



## Химия тепла и доброты

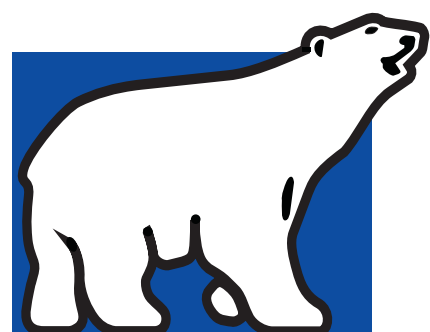
Они ежедневно решают с десяток нестандартных задач, проводят свои химические анализы. И каждая из этой четверки специалистов готова поклясться, что, несмотря на сложность и вредность, интереснее профессии не бывает.

→ Стр. 4-5

## Ветеранский вечер

А накануне Дня Победы во Дворце культуры им. Кирова состоялся праздничный вечер для ветеранов ММП.

→ Стр. 6



# АРКТИЧЕСКАЯ

№ 5  
(7669)

30 мая  
2014



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

## Арктическая нефть



Танкер «Хатанга», находясь в аренде ООО «Газпром нефть шельф», успешно выполнил несколько рейсов между портом Мурманск и морской ледостойкой стационарной платформой (МЛСП) «Приразломная» для обеспечения ее работы.

→ Стр. 3

## Где мы - там победа!



5 мая представители ОАО «Мурманское морское пароходство» по приглашению командования 61-го отдельного Киркенесского Краснознаменного полка морской пехоты Северного флота посетили поселок Спутник и участвовали в праздничных мероприятиях по случаю Дня части.

→ Стр. 5

## Александр Медведев:

# «ПАРОХОДСТВО ПО ИТОГАМ ГОДА ПОЛУЧИЛО ПРИБЫЛЬ»

В мае состоялось годовое общее собрание акционеров ОАО «Мурманское морское пароходство», на котором подвели итоги 2013 года. Как удалось достичь положительных результатов, что изменилось в работе флота, какова ситуация в отрасли и что ожидает пароходство в ближайшем будущем - обо всем этом рассказал в интервью генеральный директор компании Александр Михайлович Медведев.

- Александр Михайлович, давайте озвучим некоторые цифры. Каковы объемы перевезенных грузов в 2013 году?

- Объем перевозок грузов судами пароходства по законченному рейсам составил 3,8 миллиона тонн. Судами пароходства в тайм-чартере и аренде у иностранных и российских фрахтователей перевезено 62,8 тысячи тонн грузов. Незначительное уменьшение объема перевезенных грузов за истекший период связано с поиском более выгодных контрактов на лучших финансовых условиях. При этом почти неизменной остается доля перевозок грузов флотом ОАО «ММП» в общем объеме перевозок морскими судами под российским флагом - 22 %.

Тем не менее в 2013 году увеличилось количество перевезенных нефтепродуктов по государственной программе северного завоза и на коммерческой основе



в северные порты и портопункты. А в целом компания превзошла результаты ряда предыдущих лет и сработала с прибылью.

- Какие финансовые результаты пароходство показало по итогам года?

- Результаты деятельности общества за 2013 год соответствовали общим тен-

денциям развития мирового судоходства, а за счет использования конкурентных преимуществ мы оказались лучше многих других компаний отрасли. Работая в непростых условиях, существующих сегодня на мировом фрахтовом рынке, мы обеспечили себе прирост доходов.

Подробнее об этом читайте на стр. 2-3.

Наш  
хронограф



26 июня - 60 лет назад (1954) поднят государственный флаг СССР на дизель-электроходе «Обь» Мурманского морского пароходства - флагмане антарктических экспедиций.

(Начало на стр. 1.)

Чистая прибыль составила 96,3 миллиона рублей против убытка 701,2 миллиона рублей за 2012 год. За счет полученной прибыли отчетного года увеличился на 91 миллион рублей собственный капитал компании.

Финансовый показатель EBITDA за 2013 год (прибыль до уплаты процентов, налогов, амортизации) составил 827 миллионов рублей (для сравнения: EBITDA за 2012 год - 513 миллионов рублей).

**- Как удалось добиться таких результатов, этому способствовала грамотная работа менеджеров или правильно выбранная стратегия?**

- И то и другое. Конечно же, неоценим вклад работников парохозяйства в решение поставленных задач, благодаря консолидации усилий всех подразделений компании, правления и совета директоров нам удалось достигнуть многого. Особенно хочется отметить работу департамента эксплуатации флота, который показал не только свою компетентность, но и коммерческую состоятельность и помог компании заключить ряд успешных контрактов.

Обществом проводились мероприятия по снижению административных и непроизводственных издержек, совершенствованию структуры управления и оптимизации численности береговых сотрудников компании, мероприятия по сокращению расходов на судовое топливо и энергопотребление. Практически на 10% были снижены управленческие расходы, эксплуатационные расходы. За счет активной реализации на судах компании энергосберегающих мероприятий снизились затраты на топливо более чем на 500 миллионов рублей. Будем надеяться, что и в 2014 году нам удастся увеличить полученные итоги.

## Александр Медведев:

# «ПАРОХОДСТВО ПО ИТОГАМ ГОДА ПОЛУЧИЛО ПРИБЫЛЬ»

**- Поменялись ли направления деятельности компании?**

- Пароходство продолжило работать по традиционным направлениям - перевозка угля, апатитового концентрата в Европу, строительных грузов, удобрений, сырья в районы Средиземного и Черного морей. Вспомогательный флот компании активно участвовал в дноуглублении и других подрядных работах в акватории Кольского залива и за его пределами. В 2013 году мы участвовали в пилотном проекте компании «Русгидро». Экипаж нашего плавкрана ПК-76 совместно с теплоходом «Юрий Аршеневский» осуществил загрузку-выгрузку, транспортировку и сложнейший монтаж в открытой акватории в районе м.Чеврай (о. Колгуев) инновационной волновой станции «ВОЛНЭС-30».

Стоит отметить, что в 2013 году мы усилили работу в Арктике. Помимо традиционного северного завоза, мы доставляли грузы на ЗФИ, Новосибирские острова, выполняли логистические операции, участвуя в масштабных нефтегазовых проектах.

**- С этим связан перспективный контракт с «Ямал СПГ», который вы заключили весной текущего года?**

- 31 марта 2014 года мы подписали трехлетний контракт с ОАО «Ямал СПГ» на перевозку 1,5 миллиона фрахтовых тонн

грузов направлением на порт Сабетта для реализации проекта строительства завода СПГ в рамках комплексного освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения. На этом направлении сегодня сосредоточена работа нашего флота.

ОАО «Мурманское морское пароходство» выступает новатором на многих направлениях экономической и производственной деятельности, опережая других во внедрении передовых технологий.

Подтверждением этому является победа компании еще в одном международном тендере. 17 июля 2013 года был подписан новый трехлетний контракт с Национальным Центром Антарктических и Океанологических Исследований (Индия) по доставке грузов на индийские антарктические станции.

Доходы от всех видов деятельности компании за 2013 год составили 3,944 миллиарда рублей. Доходы от работы всех видов флота составили 3,779 миллиарда рублей, от прочих видов деятельности - 0,165 миллиарда рублей.

