученые будут добираться до него на вертолете. Бурение планируется проводить только зимой, когда замерзает грунт. Общее финансирование экспедиции составит 8 млн долларов. Средства выделяют США, Германия, Канада, Россия.

Международный полярный год проходит на этот раз под знаком «человеческого измерения». Планируется проведение исследований и работ социальной направленности, так как глобальное изменение климата в природной среде полярных районов может повлиять на хозяйственную деятельность и уклад жизни коренных народов Севера, здо-

ровье и качество жизни людей. Изменения, которые происходят в Арктике, непосредственно влияют не только на коренные народности Севера, но на жизнь всех людей населяющих регион. Это касается и климата, и загрязнения окружающей среды.

В человеческом измерении – основное отличие нынешнего полярного года от проведенных ранее. В прошлых исследованиях ученые концентрировали все внимание на познании природы, и мало кто обращал внимание на то, как переносят изменения климата полярные народы. Выводы ученых станут неоценимыми для многих поколений исследователей. Это не просто научные исследования, но и способ привлечь внимание к судьбе коренных народов Севера.

Валентина КАРЕПОВА.

**Южный (или Антарктический) океан – четвертый по размеру океан Земли, окружающий Антарктиду. В 2000 году Международная гидрографическая организация приняла решение разделить всю гидросферу на пять океанов, выделив Южный океан из состава Атлантического, Индийского и Тихого.*

Международному полярному году Банк России посвятил выпуск нескольких монет: серебряные номиналом 3 и 100 рублей и золотая – 1000 рублей. Интересно, что золотую монету украшают рельефные изображения первого атомного ледокола «Ленин» и ведомого им судна.

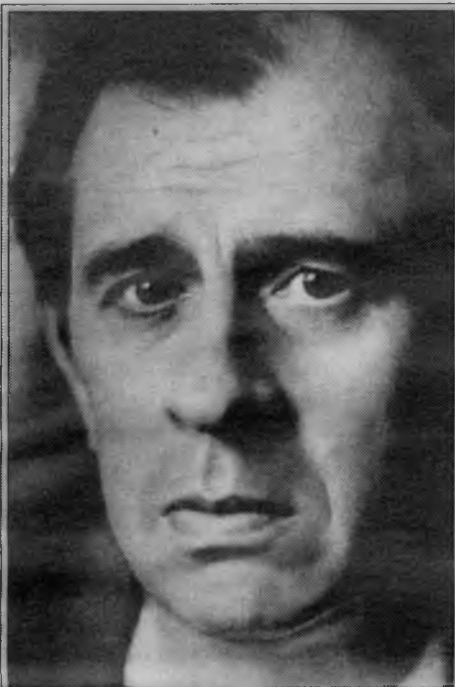


«МОРСКАЯ ДУША»

выпуск девяносто седьмой

Анатолий ЖИГУЛИН:

«И кричат, и кричат пароходы, груз печали на плечи взвалив...»



Анатолий Владимирович Жигулин (1930–2000) имел основание сказать о грузе печали... Мальчишкой 11-ти лет он участвовал, потеряв на время родите-

лей, в отступлении, в эвакуации. Видел горящие города, села, дороги, хоронил погибших спутников.

А юношей он испытал себя Колымой, работал на лесозаготовках и рудниках Крайнего Севера, доказав, что он относится к тем людям, которые способны сохранить достоинство в трудных условиях. В лагерь попал юношей, за «ревизионизм». Такое начало судьбы определило многие темы и мотивы его поэтических произведений, грустные и тревожные интонации.

Главные темы Анатолия Жигулина, как у большинства русских поэтов – Россия и ее природа, ее духовное состояние. Сказалось в определенной степени в становлении поэта Жигулина и то, что он – происхождением из потомков декабриста Митрофана Раевского.

Анатолий Жигулин «путешествовал» в жизни и по Востоку, и на северах, увидел Россию как морскую державу. Отсюда в его творчестве появились морские сюжеты, привнесшие в творчество Жигулина дополнительное многообразие.

Виктор ТИМОФЕЕВ.

Ведущий антологии «Морская душа».

На Острожном бугре

Здесь нет теперь и знака никакого,
А был острог на этом месте встарь...
Быть может, в нем сидел, цепями скован,
Мой дальний предок,
Мой дальний предок,
Крепостной бунтарь.

Я представляю явственно и четко
Темницу в башне,
Где томился он.
Его глазами сквозь прутья решетки
Я вижу древний город,
Бастион...