**- Как вступление России в ВТО повлияло на работу компании?**

- ММП работает в условиях международного рынка уже давно, даже в советское время судоходные компании страны участвовали в международной деятельности непосредственно. В связи с этим большого

изменения в работе предприятия не произошло. Но все же можно сказать, что конкуренция при доставке грузов из иностранных портов в Россию и из России за границу обострилась, но суда ледового класса ММП имеют преимущества в замерзающих морях РФ.

**- Затронула ли ситуация с наложением санкций на Россию со стороны западных стран российское торговое судоходство, в частности, операции, проводимые флотом ММП на международном уровне?**

- В настоящий момент напрямую введенные санкции никак не повлияли на работу пароходства. В будущем, вероятно, какое-то влияние на работу флота это может оказать, если партнеры-грузовладельцы будут испытывать сложности от введения санкций.

**- Как вы думаете, почему доля перевозок грузов флотом под российским флагом продолжает сокращаться - в прошлом году было перевезено всего 2,6% от объема грузов, переработанных в российских морских портах?**

- Главная причина в том, что количество судов под российским флагом продолжает снижаться. Не секрет, что экономические показатели компаний, имеющих суда под удобным флагом, выше, чем у компаний с

## ОБЗОР НОВОСТЕЙ МИРОВОГО СУДОХОДСТВА



### С НАДЕЖДОЙ НА СОБСТВЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Греческая сухогрузная морская компания Diana Shipping увеличила свои финансовые потери в первом квартале 2014 года почти в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Напомним, что в начале года в компании заявили об убытках за четвертый квартал 2013 года. Такие показатели греческий судовладелец продемонстрировал впервые за 8 лет.

Свои нынешние результаты в компании связывают с высокими операционными расходами и небольшим снижением прибыли по договорам тайм-чартера.

Чистые убытки за первый квартал 2014 года составили 6 миллионов долларов. Вместе с тем доходы компании упали на 3% до 41,1 миллиона долларов.

Однако в компании настроены оптимистично и надеются на мягкий рынок и на свой потенциал, который планируют увеличивать, в том числе за счет расширения собственного флота. В настоящее время компания оперирует 38 судами.

## ПРОГНОЗЫ НЕ ОПРАВДАЛИСЬ - КРИЗИС ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Как сообщает [lloydlist.com](http://lloydlist.com), первые три месяца этого года были хуже для датского судовладельца компании Norden, чем это ожидалось ранее. И, скорее всего, волатильность рынка продолжится в течение оставшейся части года.

И хотя в первом квартале традиционно наблюдаются замедления, падение индексов фрахта связано с запретом Индонезии на экспорт необработанных руд металлов,

холодной зимой в США и относительно теплой в Европе. Все это оказало негативное влияние на сухогрузные перевозки, особенно в Атлантике.

Главный исполнительный директор Norden Карстен Мортенсен заявил, что удар по компании оказался намного сильнее, чем он предполагал. И это произошло из-за того, что суда, ранее занимавшиеся экспортом из Индонезии, были вынуждены идти в балласте до Южной Атлантики

в поисках грузов. Холодная зима в Северной Атлантике снизила экспорт угля. Также пострадал экспорт нефтепродуктов, перевозимых на среднетоннажных танкерах. А вот относительно теплая зима в Европе снизила спрос на уголь и импорт нефти.

Господин Мортенсен сказал, что эти негативные последствия распространятся на второе полугодие текущего года и вряд ли приведут к улучшению в отрасли.

## НИЗКИЕ ЦЕНЫ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПОТЕРИ

Китайская судоходная компания JINHUI в первом квартале текущего года также оказалась в минусе за счет слабых цен и инвестиционных потерь. «На азиатском рынке падение цен на акции и долговые ценные бумаги продолжалось с конца 2013 до текущего квартала», - говорится в докладе компании.

Как отмечено в ее ежеквартальном отчете, чистый убыток составил 3,2 миллиона долларов по сравнению с чистой прибылью в размере 2,8 миллиона дол-

ларов. Доходы Jinhui составили 36,7 миллиона долларов, что намного ниже, чем за тот же период 2013 года.

JINHUI - судоходный холдинг, в который входят компании, акции которых торгуются на двух фондовых биржах - Гонконга и Осло. Ее дочерняя компания Jinhui Shipping and Transport - один из крупнейших владельцев в мире балкеров типоразмера Supramax. По состоянию на конец марта холдингу принадлежит 31 судно.



По данным сайта [Mortrans.info](http://mortrans.info), компания Box Ships, базирующаяся в Греции, заявила о том, что в первом квартале 2014 года потерпела убытки. Оператор работал только на 9 судах, и за первые три месяца года прибыль Box Ships составила всего 1,5 миллиона долларов, что практически в три раза меньше прибыли за соответствующий прошлогодний

период. Председатель и исполнительный директор компании Box Ships Inc Майкл Бодуроглоу отметил, что в течение первого квартала 2014 года рынок контейнеровозов продолжал находиться под давлением показателей фрахтовых ставок, оставшихся на исторически низких уровнях в течение первых месяцев года. У компании были запланированы работы в двух сухих

доках, что в сочетании с чартерными договорами по низким ставкам трех судов привело к сокращению доходов на 20%.

Несмотря на трудные времена, Box Ships путем размещения дополнительных акций в прошлом месяце подняла чистую выручку до размера 10,4 миллиона долларов, повысив тем самым финансовую гибкость.



судами, зарегистрированными в России, из-за сложного налогового законодательства и необходимости выполнять другие дорогостоящие требования, которые компаниям иностранной регистрации не требуется выполнять.

- С принятием федерального закона от 07.11.2011 г. № 305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства, согласно данным ЗАО «ЦНИИМФ», средний возраст российского флота несколько снизился - с 25 лет (2008 г.) до 23 лет. Как вы это прокомментируете?

- Вероятно, это соответствует истине. Но большее количество флота, построенного под российским флагом, все-таки в секторе река-море. Крупнотоннажные морские суда российские судовладельцы в ос-

новном строили и регистрировали в других юрисдикциях.

- Некоторое время назад вы говорили о строительстве судов в рамках программы стратегического развития компании. Какие практические шаги сделаны для обновления флота?

- Современное состояние судоходного рынка таково, что в любом секторе морских судов наблюдается переизбыток тоннажа. Поэтому фрахтовые ставки для всех судов находятся все еще на низком уровне. Мы видим необходимость корректировки программы строительства и приобретения флота. Так, мы проработали предпроектные решения модернизации части нашего флота для перевозки крупногабаритных модулей для строительства завода по сжи-

жению природного газа в районе порта Саббета компанией «Ямал СПГ». Наши предложения отправлены заказчику для рассмотрения. Надеемся победить в тендере.

- Есть ли перемены в текущем году в схеме работы судов в летнюю навигацию? С кем планируете работать и в какие периоды?

- Летняя навигация в этом году будет иметь некоторую особенность. Флот пароходства значительно увеличит свою работу на трассе СМП.

- Некоторое время назад вы говорили о том, что тарифы на ледокольную проводку, указанные в проекте новых Правил применения тарифов, необоснованно за-

вышены и что это может существенно отразиться на деятельности судоходных компаний, работающих в Арктике. После ваших неоднократных обращений в профильные министерства и ведомства были ли предприняты какие-то шаги?

- Новые правила взимания платы за оказание услуг ледокольного флота по проводке судов утверждены. Наши расчеты и замечания были отправлены в разные инстанции, но учтены не были. Для владельцев груза это означает существенное увеличение расходов на транспортировку грузов по трассе СМП. Это может привести к сокращению объемов перевозки грузов.

- Сегодня военные ведут активную деятельность в арктических широтах. На ваш взгляд, как это может способствовать развитию российского торгового мореплавания? Есть ли совместные проекты с военными ведомствами?

- Действительно, имеется такая активность, а это означает, что необходимо будет доставлять различные грузы для обустройства баз размещения подразделений ВС РФ. Пароходство готово предоставить свои суда для такой работы.

- В связи с реализацией МТУ есть ли планы у пароходства касательно участия в этом проекте?

- В течение длительного времени специалисты пароходства ведут переговоры о возможных вариантах участия компании в реализации проекта по модернизации МТУ. Это и возможное задействование специализированного флота плавкранов, и предоставление услуг по размещению строителей в зданиях, принадлежащих пароходству, и использование земельных участков для вспомогательных строительных услуг. У ОАО «ММП» имеются дочерние компании, которые могут самостоятельно выполнять строительные работы. Поэтому при реализации проекта модернизации МТУ пароходство имеет возможности для активного участия.

Беседовала Ирина ЮСУПОВА.  
Фото редакции.

## АРКТИЧЕСКАЯ НЕФТЬ

Танкер «Хатанга», находясь в аренде ООО «Газпром нефть шельф», успешно выполнил несколько рейсов между портом Мурманск и морской ледостойкой стационарной платформой (МЛСП) «Приразломная» для обеспечения ее работы.

С марта по май на судно было отгружено 16,7 тысячи тонн нефтесодержащих вод с МЛСП, образуемых в процессе добычи углеводородов, ко-

торые были доставлены в Мурманск для их последующей утилизации. Также «Хатангой» было доставлено более 5 тысяч тонн горючего для функционирования платформы и снабжения топливом работающих в районе МЛСП судов обеспечения и танкера-отвозчика сырой нефти. Проведение всех операций усложняли необычно суровые в этом году ледовые условия в районе «Приразломной» и гидрографические особенности райо-

на работы - наличие сильных течений, затруднявших позиционирование «Хатанги» относительно платформы, удержание судна в точке выгрузки. Все работы были завершены вовремя и без потерь.

Приразломное нефтяное месторождение (ПНМ) расположено в Печорском море, в 58 км к северо-западу от Варандея, в 250 км от речного порта Нарьян-Мар и в 980 км от морского порта Мурманск. Платформа «При-

разломная» - первый российский проект по добыче углеводородов арктического шельфа. В декабре 2013 года на Приразломном месторождении началась добыча нефти, а в апреле 2014 года была отгружена первая партия арктической нефти, по официальной информации «Газпрома», в объеме 70 тысяч тонн. Этот новый сорт нефти получил название ARCO (Arctic Oil). Ее покупателем по прямому контакту стала крупнейшая энергетическая компания Европы.

Всего в этом году с месторождения планируется отгрузить 300 тысяч тонн углеводородов. Часть сырья будет реализована на основе долгосрочных контрактов.



**арктическая звезда**

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ**

**ПОДПИСКА**  
**на второе**  
**полугодие**  
**2014 г.**

**НА ЭЛЕКТРОННУЮ (90 руб.)**  
**И ПЕЧАТНУЮ (182 руб. 10 коп.)**  
**ВЕРСИИ ГАЗЕТЫ**

Подписка осуществляется во всех отделениях почтовой связи Мурманской области или в редакции по адресу: г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, каб. 209

Телефон редакции (8152) 48-10-18, e-mail: press@msco.ru

# ХИМИЯ ТЕПЛА И ДОБРОТЫ

Бытует мнение, что у женщин меньше способностей к точным наукам, по сравнению с мужчинами. Химия, физика, биология - удел сильной половины человечества. Однако это готовы опровергнуть работницы теплотехнической лаборатории пароходства. В этом женском царстве среди бесчисленного числа колб и пробирок с разноцветными жидкостями, множества приборов со сложно произносимыми названиями «колдуют» четыре женщины. Они ежедневно решают с десятком нестандартных задач, проводя свои химические анализы. И каждая из этой четверки специалистов готова поклясться, что, несмотря на сложность и вредность, интереснее профессии не бывает.

## БЕЗОПАСНОСТЬ СУДНА В РУКАХ ХИМИКА

В этом году теплотехнической лаборатории (ТТЛ) Мурманского морского пароходства исполнилось 60 лет. Более полувека она работает для нужд флота компании и выполняет заказы сторонних организаций, таких как ФГУП «Атомфлот», ЗАО «Роснефтефлот», ООО «Карго Марин Сюрвейс», ЗАО «МАСКО». И это далеко не полный список партнерских организаций. С каждым годом он не уменьшается, а только расширяется.

- В свое время лаборатории такого рода были созданы при всех пароходствах, но некоторые пароходства «развалились», и лаборатории, если и сохранились, то в другом статусе, - рассказывает начальник теплотехнической лаборатории Татьяна Казакова. - В 2000 году, когда мы располагались в здании на переулке Терском, у нас произошел пожар, и стоял вопрос о закрытии лаборатории. Но благодаря тому, что руководство компании с пониманием относилось к необходимости содержания такой лаборатории, она была восстановлена и, более того, оснащена современным оборудованием, прошла процедуру признания и получила Свидетельство о признании испытательной лаборатории Российским морским регистром судоходства на техническую компетентность.

Теплотехническая лаборатория ММП, по сути, одно из важных подразделений компании, без которого работу флота сложно будет назвать безопасной. Во-первых, зачастую на суда поступает продукция с сертификатом качества, а в действительности требуется подтверждение, что в данной бочке налито именно то масло, что и на этикетке. А во-вторых, на судах в механизмах используется огромное количество смазочных масел, которые в процессе эксплуатации теряют свои свойства, либо происходят какие-то непредвиденные ситуа-



В верхнем ряду (слева - направо): Вилкова Н.П., Шалыгина И.В. В нижнем ряду (слева - направо): Маликова И.Г., Казакова Т.И.

ции типа обводнения, попадания топлива и др. Лаборатория призвана своевременно определить качество масла, дать рекомендации о возможных причинах и дальнейшем использовании. Область признания лаборатории включает в себя проверку качества пенообразователей, топлива, рабочих и свежих масел, технических вод, воздуха для дыхательных аппаратов, газовоздушной среды в танках из-под нефтепродуктов и многое другое.