Давно погасли огоньки посады,
Лишь у Ильинских кованых ворот
В глухой часовне светится лампада
Да стражник тихо ходит взад-вперед.

Шумит дубрава на бугре Острожном,
Тяжелыми ветвями шевеля.
Река фрегат качает осторожно,
Как будто сделан он из хрусталя.

Чернеет крепость на высокой круче.
И, осыпая волны серебром,
Летит луна в прозрачных редких тучах
Полупудовым пушечным ядром.

Она стремится заглянуть в бойницы...
Течет, струится синяя вода...
Как часовые у ворот темницы.
Без устали сменяются года.

На мшистых стенах заблестели пушки.
Колокола к заутрене звонят.
У церкви – нищий.
Стертые полушки,
В худую шапку падая, звенят.

Дворы, перекликаясь петухами,
Ввинтили в небо тонкие дымки.
На верфи у Чижовки
Обухами
Стучат мастеровые мужики.

А над рекою с самого рассвета
Плывут удары, тяжки и глухи.
Не знают: бьют ли сваи,
Или это
Мне слышатся Истории шаги?
1959

Якорь

Бывало, в детстве, понаслышав много
О первом флоте, о царе Петре,
Мы шли к реке
Ватагой босоногой,
Забыв запреты строгих матерей.

И было нам заманчиво и любо,
Подставив спины солнечным лучам,
Копать песок у здания яхт-клуба,
Всю руку зарывая до плеча.

Мечтали мы найти старинный якорь
Или от влаги потемневший меч.
А у косы
Буксир натужно крякал,
Стараясь баржу за собой увлечь.

И облака над лугом гордо плыли.
А нам казалось –
Плыли корабли...
Песку тогда мы горы перерыли,
Но ничего, конечно, не нашли...

Не потому ли с той поры люблю я
Петровский сквер,
Старинных пушек вид...
Там древний якорь
Лапу вмял литую
В зернистый желто-розовый гранит.

С весенними цветами по соседству,
Дрожащими на легком ветерке,
Он так похож
На светлый якорь детства,
Что дремлет где-то в золотом песке.
1958

Вспоминаются черные дни.
Вспоминаются белые ночи.
И дорога в те дали – коротче,
Удивительно близко они.

Вспоминается мутный залив.
На воде нефтяные разводы.
И кричат,
И кричат пароходы,
Груз печали на плечи взвалив.

Снова видится дым вдалеке.
Снова ветер упругий и жесткий.

И тяжелые желтые блестяшки
На моей заглубившей руке.

Я вернулся домой без гроша...
Только в памяти билось и пело
И березы дрожащее тело,
И костра золотая душа.

Я и нынче тебя не забыл.
Это с той нависающей тропки,
Словно даль с голубеющей сопки,
Жизнь открылась
До самых глубин.

Магадан, Магадан, Магадан!
Давний символ беды и ненастья.
Может быть, не на горе –
На счастье
Ты однажды судьбою мне дан?...
1966

Отвлекающий десант

Отвлекающий десант –
Двадцать девять краснофлотцев.
Отвлекающий десант...
Скоро, скоро кровь прольется!

Отвлекающий десант
С хрупкой маленькой подлодки.
Наливает лейтенант
По сто грамм казенной водки.

И ясна, понятна цель,
Невозможное – возможно:
Взять поселок Коктебель
И держаться – сколько можно.

Налететь, напасть, отвлечь –
Без подмоги, в непогоду.
И навеки в землю лечь.
В эту землю, в эту воду.

Отвлекающий десант.
Есть такой в морском уставе.
Отвлекающий десант –
Верный путь к посмертной славе.

...Болью полнится душа
На краю волны и суши;
Двадцать девять ППШ
Против сотни вражьи пушек!..

После всех побед и бед
Их припомнят и прославят.
Через тридцать долгих лет
Здесь им памятник поставят.

На воде растаял след...
Двадцать девять краснофлотцев!
Через тридцать долгих лет
Лишь один сюда вернется.

Лишь один остался жив.
Плакал горькими слезами,
Две гвоздики положив
На холодный серый камень.

Над морем радуга,
А море –
Свинцово, серо и темно.
И клены в тающем уборе,
И ветер ломится в окно.

О, эти стынувшие пляжи
И мерзнувшие деревца!
Они – почти как судьбы наши,
Не пройденные до конца.

Все те же радости и горе,
Все то же счастье и беда.
То тяжело бушует море,
То блещет солнце и вода.