- Сегодня очень много нареканий к качеству топлива, - говорит Татьяна Ивановна. - В пароходстве существует порядок, по которому при бункеровке судна отбираются пробы (в количестве 4 шт.), одна из которых предоставляется в лабораторию для анализа. Мы проверяем качество и отправляем результат в УТЭФ для отправки на судно и в бункерный отдел. Чаще всего отклонения от требований стандарта бывают по плотности, содержанию в топливе воды, механических примесей, серы, температуре вспышки.

Когда результат не соответствует заявленному в бункерной расписке и требованиям стандарта качества, бункерным отделом выставляется претензия поставщику, проба, при необходимости, отправляется на анализ в независимую лабораторию, которая признана Российским морским регистром либо аккредитована Госстандартом. Если этот результат подтверждается, поставщик компенсирует недопоставленное (к примеру, из-за большого содержания воды) топливо либо производит его замену.

По словам Татьяны Ивановны, отсутствие контроля или слабый контроль за качеством горючего может привести к серьезнейшим последствиям, нанести непо-

правимый ущерб топливной аппаратуре и, как следствие, поставить под угрозу безопасность судна, находящегося вдали от берега. Так, несколько лет назад лаборатория получила на анализ пробу топлива с одного из ледоколов, в которой было выявлено высокое кислотное число. Тогда ледокол получил 900 тонн мазута и должен был осуществлять проводку судов. Топливо было забранковано ТПЛ, заказчик проинформирован, и мазут был возвращен поставщику. Такое же топливо получили и некоторые суда в Архангельске, Санкт-Петербурге, там вышла из строя топливная аппаратура, и суда встали. Анализ ТПЛ помог предотвратить подобное в Мурманске.

## СУДЬБОЮ БЫЛИ ПРИЗВАНЫ

Татьяна Ивановна Казакова - самый главный человек в теплотехнической лаборатории, ее начальник. В компании трудится с 1975 года.

Родилась в Мурманске в простой многодетной рабочей семье - у нее было три сестры и три брата. Она была поздним ребенком и появилась на свет, когда старшей сестре было 22 года. В 16 лет осталась без родителей. Семьи старших сестер помогли окончить десятилетку, а затем получить высшее образование.

Куда идти учиться, долго не думали. Страсть к химии у Татьяны зародилась еще

в школьные годы благодаря учительнице, которая заложила основы и сумела привить интерес к предмету. Да и профессия химика в то время была в большом фаворе - химическая промышленность развивалась большими темпами, на заводы всей страны требовались высококвалифицированные специалисты. Вопреки всем страхам и благодаря собственным стараниям Татьяна поступила на дневное отделение Мордовского государственного университета им Н.П. Огарева.

Во время учебы большой интерес вызвала научно-исследовательская работа. Студенческие годы пролетели незаметно, на пятом курсе вышла замуж и после окончания вуза вернулась в родной город с большими планами на жизнь и огромным оптимизмом. Работала в школе, родила сына, а через полтора года после рождения ребенка пришла в Мурманское морское пароходство. Так и началась ее карьера в лаборатории, в которой она трудится уже 39 лет.

Стремительной эту карьеру назвать сложно, но для того чтобы постигнуть все азы мастерства, вникнуть в специфику, должны пройти годы. Как и в любом серьезном деле, работник должен поднабраться опыта, поработать со специалистом, понять «кухню». Поэтому у Татьяны Ивановны начиналось все с самого начала - с техника-лаборанта в отделе теплотехники, в состав которого тогда входила лаборатория. Ее начальником была Валентина Петровна Близнцова, становление проходило на глазах и под руководством опытной Нины Федоровны Лоховой, а затем Нины Петровны Вилковой. Тогда у пароходства



## ЗНАЙ НАШИХ!

Во втором выпуске журнала «Морской флот» за 2014 год в рубрике «На камбузе» опубликована информация об Олеге Абрамине, коке теплохода «К. Еланская».

Мы рады за нашего коллегу и гордимся им и с удовольствием перепечатаем для наших читателей его фирменный рецепт, размещенный в журнале.

## «Кармашки из свинины»

На 1 порцию:

Свинина (филе) - 150 г

Помидоры - 30 г

Сыр - 15 г

Специи, соль, перец по вкусу.

### Способ приготовления:

Берем свинину, разрезаем на медальоны весом приблизительно 150 граммов каждый. В середине каждого медальона делаем разрез - карман. С одной стороны очень аккуратно отбиваем, с другой - острым ножом делаем надрезы в виде решетки. Каждый кусок мяса посолить, поперчить, добавить специй.

Нарезаем сыр и помидоры. В каждое отверстие-карман укладываем ломтик сыра и по паре кружочков помидоров. Обжариваем карманы на хорошо прогретой сковороде в растительном масле по 2 минуты с каждой стороны. Затем выкладываем на противень и доводим до готовности в нагретой до 200 градусов духовке еще 8-10 минут. Если сыр из кармана вытечет на противень, его можно аккуратно собрать чайной ложкой и отправить назад в карман.

Приятного аппетита!



были сотни судов, и, несмотря на то, что Татьяна Казакова первые годы занималась в основном пробами воды - котловой, охлаждающей, льяльной, работы было много. В 1986 году она стала инженером, круг обязанностей расширился, да и ответственности прибавилось. Первые выходные в новой должности проходили в страхе и сомнениях: вдруг что-то сделано неправильно. Со временем страхов поубавилось, все стало легче, но от волнений и переживаний никуда не деться. В 1995 году ее назначили начальником лаборатории. По словам коллеги, как начальник она состоялась очень быстро. И, несмотря на мягкий характер и доброе сердце, сумела выстроить взаимоотношения с подчиненными так, что все ее уважают, слушаются и всецело доверяют.

Ее правая рука и подруга по жизни - инженер первой категории Людмила Шипилова пришла в компанию в 1986 году. И также, как Татьяна Казакова, попала в отдел теплотехники в водную группу под руководством Нины Федоровны Лоховой. В 1987 году, когда Лохова уходила на пенсию, заняла ее место - инженера. «Нина Федоровна меня многому научила, я ей благодарна и по сей день. Мы общаемся, и у нас прекрасные отношения».

Людмила Ивановна сибирячка, училась в Томске, а в Мурманске оказалась с мужем - он получил распределение из Краснодара. Прилетела в Заполярье в мае из края, где все цвело и благоухало, практически в снег. Но со временем привыкла и даже отчасти полюбила здешние погодно-природные условия - полярный день, ночь, прохладу и влажность. И хотя вся семья - сын, невестка давно уже живут в Томске, Север держит ее стальной хваткой. Говорит, что согревает в непогоду дружный коллектив, даже несмотря на то, что он женский. Склок и раздоров, вопреки устоявшемуся мнению, здесь никогда не было и уже, скорее всего, не будет. Они настолько привыкли друг к другу - и в печали, и в радости, и в хлопотах, и в трудах здесь всегда есть место поддержке и пониманию.

В прошлом специалисты-теплотехники часто ходили в море с плавсоставом и проводили в судовых лабораториях различные анализы. Людмила Ивановна любит вспоминать свой рейс на ледоколе «Капитан Драницын». Вот это было настоящее приключение для береговой сотрудницы, да еще сибирячки. Ее отправили внедрять топливную присадку. «Пока судно не вошло во льды, начало ужасно», - вспоминает Людмила Ивановна. Зато приятное впечатление осталось от самого ледокола и машинной команды. По словам Людмилы Ивановны, это были замечательные люди и хорошие специалисты, которые помогли ей провести все эксперименты.

Более 20 лет назад в коллектив пришла Галина Евгеньевна Савчук. Стоит отметить, что в паромстве она с 1982 года и начинала свою трудовую деятельность паромом на «пионерах» и «повенцах», но по семейным обстоятельствам перешла в береговые подразделения. В лаборатории она начала трудиться уборщицей производственных помещений. Но, видимо, атмосфера, царящая здесь, люди, увлеченные своим делом, какая-то особая магия всех процессов увлекли ее настолько, что праздное любопытство в скором времени переросло в интерес, заставило поменять профессию. Помимо своих основных обязанностей - убирать помещения, она потихоньку начала мыть химическую посуду, сливать нефтеотходы, чистить приборы, затем ее стали привлекать в качестве помощника, а затем и доверили проводить несложные анализы самостоятельно. Галина Евгеньевна прошла курс обучения по теории и практике и получила свидетельство лаборанта сначала третьего, а затем четвертого разряда.

И вот уже много лет Галина Евгеньевна - полноценный химик-лаборант ТПЛ с высоким чувством ответственности, без этого в их работе нельзя. «Я и не мечтала быть

химиком, - признается она. - Смотрела, старалась помочь - и вот как все сложилось!»

Примерно такая же судьба постигла четвертого работника лаборатории - Тамару Васильевну Козлову. Лаборантом она стала, уже работая в коллективе. Также прошла обучение по программе для лаборанта. Она оказалась очень грамотной и хваткой от природы девушкой. Татьяна Ивановна, рассказывая о Тамаре Козловой, удивляется, как человек успеваешь сделать за короткий срок столько работы, умеет все замечать и мгновенно на все реагировать.

## СОХРАНЯЯ И ПРИУМНОЖАЯ ТРАДИЦИИ

Гордятся в лаборатории своими традициями, которые зародились здесь не по чьему-то приказу. И самая главная из них - это введенный здесь десятилетиями порядок, порядок во всем, начиная от правил и норм работы, кто, что и каким образом что-то делает, распорядка дня, заканчивая определенными местами для каждой вещи. «Как нас научили, к чему приучили - это для всех табу!» - сказала Людмила Ивановна.

Где традиции, там и старшее поколение - ветераны паромства. Вот их-то здесь

никогда не забывают. Тому, кто работал в былые годы, звонят, на праздники отправляют открытки, приглашают на чай. Не обошлось без них на 60-летнем юбилее ТПЛ. В гости пришли Н.Ф. Лохова, В. П. Близнецова, В.А. Посельский, А.Г. Андреев, Л. П. Забелина, Е. В. Смолокурова, ставшие за долгие годы такими дорогими и родными. В свой приезд в Мурманск нашел время и пришел с поздравлениями Руслан Борисович Игрицкий, по просьбе супруги Людмилы Андреевны, которая была первым начальником лаборатории. Из Санкт-Петербурга прислал поздравления один из бывших начальников отдела - Эдуард Антонович Малашко, из Иванова - бывший начальник лаборатории Березин Александр Анатольевич, что было особенно приятно!

Как всегда щедрые хозяйки накрыли праздничный стол с чаем, пирогами, конфетами и собственноручно испеченными тортами - это уже тоже традиция! Дружественные посиделки прошли в хорошей атмосфере. Атмосфере, наполненной теплом и добротой. В ТПЛ говорят, что такие вещи остаются в памяти надолго.

**Ксения САПЕЛКИНА.**  
**Фото Д. ВИЛЬЦЕНА и из архива ТПЛ.**



## ГДЕ МЫ - ТАМ ПОБЕДА!

**5 мая представители ОАО «Мурманское морское паромство» по приглашению командования 61-го отдельного Киркенесского Краснознаменного полка морской пехоты Северного флота посетили поселок Спутник и участвовали в праздничных мероприятиях по случаю Дня части.**

Семьдесят один год минуло с той памятной даты, когда в 1943 году на станции Лоухи на базе второго отдельного батальона 67-й морской стрелковой бригады был сформирован 61-й стрелковый полк (второго формирования) в составе 45-й стрелковой дивизии. До сентября 1944-го полк вел оборонительные бои на Кестеньгском направлении в составе Карельского фронта. А с 10 по 25 октября того же года принимал участие в Петсамо-Киркенесской операции. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 25 октября 1944 года за проявленные героизм и мужество полку присвоено почетное наименование «Киркенесский», а спустя несколько месяцев - 6 января был награжден орденом Красного Знамени. За годы войны почти



1000 пехотинцев получили медаль «За отвагу», 200 стали орденоносцами, а двое Героями Советского Союза.

После окончания боевых действий полк располагался в п. Петсамо (Печенга), затем был переведен в район реки Титовка, а с августа 1946 года передислоцирован в район озера Каккури-ярви, где был построен поселок Спутник. В июле 1966 года полк включен в состав Красно-знаменного Северного флота как 61-й отдельный Краснознаменный полк морской пехоты СФ, а с мая 1980 года преобразован в бригаду морской пехоты с сохранением исторического названия и наград.

И в мирное время полк продолжал выполнять боевые задачи. Только в период с 1967 по 1991 годы личный состав части, а затем соединения участвовал в 28 дальних морских походах с заходами в Египет, Сирию, Мальту, Грецию, Анголу, Гвинею-Бисау. Отдельный десантно-штурмовой батальон бригады участвовал в боях первой (1995 г.) и второй (в 1999-2000 гг.) чеченских кампаний. В боях погибли 82 морских пехотинца. Свыше 2000

человек получили боевые награды, 10 удостоены звания Героя России (трое - посмертно).

В настоящее время морские пехотинцы продолжают нести службу на суше и на море, защищая интересы Родины. Гордые слова «Где мы - там победа!» стали не только их девизом, но и смыслом всей жизни.

**Юрий ГУТЯН.**  
**Фото из архива редакции.**



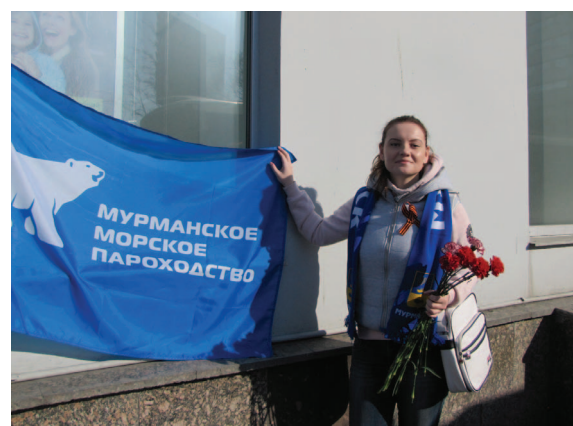
# ПОБЕДНЫЙ ПАРАД



Коллектив Мурманского морского пароходства традиционно принял участие в праздничных шествиях 9 Мая. Наши работники дружным шагом, неся флаги пароходства, прошли от площади Пять Углов до памятника Алеше и возложили цветы к Вечному огню.