И это гулкое дыханье,
И это золото листьев –
Как неумолчное признание
Незатихающей любви.

Бросаю в воду хлеб –
Кормлю у моря чаек.
Как легок их полет
В безлюдье синевы!
И тихая волна
Задумчиво качает,
Как тени дальних дней,
Пучки морской травы.

Такая благодать
И воды так спокойны!
И сосны, и песок,
И сети рыбаков.
Как будто никогда
Не грохотали войны,
Не гибли корабли
У этих берегов.

Торжественный покой,
Седой и величавый.
И кажется душе:
Грядущий путь один –
Не будет никогда
Ни проволоки ржавой,
Ни обгорелых труб,
Ни плавающих мин.

Конечно, никогда
Беда не повторится.
И будет белый хлеб,
И будет синий свет.
И стаи белых птиц
Кружиться и кружиться
Все будут в синеве
Над перелетом лет.

Как розовый туман,
Как солнечная морочь,
Растает вся печаль
В предутренней тиши...
И лишь в седой волне
Чуть затаится горечь,
Как в памяти моей,
На самом дне души.

Соловецкая чайка
Всегда голодна.
Замирает над пеною
Жалобный крик.
И свинцовая
Горькая катит волна
На далекий туманный
Пустой материк.

А на белом песке –
Золотая лоза.
Золотая густая
Лоза-шелюга.
И соленые брызги
Бросает в глаза,
И холодной водой
Обдаёт берега.

И обветренным
Мокрым куском янтаря
Над безбрежием черных
Дымящихся вод,
Над холодными стенами
Монастыря
Золотистое солнце
В тумане встает...

Только зыбкие тени
Развеянных дум.
Только горькая стылая
Злая вода.
Ничего не решил
Протопоп Аввакум.
Все осталось, как было.
И будет всегда.

Только серые камни
Лежат не дыша.
Только мохом покрылся
Кирпичный карниз.
Только белая чайка –
Большая душа –
Замирает, кружится
И падает вниз.

Это произошло в ноябре

Рубрику ведет Рашид САЛЯЕВ

1729 – умер Александр Данилович Меншиков (род. 1672) – бывший генералиссимус, адмирал и владетель Кольской китобойной компании. А еще – ненасытный взяточник и государственный ворюга. Несмотря на несметные богатства, скончался в опале в глухом сибирском селе Березово. Похоронен был всеильный князь тоже не соответственно своему статусу. В гроб, который он стругал сам, положили его в домашнем халате. А похоронили рядом с церковью, которую в период ссылки он воздвиг своими руками.

1770 – родился русский мореплаватель М.Н. Васильев (ум. 1847). Он руководил в 1819–1822 гг. кругосветной экспедицией на шлюпах «Открытие» и «Благонмеренный».

1831 – на Охтинской верфи заложен фрегат «Паллада». В 1852–1853 гг. ему, по морским меркам уже изрядно постаревшему и много пережившему, пришлось отправиться в далекий рейс из Кронштадта к берегам Японии. Экспедицией руководил Е.В. Путятин. Это плавание отражено в талантливых книгах современников и потомков, а вот дальнейшая судьба самой «Паллады» была печальна. В 1856 году она нашла свое последнее пристанище на дне бухты Постовой, на берегу которой был поставлен памятник знаменитому фрегату.

1888 – родился Андрей Николаевич Ту-

полев (ум. 1972). Авиаконструктор от Бога, трижды Герой Социалистического Труда, создатель новых самолетов ТУ, которые соединили Россию – во времени и пространстве. Но у него была непростая судьба. В печально знаменитом 1937-м А. Туполев был арестован и работал в конструкторском отделе под бдительным присмотром сотрудников НКВД.

1935 – на Адмиралтейском заводе в Ленинграде заложен головной ледокольный грузопассажирский пароход «Дежнев». Но ему не долго пришлось трудиться в этом будничном качестве. Грянула война, и в 1941 году мирный пароход был поспешно переоборудован в сторожевой корабль «С-19». Все военные годы его экипаж в составе Северного флота мужественно защищал Арктику от фашистских боевых кораблей. Но «Дежнев» был не только тружеником и воином, но и «актером». В начале 80-х он был занят в знаменитой картине итало-советского производства «Красная палатка», где «исполнил» роль ледокола «Красин».