10 мая работники и ветераны приняли участие в поездке в Долину Славы, где также состоялись праздничные мероприятия.

Фото И. ЮСУПОВОЙ.



# ВETERАНСКИЙ ВЕЧЕР

А накануне Дня Победы во Дворце культуры им. Кирова состоялся праздничный вечер для бывших сотрудников ММП. Поздравить ветеранов от лица руководства пришла начальник управления трудовыми ресурсами Светлана Шевелева. Произнося торжественную речь, она пожелала всем присутствующим крепкого здоровья и бодрости духа.

Фото И. ЮСУПОВОЙ.





# НАРИСУЙ ВОЙНУ, ЧТОБЫ ПОМНИЛИ...

Группа воспитанников детского дома «Ровесник» впервые приняла участие во Всероссийском благотворительном конкурсе детского рисунка, приуроченном к Дню Победы, - «Вечная память-2014».

Это мероприятие уже в третий раз проводится региональной общественной организацией содействия военно-патриотическому воспитанию молодежи «Последний солдат» при поддержке правительств Москвы и Московской области и Министерства обороны РФ.

14 мая в концертном зале московского Дома ветеранов прошел финал конкурса. Юных художников России награждали: участник Великой Отечественной войны, генерал-полковник Сергей Александрович Стычинский, Герой России Андрей Непря-

хин, чиновники, активисты проекта «Последний солдат» и мото клуба «Ночные волки».

Воспитанница нашего детского дома Елена К. была награждена дипломом 4-й степени в номинации «Рисунок каранда-



шом. 8-12 лет» за работу «Будем помнить!».

- Наши воспитанники впервые участвовали в конкурсе. Это стало возможно благодаря инициативе депутата Мурманской областной думы Алексея Вадимовича Лященко, - рассказала нам Ольга Привалова, заместитель директора по учебно-воспитательной работе. - Для ребят были организованы экскурсии в музей занимательных наук «Экспериментариум», в зоопарк, на Красную площадь, шоу мото клуба «Ночные волки». Им устроили игры и соревнования, праздничный концерт с участием артистов эстрады, кино и телевидения. В следующем году ребята пообещали вновь принять участие в конкурсе, чтобы опять побывать в госте-



приимной Москве, встретиться с настоящими героями и патриотами России, а также с новыми друзьями.

**Ксения САПЕЛКИНА.**  
Фото из архива детдома.

## Поздравляем вас, коллеги!

*В мае принимали поздравления с юбилейными датами наши коллеги - моряки и береговые работники нашей компании:*

**Карушев Василий Ефимович** - старший моторист 1-го класса - матрос теплохода «Капитан Данилкин»;

**Новицкий Владимир Михайлович** - сменный механик групповой стоянки судов в эксплуатационном резерве/отстое «СПК-21/35»;

**Бурмаркин Валерий Андреевич** - донкерман-моторист танкера «Варзуга»;

**Гайка Николай Афанасьевич** - матрос 1-го класса теплохода «Северная Земля»;

**Гусишный Александр Авксентьевич** - старший механик групповой стоянки судов на период эксплуатационного резерва/отстоя «СПК-14/16»;

**Акинтьева Надежда Анатольевна** - экономист 1-й категории отдела учета и анализа департамента экономики и финансов;

**Друзюк Степан Иванович** - электрик 1-го класса теплохода «Поморье»;

**Задесенец Геннадий Иванович** - матрос 1-го класса теплохода «Северная Земля»;

**Мудракова Елена Михайловна** - буфетчик-камбузник танкера «Варзуга»;

**Моисеева Лариса Александровна** - мастер производственного обучения - методист учебно-курсового комбината;

**Некрасова Ольга Анатольевна** - горничная базы отдыха «Арктика»;

**Марков Николай Ефремович** - второй помощник капитана теплохода «Северная Земля»;

**Мурзуков Илья Владимирович** - токарь-кладовщик-моторист 1-го класса теплохода «Капитан Данилкин»;

**Гарайшин Филос Заирович** - матрос 1-го класса теплохода «Заполярье»;

**Мошковский Олег Николаевич** - второй помощник капитана теплохода «Поморье»;

**Романенко Роман Николаевич** - второй помощник капитана теплохода «Юрий Аршеневский»;

**Акимов Александр Вячеславович** - третий помощник капитана танкера «Индига»;

**Чернова Наталья Александровна** - ведущий инженер группы суперинтендантов и СЗЧ.

*Вам, родившимся в мае 1949, 1954, 1959, 1964, 1969, 1974, 1979 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденоносного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!*

Информацию о поощрении работников ОАО «ММП» можно получить по тел.: +7(815)48-11-96, 48-11-90, служба кадров (каб.105).

## Доброго здоровья ветеранам!

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

### С 85-летием

**Лебедева Алексея Александровича** - ветерана труда, старшего механика плавсостава, проживающего в г. Архангельске. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

**Цинтина Анатолия Карловича** - почетного полярника, первого помощника капитана, награжденного орденом Трудового Красного Знамени, проживающего в г. Дно Псковской области. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

### С 80-летием

**Ляпину Галину Владимировну** - ветерана труда, няню детского сада, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 23 года.

**Меренкова Николая Гордеевича** - начальника судовой радиостанции, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 40 лет.

**Никанорова Олега Сергеевича** - почетного работника морского флота, на-

чальника службы радиационной безопасности атомных ледоколов, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 43 года.

### С 75-летием

**Афанасьеву Антонида Павловну** - лифтера административно-хозяйственного отдела пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 7 лет.

**Белошедова Анатолия Алексеевича** - ветерана труда, электрика плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

**Вейкшо Веру Васильевну** - ветерана труда, бортпроводника пассажирских судов, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 16 лет.

**Ефанова Виктора Иосифовича** - почетного работника морского флота, награжденного орденами Славы 2-й и 3-й степени, старшего моториста плавсостава,

проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 33 года.

**Глушевскую Светлану Максимовну** - ветерана труда, техника отдела АСУ ИВЦ пароходства, проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

**Ильинцева Владлена Александровича** - почетного полярника, проживающего в г. Сокол Вологодской области. Стаж его работы в пароходстве - 25 лет.

**Кузьмиченка Ивана Григорьевича** - ветерана труда, моториста плавсостава, проживающего в г. Юрьев-Польский Владимирской области. Стаж его работы в пароходстве - 35 лет.

**Крысова Анатолия Александровича** - ветерана труда, почетного работника морского флота, старшего электрика плавсостава, проживающего в г. Архангельске. Стаж его работы в пароходстве - 41 год.

**Саламатину Майю Александровну** - ветерана труда, кладовщика трансфлота,

проживающую в г. Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

**Сушкову Нину Васильевну** - ветерана труда, старшего диспетчера автобазы пароходства, проживающую в Ростовской области. Стаж ее работы в пароходстве - 28 лет.

### С 70-летием

**Архипова Владимира Андреевича** - ветерана труда, старшего мастера КИПиА атомных ледоколов, проживающего в г. Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве - 16 лет.

**Писаренко Василия Николаевича** - ветерана труда, старшего моториста плавсостава, проживающего в г. Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 27 лет.

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



## Память об ушедших

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

С глубоким прискорбием сообщаем, что 10 апреля 2014 года на 73-м году в Карелии ушел из жизни **Тесля Валерий Ильич** - ветеран труда, старший электрик плавсостава. Стаж его работы в пароходстве - 31 год.

29 апреля 2014 года на 83-м году в г. Мурманске ушла из жизни **Истомина Екатерина Михайловна** - ветеран труда, старший инженер отдела АСУ ИВЦ. Стаж ее работы в пароходстве - 18 лет.

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



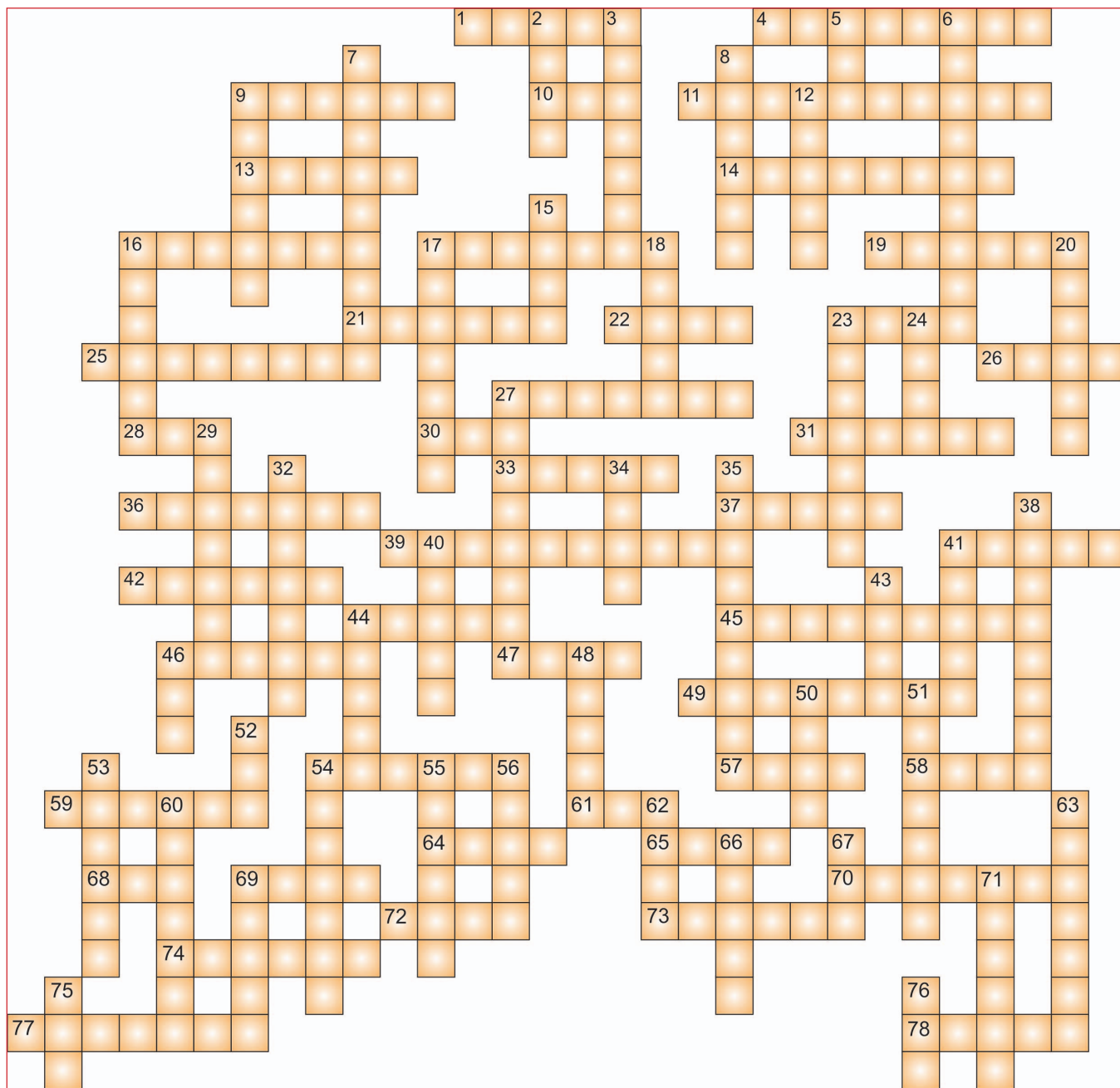


ПО ГОРИЗОНТАЛИ:

1. Универсальное название для безуклюжих маломерных гребных лодок (от индейск.). 4. Часть военного снаряжения, ременная перевязь в виде ремней. 9. В ВС СССР нарукавная нашивка. 10. Носовая надстройка судна для защиты верхней палубы от заливания встречной волной. 11. Часть личного состава ВМФ (ВМС), имеющая специальную подготовку и занимающая штатные должности на боевых и специального назначения кораблях и судах. 13. Образ, изображение, являющееся предметом почитания у православных и католиков. 14. Оптический прибор для наблюдения из укрытий окопов, танков, внутренних помещений надводных кораблей, ПЛ. 16. Резкое изменение в развитии событий. 17. Совокупность судовых снастей (тросы, цепи, канаты) для управления парусами, грузоподъемных работ. 19. Построение военнослужащих в шеренге по росту. 21. Установка для крепления пулеметов или пушек, обеспечивающая их наводку в горизонтальной и вертикальной плоскостях, а также круговой обстрел. Устанавливается на малых кораблях. 22. Полоса, оставшаяся после движения чего-нибудь. 23. Стационарное или плавучее сооружение с известными координатами места установки, оборудованное светооптической системой. 25. Выделяющийся местный предмет или элемент рельефа, используемый в войсках для определения своего местонахождения, направления движения, управления подразделениями и огнем в бою. 26. Сооружение для спуска судов на воду или подъема их из воды. 27. Боевая машина, способная передвигаться как по суше, так и по воде. 28. Передняя часть судна. 30. Сооружение для осмотра, ремонта и окраски подводной части корпусов кораблей судов. 31. Морально-психологическое и боевое качество воина, проявляющееся в смелом, решительном порыве, непреклонной стойкости в бою и в другой сложной обстановке. 33. Особый вид дежурства на кораблях, требующий непрерывной бдительности и неотлучного пребывания на посту с целью обеспечить управление кораблем и его механизмами. 36. Старинная книга. 37. Пароход Мурманского морского пароходства, погибший в марте 1942 г. при следовании из Мурманска в Англию с грузом леса в составе союзного конвоя QR-8. 39. Гидролокационный прибор для обеспечения плавания ПЛ подо льдом, позволяющий определять толщину льда и расстояние до него. 41. Линия, на которой развернуты передовые подразделения (линия их соприкосновения с противником). 42. Речная раба. 44. Плавающий знак на якоре для обозначения навигационных опасностей. 45. Мера длины, применяемая для измерений небольших расстояний на море, равная 0,1 морской мили. 46. Сплошное горизонтальное перекрытие на корабле для размещения помещений, вооружения, механизмов, оборудования, обеспечения прочности и водонепроницаемости корпуса. 49. Отверстие с клапаном в днище надводного корабля или в нижней части цистерн главного балласта ПЛ, предназначенное для приема воды. 54. Выступ с площадкой на борту корабля для удобства обслуживания артиллерийского орудия. 57. Однолетнее травянистое растение, пряность. 58. Река в Германии. 59. Воинское подразделение (команда), назначенное для охраны и сопровождения транспорта. 61. Остров в составе Индонезии. 64. Ряд металлических звеньев, продетых последовательно одно в другое. 65. Из этого материала в старину плели корзины, короба, лапти, туеса. 68. Сооружение, возводимое в море у гавани, в виде прочной стены, примыкающей одним