1957 – в глубине ледяного безбрежья Антарктиды открыта советская научная станция Комсомольская. Большую помощь в изучении сурового континента оказали и наши моряки, обеспечившие морские антарктические экспедиции, которые вели комплексные научно-исследовательские работы в Южном море.

Улыбка времени

– Молодой человек, почему вы продаете доллары по цене в два раза выше фактической?
– А что вы хотели? Ручная работа, да еще в ночное время.

– Мой ум – это мой капитал.
– Не смущайтесь: бедность – не порок.

Гаишник останавливает машину и спрашивает:
– Почему у вас автомобиль прыгает?
– Это я так икаю.

Певца Алина делится новостью с подругой:
– Ты слышала, что Иосиф Кобзон и «Комбинация» основали новую группу?
– Какую?
– «Комбинзон».

– Почему весной так много красивых девушек, а сейчас нет?
– А в остальное время года ты их мозгами оцениваешь!

– Слушай, Вася, я вчера выпил литр водки.
– Один?
– Нет! С пельменями.

– А у нас опять новая машина, – хвастается мальчик во дворе.
– А какая?
– Я еще не видел. Папа всю ночь в гараже номера перебивал, перекрашивал ее.

Самая нелюбимая поговорка саперов:
«Одна нога здесь, а другая там».

Тренер хоккейной команды говорит игрокам:
– Сегодня у меня день рождения, и вы должны преподнести мне подарок – выиграть этот матч.

Капитан команды:
– Поздно схватились, мы в складчину купили вам галстук.

Окончательная формулировка закона Архимеда: «На тело, погруженное в 40-градусную жидкость, не действуют никакие законы».

Водитель возмущенно говорит гаишнику:
– Товарищ сержант, а разве тут нет левого поворота?
– Есть, но он платный.

Подборка Андрея МОРОЗОВА.

Герою – подводнику

К 100-летию со дня рождения Героя Советского Союза, легендарного подводника-североморца Николая Лунина (21.08.1907–17.11.1970) Ростовское-на-Дону Морское собрание (а именно в этом городе Николай Александрович окончил мореходное училище в предвоенные годы) подготовило памятный немаркированный конверт. В дни юбилея прошло специальное гашение конверта штемпелем, на котором изображен Н.А. Лунин, смотрящий в перископ подводной лодки.

В годы Великой Отечественной войны Николай Лунин командовал экипажами подлодок «Щ-421» и «К-21» в бригаде подплава Северного флота, был командиром дивизиона подводных лодок. Обе субмарины, которыми командовал Н. Лунин, стали Краснознаменными. Сам легендарный подводник, атаковавший на ПЛ «К-21» немецкий линкор «Тирпиц», стал единственным в советском подплаве, кто за годы войны помимо Золотой звезды Героя Советского Союза был награжден шестью советскими орденами (в том числе – флотоводческим орденом Ушакова II степени) и ан-

глийским орденом Британской империи IV степени!

В послевоенные годы Н. Лунин командовал соединением подводных лодок на Балтике, служил в постоянной комиссии Госприемки кораблей ВМФ, был заместителем начальника НИИ ВМФ, стал контр-адмиралом...

С именем Н. Лунина связано становление в губе Сайда в 50-е годы отдельной бригады подлодок Северного Флота. Как отмечалось в его аттестации в 1957 году, он, несмотря на ряд трудностей, «успешно справился с формированием соединения, с приемкой и переводом новых подводных лодок из Беломорска в Кольский залив. Проявил большую энергию в организации базирования кораблей бригады на плавучих средствах в губе Сайда и наведении порядка на прибывших подводных лодках и вспомогательных судах».

В настоящее время Собрание проводит сбор денежных средств на памятник североморцу, который планируется установить в Ростове-на-Дону.

Алексей БУГЛАК.



100 лет со дня рождения.
Герой Советского Союза
ЛУНИН
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ.
(1907-1970)

Ростовское-на-Дону
Морское Собрание
(художник Прокопьев В.Г.
тушь - перо, графика 2007г.)



Слова чайнворда «сцеплены» не одной, а двумя буквами, т.е. последние две буквы предыдущего слова являются начальными буквами последующего.

- Оконечность судна.
- Звезда в созвездии Пегаса.
- Сложносокращенное слово из начальных букв.
- Ею играют в большой теннис, бадминтон.
- Вещество, вызывающее изменение скорости химической реакции.
- Экваториальное созвездие.
- Озеро в США и Канаде.
- Тип двухмачтового парусного вооружения яхты.
- Род вечнозеленых кустарников, произрастающих в Средиземноморье и субтропиках Азии.
- Отцеживающее орудие добычи донных нерыбных объектов водного промысла.
- Город в Канаде, порт на побережье Атлантического океана.
- Прибор для определения объема тел неправильной формы.
- Боевой корабль.
- В греческой мифологии сын Дедала, поднявшийся в небо вместе с отцом.
- Советский атомный ледокол, первым в мире в свободном плавании достигший Северного полюса.
- Разновидность многокорпусных судов.
- Континент, открытый русскими мореплавателями на шлюпах «Мирный» и «Восток».
- Календарное время события.
- Составная часть военного искусства.
- Сильная и продолжительная стрельба из артиллерийских орудий.
- Гидротехническое сооружение.
- Денежная единица Панамы.
- Он благовухает зеленью и водой среди пустыни.
- В древнеегипетской мифологии богиня плодородия, воды, ветра, мореплавания.
- Столица Сирии.
- Часть снаряжения водолаза.
- Гоночная килевая яхта международного класса.
- Прибор, записывающий на бумажной ленте знаки кода Морзе в виде зигзагообразной линии.
- Стоянка кочевников.
- Ламаистский храм.
- Вспомогательный судовой якорь.
- Первый в мире линейный ледокол, построенный по проекту С.О. Макарова.
- Накопи-

- тель энергии.
- Круг, сфера деятельности, пространство.
- Местное название тропических циклонов штормовой и ураганной силы в Юго-Восточной Азии и на Дальнем Востоке.
- Высшее учебное заведение.
- Река в Германии.
- Минерал, главная руда стронция.
- Река в Забайкалье, судоходная ниже Читы.
- Город и основной порт в Саудовской Аравии, в Персидском заливе.
- Сплав руты с другим металлом.
- Залив Атлантического океана у восточного побережья США.
- Род вечнозеленых хвойных деревьев семейства сосновых.
- Летчик-североморец, Герой Советского Союза.
- Бессточное соленое озеро на северо-западе Казахстана.
- Протока между озерами.
- Город и порт в Чили.
- Проходная рыба семейства лососей.
- Предмет, приносящий счастье и удачу.
- Остров в заливе Святого Лаврентия (Канада).
- Химический элемент.
- Прибор для измерения скорости ветра.
- Международный договор.
- Русский землепроходец, сибирский казак, давший первые сведения о Камчатке и Курильских островах в конце XVII века.
- Поворот парусного судна на другой галс.
- Небольшая лодка для ловли креветки на Северном море у побережья.
- Столица североамериканского государства.

Составил Алексей БУГЛАК.

Ответы на кроссворд

1. Корма. 2. Марка. 3. Аббревиатура. 4. Ракета. 5. Катализатор. 6. Ормон. 7. Онтарио. 8. Нол. 9. Океан. 10. Драпа. 11. Галифакс. 12. Тет. 13. Трапеза. 14. Икар. 15. Арктика. 16. Катамаран. 17. Антарктида. 18. Дата. 19. Тактика. 20. Канонада. 21. Дамба. 22. Балька. 23. Оаис. 24. Исида. 25. Дамаск. 26. Ска-тиан. 27. «Дракон». 28. Омупилитор. 29. Ора. 30. Дачан. 31. Анкер. 32. «Ермак». 33. Аккумулятор. 34. Орбита. 35. Тайфун. 36. Университет. 37. Египет. 38. Лепестки. 39. Нитрода. 40. Ламам. 41. Амаргата. 42. Маскачусетс. 43. Тсуга. 44. Галики. 45. Индер. 46. Ерик. 47. Ики. 48. Кета. 49. Талисман. 50. Антикости. 51. Овершта. 52. Аномонстр. 53. Трактат. 54. Аласов. 55. Овершта. 56. Аргбо. 57. Оттава.



Учредитель:
ОАО «Мурманское морское пароходство»
Отв. за выпуск Г. А. ЛОГИНОВА

Перепечатка материалов
допускается только
по согласованию с редакцией.
Ссылка на газету
«Арктическая звезда» обязательна.

Наш адрес: Россия, 183038,
г. Мурманск, ул. Володарского, 6.
Телефон 481-353.
E-mail: Blinov@msco.ru
Газета выходит один раз в месяц

Тираж 999 экз.
К печати по графику 29.11.07.
Газета отпечатана в ИПП «Север»
Россия, 183624, г. Мурманск,
ул. К. Маркса, 18
Распространяется бесплатно.