концом к берегу, служит для защиты порта от волн со стороны открытого моря. 69. Вид боеприпасов, применяемых для устройства наземных и морских взрывных заграждений. 70. Оружие, предназначенное для поражения горящей огнесмесью живой силы противника. 72. Цветной шнурок, оторочка по краям или швам предметов форменной одежды военнослужащих. 73. Крытое инженерное сооружение для строительства кораблей и судов (часть судостроительной верфи). 74. Вид форменной одежды военных моряков (в ВМФ для осени и весны). 77. Рейка с делениями, установленная на водомерном посту для наблюдения за уровнем воды в океане, море, реке, озере (устар.). 78. Прибрежная полоса моря с большим числом островов, разделенных узкими проливами, банок, надводных и подводных скал и камней, где плавание осуществляется только по рекомендованным фарватерам и с лоцманской проводкой.

таллические изделия и предметы парусного вооружения кораблей (судов) - мачты, стеньги, рей, гафель и др. 34. Канат из растительного или искусственного волокна либо из стальной проволоки. 35. Письменный распорядительный боевой или служебный документ, содержащий руководящие указания по подготовке и ведению боевых действий, снабжению, обучению и т. д. 38. Часть водного пространства, достаточно глубокая для прохода судов и свободная от навигационных опасностей. 40. Жанр и форма японской поэзии, трехстишие. 41. Элементарная частица. 43. Струнно-смычковый музыкальный инструмент. 44. Отдельная возвышенная часть морского дна, над которой глубины значительно меньше окружающих. 46. Так называется в земледелии поле, оставляемое на одно лето незасаженным. 48. Навигационное пособие для кораблевождения (судовождения). В сочетании с морской



картой содержит информацию о районе плавания (водном бассейне). 50. Специальный военно-морской флаг, поднимаемый ежедневно одновременно с кормовым флагом при стоянке корабля на якоре, бочке, швартовах и в доке. 51. Вид военных действий, применяемый в целях срыва или отражения наступления (ударов) превосходящих сил противника и нанесения им поражения. 52. Организованное вооруженное столкновение, ограниченное на местности и во времени. 53. Специалист по проводке судов и кораблей в сложных для плавания районах моря, проливах, каналах, а также на подходах к портам. 54. Полевое фортификационное сооружение закрытого типа, защищающее личный состав от пуль, осколков снарядов. 55. Должность младшего командного состава корабля (судна). 56. Шум, звуки от ударов ног при ходьбе. 60. Легкая гребная шлюпка с одинаково заостренными носовыми и кормовыми обводами корпуса. Используется главным образом для спасательных целей. 62. Лекарственное растение. 63. Нашивки прямоугольной или другой формы из цветной ткани на воротнике форменной одежды военнослужащих. 66. «Бог создал людей, а Сэмюэл ... уравнил их в правах» - фамилия знаменитого оружейника. 67. Твердый, заостренный на конце вырост

ПО ВЕРТИКАЛИ:

2. Пространство над поверхностью Земли. 3. Группа (соединение) надводных кораблей и судов, находящихся в дальнем плавании. 5. Знаковая культура. 6. Участок канала ствола огнестрельного оружия, в котором помещается гильза поданного для выстрела патрона. 7. Высоточные переносные часы, используемые в навигации, аэронавигации, геодезии и др. 8. Общее название малых гребных, парусных и моторных беспалубных судов. 9. Командир (капитан) несамоходного судна в ВМФ, речном, транспортном и промысловом флотах многих государств. 12. Крейсер Тихоокеанской эскадры ВМФ России в 1901-1904 гг. Участник знаменитого боя у Чемульпо (1904). 15. Объект противника, намеченный для поражения. 16. Боеприпас стрелкового оружия и малокалиберных пушек. 17. Самодвижущийся, самоуправляемый подводный снаряд сигарообразной формы. 18. Длинное полукруглое или прямоугольное углубление для стока. 20. Набор продуктов по определенной номенклатуре. 23. Артиллерийское орудие крупного калибра с коротким стволом для навесной стрельбы. На вооружении современных армий не состоит. 24. Конспиративная квартира. 27. Индивидуальный ранцевый аппарат для дыхания человека под водой. 29. Получасовой промежуток времени, отмечаемый на кораблях флота ударами в колокол. 32. Деревянные или ме-

(одиночный или парный) на голове некоторых животных. 69. Русская народная мера сыпучих тел. 71. Какое огнестрельное оружие носил Абдула в фильме «Белое солнце пустыни»? 75. Помесь кобылы и осла. 76. Термин, употребляемый для обозначения как китайских боевых искусств, так и созданных на их основе современных видов спорта.

Петлицы. 66. Ковач. 67. Пор. 69. Мешок. 71. Маузер. 75. Мун. 76. Ушуй.  
ман. 54. Биндэж. 55. Боцман. 56. Топот. 60. Вельбот. 62. Аюв. 63.  
44. Банка. 46. Пар. 48. Лоция. 50. Оборопа. 52. Бой. 53. Лоп.  
34. Прок. 38. Директор. 40. Хокки. 41. Фотон. 43. Ават.  
Рацион. 23. Мортира. 24. Явка. 27. Аккавант. 29. Скиннка. 32. Рангит.  
9. Шкипер. 12. Варт. 15. Цевя. 16. Патрон. 17. Торпеда. 18. Жев. 20.  
2. Небо. 3. Эскадра. 5. Рис. 6. Патронник. 7. Хронометр. 8. Шлюпка.  
ПО ВЕРТИКАЛИ:  
Футбол. 78. Шкьер.  
68. Мох. 69. Мина. 70. Огнемет. 72. Кант. 73. Эмни. 74. Бушат. 77.  
54. Барбет. 57. Анис. 58. Овер. 59. Кованой. 61. Ява. 64. Цепь. 65. Кыко.  
фронт. 42. Милота. 44. Бакен. 45. Кабелябед. 46. Плавба. 49. Кинжол.  
41. Отава. 33. Ватт. 36. Фомат. 37. Ижора. 39. Эхоадемер. 41.  
Сев. 23. Мьян. 25. Ориентир. 26. Сип. 27. Амфибия. 28. Нос. 30. Док.  
14. Перекос. 16. Перекос. 17. Такежж. 19. Ражжир. 21. Турев. 22.  
1. Каноз. 4. Португаль. 9. Шеврон. 10. Бак. 11. Плавсостав. 13. Икона.  
ПО ГОРИЗОНТАЛИ: