



Женщине на флоте - быть!

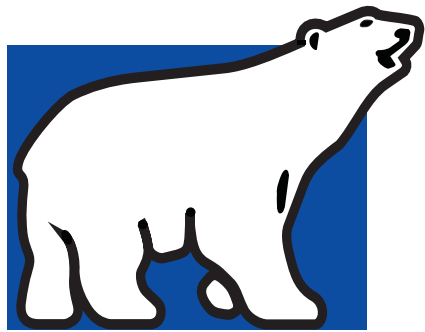
Через все эти тернии пришлось пройти нашему старшему помощнику капитана Елене Смирновой. Как и все моряки, училась, проходила практику, начинала с азов, «набивала шишки», набираясь опыта.

→ Стр. 4

Арктическая трасса Аляска - Сибирь

По окончании Великой Отечественной войны к домашнему очагу не вернулся каждый второй советский солдат. Увы, не все матери, отцы, жены и невесты дождались своих мужчин. Где покоятся останки родных людей, в каком краю и чьей земле их последний приют? Укрытые степной травой и полевыми цветами, а может... под ледниками горных перевалов Верхоянского хребта в Якутии?

→ Стр. 5



арктическая

№ 3
(7679)

27 марта
2015



Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издается с июня 1932 года

Арктические будни «Юрия Аршеневского»



Продолжается работа сухогрузного флота Мурманского морского пароходства в Арктике. 21 марта т/х «Юрий Аршеневский» (капитан В. В. Беляев) доставил на архипелаг Земля Франца-Иосифа грузы для военных.

→ Стр. 2

«Папанин» и «Гагарин» на службе в Антарктиде



Не сделаю открытия, если скажу: «Чтобы вспахать целину, прежде всего надо доставить в поле трактор». У экипажа т/х «Иван Папанин» уже второе открытие целины в Антарктиде.

→ Стр. 6

С ТАКИМИ ЭКИПАЖАМИ НАМ ВСЕ ПО ПЛЕЧУ!



Танкер «Индига» в 2015 году продолжил удачную работу танкерного флота ОАО «ММП» по завозу топлива в строящийся порт Сабетта. Даже суровые условия, когда температура наружного воздуха опускалась ниже отметки -45 градусов, не помешали морякам пароходства выполнить рейсовое задание.

Экипаж танкера «Индига», возглавляемый опытным капитаном Алексеем Анисимовым, привез и благополучно выгрузил почти 11000 тонн топлива. Несмотря на то, что экипаж работает в своем нынешнем составе впервые, с ноября 2014

года, взаимопонимание и желание выполнить свою работу хорошо принесли результаты. Груз выгружен полностью, у принимающей стороны претензий нет. Казалось бы, скромная оценка, но в экипаже т/х «Индига» все понимают, что из таких «рабочих» рейсов не только танкерного флота, но и транспортного и ледокольного флота, всего флота в целом и складывается «непотопляемость» пароходства.

За свою более чем 75-летнюю славную историю Мурманское пароходство переживало разные этапы развития, поэтому

нынешние небольшие трудности только сплачивают коллектив, который верит, что пароходство преодолеет все проблемы и будет развиваться дальше. Для этого есть все необходимое: специалисты, стратегия развития коллектива и желание отметить в торжественной обстановке 100-летие со дня образования Мурманского морского пароходства.

Геннадий ГОЛЬМА,
капитан-наставник службы
безопасности мореплавания.
Фото И. ХИТРОВА.

Наш
хронограф



3 апреля - 130 лет назад (1885) родился известный полярный исследователь Борис Андреевич Вилькицкий. В 1913-1915 гг. возглавлял гидрографическую экспедицию на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», отправившуюся в Северный Ледовитый океан для выявления возможностей эксплуатационного использования Северного морского пути. Экспедиция совершила первое в истории сквозное плавание из Владивостока в Архангельск с одной зимовкой.
25 апреля - 40 лет назад (1975) поднят государственный флаг СССР на атомном ледоколе «Арктика», пополнившим флот Мурманского морского пароходства.

В марте Мурманск посетила делегация Ямало-Ненецкого округа во главе с губернатором Дмитрием Кобылкиным



В администрации Мурманской области гости встретились с губернатором Мариной Ковтун. Там же состоялась церемония подписания протокола к Соглашению между двумя правительствами о сотрудничестве в торгово-экономической, научно-технической, социальной, культурной и иных сферах.

Позже на расширенном совещании, на котором присутствовали местные чиновники, депутаты Мурманской областной думы, представители крупных региональных компаний, в том числе генеральный директор ОАО «ММП» А.М. Медведев. Губернатор ЯНАО Д. Кобылкин рассказал о крупных проектах, реализуемых на территории региона. Большая часть его презентации была посвящена развитию топливно-энергетического комплекса, освоению

нефтегазовых месторождений и взаимодействию властей Ямала с крупными игроками этого рынка, а также социальной значимости реализуемых проектов. Марина Ковтун в свою очередь сообщила об арктическом векторе в развитии Мурманской области и рассказала о приоритетных задачах, которые предстоит решать в связи с выбранным курсом.

Оба губернатора согласились с необходимостью формирования единой позиции по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны. «Мы - арктические территории. У нас примерно схожие климатические условия, одни трудности и одни задачи. Нам необходимо развивать Арктику, создавать все условия для того, чтобы она как можно скорее давала отдачу», - подчеркнула Марина Ковтун.

Новый ледокол нарекли «Мурманском»

Губернатор Мурманской области Марина Ковтун по приглашению ФГУП «Росморпорт» приняла участие в церемонии спуска на воду нового ледокола.

Церемония прошла на верфи «Arctech Helsinki Shipyard», г. Хельсинки (Финляндия). Дизельный ледокол мощностью 16 МВт «Мурманск» - один из трех линейных ледоколов, который планируется сдать в эксплуатацию в 2015-2016 годах в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России».

Спуск ледокола на воду - это один из этапов строительства судна, затем будут проведены достроечные работы на

плаву - швартовые, ходовые и ледовые испытания. Завершить строительство планируется в августе 2015 года. Заказчиком выступает Федеральное агентство морского и речного транспорта. «Мурманск» способен работать в условиях очень низких температур - до минус 40 - и разбивать лед толщиной до 1,5 метра.

Использование новых дизельных ледоколов предполагается в Северо-Западном бассейновом филиале Росморпорта. Пунктом приписки нового корабля будет порт Санкт-Петербург.



НОВОСТИ КОМПАНИИ

Арктические будни «Юрия Аршеневского»

Продолжается работа сухогрузного флота Мурманского морского пароходства в Арктике. 21 марта т/х «Юрий Аршеневский» (капитан В.В.Беляев) доставил на архипелаг Земля Франца-Иосифа грузы для военных. Проводку теплохода «Ю.Аршеневский» осуществлял ледокол «Капитан Драницын». С помощью судовых кранов судно выгрузило на припай большой объем стройматериалов и тяжелой строительной техники, а также резервуары для создания запасов дизельного топлива и керосина. Это первый в этом году рейс наших транспортных судов на арктические острова для нужд Северного флота. Для этих целей заказчиком зафрахтованы и суда дочерней компании - Северного морского пароходства. На днях на ЗФИ отправится т/х «Виктор Ткачев», который доставит очередную партию строительного груза.

По сообщениям средств массовой информации, в военном городке Нагурское - самой северной погранзаставе, расположенной на острове Земля Александры (ЗФИ), военные

намерены возвести ряд новых объектов. Это строительство бетонной взлетно-посадочной полосы длиной в 2,5 километра и шириной в 48 метров. Кроме того, военные планируют построить две площадки для базирования и стоянки самолетов. Одна - для двух самолетов-заправщиков Ил-78, вторая - для четырех бомбардировщиков Су-34. Обслуживанием и охраной аэродрома будут заниматься 150 человек, для которых построят казармы.

В течение 2015 года на ряде арктических островов будет продолжена работа по формированию инфраструктуры, включающей в себя современные административно-жилищные комплексы, аэродромную сеть и др. «Всего для решения задач по развитию инфраструктуры Северного флота в Арктике в течение 2015 года планируется перевезти около 50 тысяч тонн различных грузов», - сообщила в марте пресс-служба Северного флота.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из Интернета.



Историческая справка

Архипелаг Земля Франца-Иосифа (ЗФИ) состоит из 187 островов общей площадью более 16 тысяч квадратных километров, и на 85 процентов они покрыты льдом. Самым высоким является остров Земля Вильчека (669 м), самым южным - остров Ламонта, западным - Земля Александры, восточным - остров Грэм-Белл. Остров Рудольфа не только самый северный из островов, но и самая северная часть суши, принадлежащая России. От него до Северного полюса всего 500 миль. Именно на этом острове похоронен офицер военно-морского флота, полярный исследователь, который в 1912 году организовал «Первую русскую экспедицию к Северному полюсу», Георгий Седов.

Если еще больше углубимся в историю, то узнаем, что на вероятность существования Большой земли далеко на севере между островами Новая Земля и Шпицберген указывал еще в 1865 году русский морской офицер Николай Шиллинг. Это предположение россиян 30 августа 1873 года подтвердила австро-венгерская экспедиция Ю. Пайера и К.Вайпрехта на деревянном паруснике «Тегетгоф»,

которая открыла ЗФИ, можно сказать, случайно, во время дрейфа. Настоящей целью экспедиции было добраться из Норвегии в Америку северовосточным путем за два с половиной года, но судно зашло во льдах. Австрийцы присвоили архипелагу имя императора Австро-Венгрии Франца-Иосифа Первого.

Долгое время ЗФИ была территорией со спорным статусом. В 1929 году Отто Юльевич Шмидт создал в бухте Тихой полярную геофизическую обсерваторию, обследовал проливы архипелага и некоторые острова, укрепил на архипелаге советский флаг, изготовленный из железа, сказав: «В силу данных мне полномочий объявляю Землю Франца-Иосифа территорией СССР!». Кстати, очень символично, что эта экспедиция была организована на ледокольном пароходе «Г.Седов».

Земля Франца-Иосифа - суровый край, по словам моряков, очень напоминающий Антарктиду. «Большую часть года омывающие ее воды покрыты льдом, достигающим толщины до 2,5 м. Даже в летнее время здесь низкая температура воздуха, значительная облачность, частые туманы и высокая влажность.



<https://vk.com/club86659293>

ВЫДАЮЩИЙСЯ МОРЕХОД

В феврале почетному работнику морского флота, почетному полярнику, заслуженному работнику транспорта РФ капитану ОАО «ММП» Руслану Борисовичу Игрицкому исполнилось 85 лет. Жизнь его уже 63 года связана с Мурманским морским пароходством.

МОРСКИЕ БУДНИ КАПИТАНА

Администрация Северного морского пути в юбилейном поздравлении Руслану Игрицкому пишет, что «гордится тем, что находится в дружеских отношениях с одним из самых опытных мореходов мира, оставившим кильватерный след во всех морях и океанах. Российская Арктика много лет знает тебя и благодарна за преданность, надежность, профессионализм, за любовь к этому суровому, ставшему близким и родным краю».

В 1956 году, прогуливаясь по Игарке, Игрицкий обратил внимание на понтон, с которых заправлялись гидросамолеты. Тогда на арктических судах-снабженцах для проведения выгрузки снабжения на необорудованный берег полярных станций в качестве судовых плавсредств применялись деревянные беспалубные кунгасы, очень затруднявшие выгрузку и легко повреждаемые льдом. Ему сразу пришла мысль: почему бы не использовать такие понтон вместо деревянных кунгасов. С этим предложением Руслан Игрицкий, бывший тогда секретарем комсомольской организации ледокольного парохода «С. Леваневский», выступил в Мурманске на партийно-хозяйственном активе. На следующий день он был приглашен к заместителю начальника Мурманского пароходства по эксплуатации Савочкину, и вскоре при разгрузке наших судов стали применять плоскостные металлические понтон грузоподъемностью 50 тонн.

В 1964 году при доставке снабжения для полярной станции острова Русский в Карском море, командуя пароходом «Мста», Игрицкий впервые в практике Мурманского морского пароходства произвел выгрузку груза на лед припая. «От меня идет разгрузка на припай», - шутит Руслан Борисович. Умение работать в ледовых условиях, знание особенностей работы судов в период летней и зимней навигаций в Арктике, опыт помогли ему уже в 1980-е годы на теплоходе «Архангельск» производить выгрузку тяжелого бурового оборудования, транспортной техники на припай полуострова Ямал в районах разведки месторождений газа и нефти.

Работая линейным капитаном-наставником ледовой проводки в штабе морских операций Западного района Арктики на острове Диксон, Руслан Игрицкий участвовал в проведении авиационной ледовой разведки в районе Северного полюса и на подходах к нему с целью выбора оптимального пути следования атомного «Арктика» к полюсу. Атомный ледокол «Арктика» стал первым в мире надводным судном, достигшим макушки Земли.

Игрицкий накопил колоссальный практический опыт плавания в высоких широтах Арктики, неоднократно участвовал в порой рискованных операциях. В декабре 1990-го теплоход «Архангельск» под командованием Руслана Игрицкого, следуя из Дудинки в Мурманск с грузом металла Норильского комбината, попал в Баренцевом море в жестокий шторм. Качка на смешанном штормовом волнении («толчее») была стремительной - период 8-9 секунд. Крепление груза в трюмах не выдерживало такой динамической нагрузки, был риск срыва с фундаментов судовых механизмов. Капитаном Игрицким было принято решение заходить в Кольский залив через Кильдинскую салму - очень узкий пролив между островом Кильдин и материком. Ширина пролива в судоходной части менее 100 м, длина «Архангельска» - 177 м, ширина - 24,5 м. Люция разрешала проход салмы только судам, водоизмещением не более 1500 тонн, водоизмещение «Архангельска» - 31000 тонн. Проход контролировали береговые посты ВМФ, которые пришлось дезинформировать, указав водоизмещение судна в 20 раз меньше действительного. Проходили салму в метельную полярную ночь при полном отсутствии видимости, только по радарам. Прошли благополучно, но руководство штаба Северного флота вначале было удивлено и не поверило, что проход такого судна в тяжелых погодных условиях возможен.

В июне 1993 года теплоход «Архангельск» должен был открывать летнюю навигацию на Дудинку после ледохода на Енисее. «Архангельск» под командованием капитана Р. Игрицкого подошел к припая Енисейского залива, который еще не вскрывался, и остановился в ожидании ледокола. Но из-за отсутствия толпы ледоколы задерживались. Капитан принял решение попробовать форсировать припай Енисейского залива самостоятельно, что и было выполнено за 44 часа, при этом судно повреждений не получило. Случай, когда транспортное

судно самостоятельно форсировало припай Енисейского залива, был на тот момент беспрецедентным. Он еще раз подчеркнул большие потенциальные возможности судов серии СА-15 при работе во льдах, богатый опыт и бесстрашие капитана Игрицкого.

«ЗОЛОТАЯ ТРОСТЬ»

В 1968 году на теплоходе «Леонид Леонидов» Р.Б. Игрицкий завоевал приз канадского порта Монреаль «Золотая трость», выиграв гонку через льды залива и реки Святого Лаврентия у датского судна «Тора Дан» и придя первым в порт Монреаль 1 января. Это была вторая «Золотая трость», завоеванная экипажами судов Мурманского пароходства. Эту трость Руслан Борисович подарил музею Эстонского мореходного училища, в котором он учился.

Два года назад я проводила экскурсию в музей для иностранных туристов, прибывших в Мурманск на круизном лайнере, и один из американцев вспоминал, как в 60-е годы в Америку пришли первые русские транспортные суда и он подружился с одним из капитанов, который учился в Эстонии. Я показала фотографию Игрицкого, и турист долго восклицал: «Это он! Это он!».

РУСЛАН И ЛЮДМИЛА

У Руслана Борисовича очень дружная семья. Жена Руслана - Людмила окончила Таллинский политехнический институт, получила диплом и распределение в Йошкар-Олу. Но поехала, конечно, в Мурманск, к Руслану. На работу ее без прописки не брали. Жилья не было. Первое время жили на пароходе «Селенга», стоящем в ремонте.

В январе 1954 года в теплотехническом отделе Мурманского пароходства при механической службе решили создать теплотехническую лабораторию. Людмилу Андреевну приняли инженером-теплотехником, а уже в мае назначили начальником лаборатории. Другого места работы у нее, как и у Руслана, кроме пароходства не было. В семье выросли и получили образование две прекрасные дочери Марина и Зоря. Сейчас они являются опорой для родителей. Семья Руслана Борисовича сейчас проживает в Москве.

Валентина КАРЕПОВА.



СТРАНИЦЫ БИОГРАФИИ

После окончания в 1952 году Херсонского мореходного училища Игрицкий был принят на работу в должности матроса 1-го класса, затем работал помощником капитана на пароходах «Вологда», «Репин», «Александр Суворов», «Леваневский», старшим помощником на пароходах «Державин», «Кашира», «Мста». С 1961 года Руслан Игрицкий - капитан судов «Мста», «Донской», «Леонид Леонидов».

В январе 1968-го при плавании на Канадской линии экипаж теплохода «Леонид Леонидов», возглавляемый Игрицким, завоевал приз «Золотая трость», присуждаемый городскими властями города Монреаля экипажу судна, пришедшего первым в порт в новом году.

В 1971-м он был откомандирован в Чехословацкую Социалистическую Республику для работы капитаном на судах чехословацкого морского пароходства «Плавба».

В 1976-м - линейный капитан ледовой проводки штаба морских операций Западного района Арктики. Операцию «Полюс-77» успешно обеспечивал с борта самолета, проводя ледовую разведку по выбору пути следования атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу.

С 1983 по 2007 годы Руслан Борисович - капитан теплоходов «Архангельск», «Кола», «Юрий Аршеневский».

НАГРАДЫ

Награжден орденом Почета, медалями: «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», медалью «За трудовую доблесть», медалью Союза российских судовладельцев. Хобби - чтение, занятие йогой.

ВМЕСТЕ МЫ - ОДНА СЕМЬЯ!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Никоноренкову Александру Глебовну - ветерана труда, работавшую горничной в ДМО «Моряк», проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 6 лет.

Исакову Евдокию Антоновну - ветерана труда, ветерана ММП, работавшую старшим воспитателем в детском саду № 22, проживающую в Рождино Ленинградской области. Стаж ее работы в пароходстве - 36 лет.

Громова Алексея Михайловича - ветерана труда, работавшего в СМТС, проживающего в Мурманске. Стаж его работы в пароходстве - 25 лет.

С 75-летием

Матюнину Веру Николаевну - ветерана труда, ММП, работавшую буфетчицей на судах, проживающую в Тамбове. Стаж ее работы в пароходстве - 12 лет.

Черемных Анну Андреевну - ветерана труда, ветерана ММП, работавшую воспитателем в детском саду № 86, про-

живающую в Славутиче. Стаж ее работы в пароходстве - 30 лет.

С 70-летием

Семенова Сергея Федоровича - ветерана труда, работавшего в Мурманском пароходстве механиком на судах, проживающего в Москве. Стаж его работы в пароходстве - 14 лет.

Кошелева Анатолия Михайловича - ветерана труда, ветерана ММП, капитана пароходства, проживающего в Москве. Стаж его работы в пароходстве - 37 лет.

Трубчанинову Валерию Владимировну - ветерана труда, ветерана ММП, работавшую оператором отдела АСУ, проживающую в Мурманске. Стаж ее работы в пароходстве - 34 года.

Александрову Лидию Николаевну - ветерана компании, работавшую оператором прачечной на судах, проживающую в Санкт-Петербурге. Стаж ее работы в пароходстве - 19 лет.

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

ЖЕНЩИНЕ НА ФЛОТЕ - БЫТЬ!

Раньше женщин на флоте работало значительно больше. До сокращения численности экипажи были укомплектованы, как говорится «по полной». Были буфетчицы, дневальные, повара, медицинские работники, направляли в рейс даже учителей для обучения экипажа английскому языку. Со временем престиж морской профессии упал, да и желающих связать свою судьбу с морем побавилось. Учебные заведения морского флота стали принимать девушек не только на береговые факультеты, такие как факультет управления морским транспортом, но и на судоводительский.



В начале работа женщин на мостике воспринималась неоднозначно, но со временем они доказали, что «не боги горшки обжигают» и что женщины с работой судоводителя могут справиться не хуже мужчин. Однако пробиться в плавсостав удаётся не всем. Нужно иметь морской характер, настойчивость в достижении поставленной цели и выполнять свои служебные обязанности не хуже остальных коллег. Скептицизм по отношению к женщине на флоте присутствует до сих пор.

Это проявляется и при приеме на работу, из двух кандидатов - возьмут, прежде всего, мужчину. Да и не каждый капитан согласится с направлением на свое судно судоводителя - женщины.

К женщине-штурману предъявляются порой более жесткие требования, чем к остальному штурманскому составу. Опасаются, что она может подвести в сложной ситуации. Также нет уверенности, что труд по воспитанию «подростающего поколения» пойдет впрок. Причин на это немало: вышла замуж, родила ребенка, муж недоволен постоянным отсутствием, да и просто решила, что морская жизнь это не для женщин. Поэтому получается, что должно совпасть множество переменных, чтобы женщине повезло и она нашла себя в морской профессии, чтобы ее приняли в экипаже как равную.

Через все эти тернии пришлось пройти нашему старшему помощнику капитана Елене Смирновой. Как и все моряки, училась, как и все, проходила практику, начинала с азов, «набивала шишки», набираясь опыта. Все, как у всех, только следует учесть, ей, как женщине, все давалось с чуть большим трудом, чем остальным. Поэтому были и огорчения, порой даже до слез, были и сомнения, но тем слаще радость успеха, понимание того, что тебя уважают и слушают. Чем труднее путь к достижению своей цели, тем больше начинаешь ценить людей, которые помогают тебе, учат и передают свой опыт. Таким человеком для Елены стал капитан т/х «Иван Папанин» Станислав Кравец. Он, как «от отца - дочери», передает ей свой накопленный годами бесценный опыт, подсказывает, направляет. Это счастье, когда по жизни встречаются люди, способные бескорыстно поделиться с тобой своими знаниями, жизненной философией, основанной на опыте проб и ошибок. Остается только слушать и впитывать как губка «сухой остаток» во избежание неверных по жизни решений.

Принимать решения, и порой сложные, старшему приходится часто. Во время грузовых работ в Арктике старший помощник становится главным лицом на судне. Он отвечает за груз и его сохранность, а чтобы выгрузить на необорудованный берег или на ледовый припай, надо обладать и знаниями, и опытом. У Смирновой есть и то и другое. За плечами Арктика - порт Сабетта, остров Котельный, выгрузка при неблагоприятных погодных условиях на ледовый



причал и выгрузка вертолетом. Приятно, когда все получается, когда тебя хвалят за твою работу, даже береговые стивидоры говорят, что судовой экипаж работает слаженно и быстро. В этом заслуга и руководителя работ - старшего помощника капитана Елены Смирновой.

Ничего не стоит на месте, вот и сейчас Елена Николаевна продолжает работу в Антарктиде на теплоходе «Иван Папанин». Впереди новые просторы, новые проблемы и их решения - это и привлекает настоящих моряков.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ.
Фото автора.

«КОЛЬСКИЙ КРАЙ В ЛИТЕРАТУРЕ»

Именно так называлась книга, которую наше местное издательство выпустило более 50 лет назад. Авторами этого талантливого произведения стали порядка тридцати писателей. Эпиграфом к изданию послужили слова советской писательницы Мариэтты Шагинян: «Сколько в Мурманске тем для историка, для поэта, для художника!» И она была права!

О нашем чудесном северном крае с теплотой и восхищением отзывались С. Максимов, В. Немирович-Данченко, М. Пришвин, Б. Шергин, М. Горький, И. Катаев, К. Паустовский, Л. Ошанин, К. Симонов, М. Андерсен Нексе, Й. Фрис, Н. Григ и еще масса литераторов как нашей страны, так и зарубежья. Сотни творческих личностей побывали на краю земли - на Кольском полуострове, не пугаясь сложностей тяжелого путешествия.

Кажется, совсем недавно о нашей Отчизне отзывались во всем мире как о самой читаемой нации. Мы все читали, и на то были основания. Раньше не было мобильных, Интернета. Люди общались с книгами - самыми талантливыми и преданными спутниками жизни.

Ныне почти все библиотеки пусты, а многие и закрылись. В десятки раз сократились книжные магазины. С ностальгией вспоминаю первые годы работы в родном

Мурманском морском пароходстве. Всего-то каких-то... 50 лет назад. Меня, с детства неизлечимо влюбленного в талантливые книги, на новой работе встретили аж... три библиотеки: политическая, техническая и самая популярная - художественная. Плавсостав нашего пароходства бдительно следил за обновлением судовой библиотеки, а некоторые даже гордились, что у них есть книги, которых не было в местных библиотеках. Дело в том, что моряки заграничания пополняли литературные запасы в других странах.

Но меня больше всего охватывала гордость, что талантливые писатели были и в нашем пароходстве. Не зря говорят, что самыми душевными прозаиками становятся врачи и моряки.

Первым романистом в пароходстве был редактор нашей газеты Александр Степанович Мошкин. Его перу принадлежит роман «Учитель». Алексей Реутов, его произведение - «В стороне от фавватера». На т/х «Вацлав Воровский» я познакомился со штурманом Виктором Конецким, чьи произведения стали для меня эталоном оптимизма и человеческой доброты. В начале



1970-х годов появились стихи и рассказы Бориса Романова, Виталия Маслова, Владимира Семенова, Александра Миланова. Не отставали от них и прозаики: Георгий Кононович, Эдуард Верисоцкий, Игорь Чесноков, Леонид Селиверстов, Михаил Орешета, Николай Скронный, Владимир Сорокажердьев.

Заметный след в развитии и нахождении новых литературных талантов на нашей земле оставили Борис Романов и Виталий Маслов. Они были истинными русскими людьми, чьи сердца распахнуты для всех, кто любил свой край и литературу. Благодаря их неустанной деятельности к нам приезжали писатели не только из центра страны, но и с Дальнего Востока. Так, в 1990 году в гостях у наших ветеранов был их коллега Георгий Руднев (ветеран Дальневосточного морского пароходства. - Прим. ред.). В период войны он ходил в конвоях на легендарном пароходе «Ванцетти», экипаж потопил немецкую подводную лодку. Гость подарил свою книгу «Огненные рейсы», в которой рассказал о нелегкой и часто трагической судьбе моряков, участников различных конвоев.

Именно в Мурманске впервые отпраздновали День славянской письменности, позже эту традицию подхватили другие города. Только на нашей земле жила и создавала свои произведения династия писателей Блиновых, успешно печатались и пользовались успехом у читателей глава семьи, его супруга, их сыновья. А ныне по этой нелегкой писательской тропе уверенно шагает уже их внук.

Когда человек душевно счастлив, то хочется этим безвозмездно поделиться с читателями. Возьмите на заметку и постарайтесь внимательно подружиться с двухтомником «Литература Кольской земли». В этой «местной» пронзительной по таланту энциклопедии встретитесь практически со всеми нашими поэтами, писателями и их поклонниками. Одни имена профессоров И. Ушакова, А. Киселева, В. Дранишников и других говорят об обширности материалов. К месту и в помощь будет и книга Дмитрия Коржова «Двадцать и один». А для закрепления знаний не помешает книга Игоря Циркунова «Периодика Мурманска». Это уникальная работа о существовании газет и журналов, которые были изданы на нашем полуострове.

Я могу сказать из своего жизненного опыта: семья и книги - самые верные помощники в любое время. Особенно сейчас!

Рашид САЛЯЕВ.

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 служив-

шие Отечеству, морскому флоту и нашему предприятию.

С глубоким прискорбием сообщаем, что 25 февраля 2015 года в Санкт-Петербурге на 80-м году ушел из жизни

Гапочка Валериан Петрович, работавший первым помощником капитана на судах. Стаж его работы в компании - 15 лет.

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





АРКТИЧЕСКАЯ ТРАССА АЛЯСКА - СИБИРЬ

К нам в редакцию пришло письмо от нашего постоянного автора - ветерана пароходства Феликса Цыганенко:

«Уважаемая Ирина Ришатовна!

Как редактору нашей любимой пароходской газеты высылаю Вам зарисовку об одной малоизвестной странице истории войны. Много времени моя жена Елена Борисовна занималась ее проблемой. И вот почему. Она искала следы пропавшего без вести родного дяди, летчика перегоночного полка в годы войны Аляска - Сибирь. Ей повезло, что в Интернете она обнаружила списки сформированного 4-го перегоночного авиаполка, станция Тайга, от 30 сентября 1942 года. Там она и обнаружила фамилию дяди, Ивана Павловича Манилова. Ему было 23 года. Лена обращалась во многие архивы военных лет, обнаружила фотографии дяди, в том числе в домашних архивах. Со всеми материалами она ознакомилась и меня. Увы, его следы так и не были обнаружены к концу войны...

С некоторыми материалами я решил познакомить и Вас, возможно, они заинтересуют читателей «Арктической звезды».

По окончании Великой Отечественной войны к домашнему очагу не вернулся каждый второй советский солдат. Увы, не все матери, отцы, жены и невесты дождались своих мужчин. Где покоятся останки родных людей, в каком краю и чьей земле их последний приют? Укрытые степной травой и полевыми цветами, а может... под ледниками горных перевалов Верхоянского хребта в Якутии? Отстояв жизнь и свободу тем, кто сегодня под Солнцем, они наказали беречь и защищать Родину. Их светлый образ сохранился на старых, но дорогих нам фотографиях как память будущим поколениям и напоминание о цене Победы.

«СУМАСШЕДШИЕ» РУССКИЕ ЛЕТЧИКИ

Бывший штурман дальней авиации АлСибА (Аляска - Сибирь) вспоминал коллег-американцев, которые говорили, что летать по этой трассе могли только сумасшедшие или русские летчики! Огромное спасибо историкам-исследователям за то, что приоткрыли одну из малоизвестных страниц Великой Отечественной войны. Это была самоотверженная работа советских летчиков на арктической трассе Аляска - Сибирь в 1942-1945 годах...

Американцы доставляли самолеты с заводской маркой на канадские аэродромы и Аляску. А затем за штурвалы истребителей и бомбардировщиков садились наши летчики. По договору ленд-лиза они перегоняли самолеты в СССР по воздушному мосту через Берингов пролив, Чукотку, Якутию и Восточную Сибирь. Начальником трассы был назначен известный полярный летчик, полковник Илья Мазурук.

В процессе подготовки АлСибА были созданы пять перегоночных полков, соответственно - пять этапов движения са-

молетов. Каждый порядка тысячи или более километров, от Фербенкса (Аляска) до Красноярска. И лишь затем они попадали на Западный фронт.

Работать нашим летчикам довелось в тяжелейших условиях полярной ночи, жестоких морозов, туманов, без навигационного обеспечения и при отсутствии промежуточных посадочных полос. Особенно опасен перелет через Верхоянский хребет в Якутии, с продолжительным, в семь месяцев, зимним периодом. Здесь были зафиксированы самые низкие температуры воздуха за пределами Арктики. В общем, это отдельная, большая и суровая история.

ПОД ГРИФОМ «СЕКРЕТНО»

Покрышкин в небе - значит, будет крышка! С фашистских гадов в небе спрос вдвойне. Евгений Шнайдер.

За время работы на маршруте Аляска - Сибирь произошло 44 катастрофы, погибли 115 наших авиаторов. Тем не менее по трассе АлСиб с 1942 по 1945 годы перегнали около 8 тысяч крылатых машин! Это были истребители, средние бомбардировщики, транспортные самолеты.



А. И. Покрышкин

Многие наши именитые летчики воевали на самолетах типа «Аэрокобра», считавшихся одними из лучших истребителей того времени. Среди них Александр Иванович Покрышкин, он летал на «Аэрокобре» и сбил 59 фашистских стервятников! Сибиряк Покрышкин был второй по результативности летчик-истребитель после Ивана Кожедуба, украинского авиатора во Второй мировой войне. Покрышкин - маршал авиации и трижды Герой Советского Союза!

Но почему Елене Борисовне постоянно утверждали, что Иван Манилов из четвертого перегоночного полка пропал без вести?! Оказалось, что тема «Аляска - Сибирь» была засекречена по политическим соображениям до 1994 года. Тяжелейшие работы по созданию на трассе в кратчайшие сроки промежуточных посадочных полос, ангаров, мастерских и прочего аэродромного хозяйства выполнялись силами ГУЛАГа. Кроме того, возникли проблемы с расчетом по ленд-лизу. По этим причинам и предавали забвению наших летчиков. Величайшая несправедливость!



Комиссия по ленд-лизу

ПОДВИГИ В НЕЧЕЛОВЕЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Из материала историков и журналистов следует, что американская часть перегоночной трассы была не менее сложной и опасной. Зима 1942-43 годов была на Аляске на редкость суровой - температура опускалась до минус 60 градусов. Из Грант Фола (штат Монтана) молодые американские летчики приземлялись сначала на бетонные полосы канадских аэродромов. А затем по утрамбованным земляным полосам, куда бензин доставлялся на собачьих упряжках, достигали экзотического аляскинского Фербенкса.

Три тысячи километров маршрута были невероятно трудными. Летать приходилось при плохой видимости, они не знали, что ждет по курсу. Сейчас на Аляске работает сто пятьдесят метеостанций, а тогда их было лишь десять. В один из самых морозных дней

68 градусах!» - отмечал военный корреспондент, побывавший на самой холодной трассе.

133 машины и почти столько же пилотов потеряли ВВС США на своем участке трассы перегонки, прозванном ими Алканом (Аляска - Канада).

Советские ветераны АлСибА тепло вспоминали о своих американских коллегах. Среди них особым уважением пользовались полковники Киллор, Кичегмен, Барделон, а также капитан Николай де Толли - праправнук известного русского полководца Отечественной войны 1812 года, мужественный летчик и обаятельный человек. 70 лет назад мы были союзниками в борьбе против общего врага. Возможно, что мой скепсис неправомерен, но знает ли об истории АлСибА, сотрудничестве советских и американских летчиков в годы войны современная молодежь?

За 20-летнюю историю поискового движения на перегоночной трассе Аляска - Сибирь профессиональными исследователями, журналистами и очевидцами тех событий опубликовано достаточно исторического материала, воспоминаний и свидетельств. Но работы еще много: по всему маршруту лежат обломки искалеченных самолетов, до сих пор не преданы земле останки многих пилотов.

Написанная потом и кровью история перегона обязательно должна быть предана огласке, официально опубликована полностью. Никто из героев не должен быть забыт, а время, в котором они жили и выполняли свой долг, востину героическое. Закончить этот рассказ позвольте словами из стихотворения уважаемого поэта Роберта Рождественского:

«Вспомним всех поименно,

Горем

Вспомним своим...

Это нужно - не мертвым!

Это надо - живым!»

В мае 2015 года исполняется 70 лет со дня окончания самой кровопролитной войны в истории человечества. Дай бог, чтобы она была последней...

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран пароходства.

На первом снимке:

1943 год. Советские и американские летчики. Слева - летчик АлСибА Иван Манилов. Фото журналиста А. КОТА.

«ПАПАНИН» И «ГАГАРИН» НА СЛУЖБЕ В АНТАРКТИДЕ

Не сделаю открытия, если скажу: «Чтобы вспахать целину, прежде всего надо доставить в поле трактор». У экипажа т/х «Иван Папанин» уже второе открытие целины в Антарктиде.

Первая была, когда доставили на Larsemann Hills, место строительства индийской станции «Бхарати», кран, названный в честь российского национального героя «Gagarin». Символично, что начало строительства еще одной индийской станции в Антарктиде, как и предыдущей, ознаменовано успешной доставкой на ледяной барьер нового тяжеловесного крана.

Индийское правительство и моряки ОАО «Мурманское морское пароходство» уверены, что строительство станции будет таким же успешным, как и строительство станции «Бхарати». Именно поэтому индийцы назвали доставленный кран «Paparin», в честь еще одного национального героя и судна, которое уже несколько лет успешно выполняет работы в рамках индийской антарктической программы.

Индийское правительство заинтересовано в дальнейшем использовании теплохода «Иван Папанин» при строительстве новой станции в Антарктиде. Проектные работы по станции выполняют немецкие архитекторы, срок строительства распределен на два года. В рамках под-

готовки судна к антарктическому сезону Мурманским морским пароходством произведен доковый ремонт теплохода. Корпус судна покрыт особо прочным лакокрасочным покрытием, позволяющим увеличить ледопроемкость судна. Пароходство обладает не только универсальными судами ледового класса, способными осуществлять выгрузку на необорудованный берег в условиях вечной мерзлоты, но и квалифицированными кадрами с большим опытом работ в подобных условиях.

Получена телеграмма от руководителя индийской антарктической программы Джаведа Бега с поздравлением экипажу т/х



«Иван Папанин» по случаю успешного начала грузовых операций для новой индийской станции «Майтри-Плюс». В телеграмме сказано, что эта работа явилась результатом совместных усилий индийского коллектива и экипажа теплохода, когда в условиях взаимопонимания и профессионализма обеих команд рождаются единственно правильные решения, направленные на достижение поставленных целей.

Владимир ПАНТЕЛЕЕВ, помощник капитана по радиоэлектронике.
Антарктида, борт т/х «Иван Папанин».
Фото автора.

АХ, ОДЕССА, ЖЕМЧУЖИНА У МОРЯ!

Когда-то мы жили в единой стране, где было свыше десятка пароходств. Мы плавали под одним флагом, говорили на одном языке, общались по-родственному во всех портах мира. Хотя какая-то разница в ментальности была.

Одесситы, скажем (а Черноморское морское пароходство было крупнейшей судоходной компанией мира), не только слушали, разинув рты, о рейсах в арктических льдах, но и не обидно подшучивали над нами. Мурманчане, дескать, слишком

уж непрактичные. Мол, неделовые и не знают толком, что, где за границей покупать, чтобы потом в Союзе выгодно продать. Из архангелогородцев уважительно отзывались о жителях района Соломбала: «соломбальцы - те же одесситы, только в валенках».

Нас же одесситы порой озадачивали... Вот, например, как в начале 1970-х, когда мы на д/э «Цимлянскгэс» зашли в Одессу после длительного чартера, почти исчерпав все запасы. Вот как мы их пополняли.



АВТОРИТЕТ «ДЕДА»

На рейде мы принимали топливо. Подвели к борту топливозаправщик, наш третий механик быстро подал шланг, еще раз проверили безопасность. Начали закачивать. Топлива нам надо было много: четыре высокооборотных дизеля требовали в длительных рейсах не один десяток тонн высококачественной солянки.

Когда операция закончилась, на борт к нам поднялся шустрый бункеровщик с готовыми бумагами на подпись. Наш третий прочитал и стал заниматься:

- Это.. Это... Как же это? По моим замерам, мы приняли на 30 тонн меньше.

- Да что ты гонишь! Что, я первый раз заправляю?! Какие твои замеры? Давай подписывай, ставь печать - некогда мне. Очередь на рейде.

Наш третий молча взял бумаги и пошел к главному механику. Дальше, как говорят классики, - «картина маслом». Из надстройки вальяжно выходит наш «дед». В полном параде. Седой и кудрявый.

- Моя фамилия Бромберг.
Бункеровщик прекратил верещать: такие фамилии здесь уважают. Стал смотреть на «деда» с нарастающим почтением. А посмотреть было на что - на

груди «деда» - «иконостас». На левой половине в два ряда медали. Были, конечно, там и юбилейные. Но вот на правой стороне - орден Красной Звезды и орден Отечественной войны. «Дед» наш еще в юношеском возрасте ходил в войну на пароходах арктических конвоев.

- Мне третий доложил, шо имеете вопросы по тоннам. Шо имеете сказать?

Намеренно, конечно, использовал местный диалект. Бункеровщик смеялся и, не отрывая глаз от мундира «деда», пролепетал:

- Товарищ Блюммер, я...
- Моя фамилия Бромберг.
- Ну да, конечно. Ну... это... ну, может, ошибся маленько. Сейчас с третьим все пересчитаем.

«Дед» величественно удалился за кулисы.

Через полчаса бункеровщик с подписанными бумагами обнимался с третьим механиком, дружески похлопывали друг друга по спине:

- Будешь в Одессе - заходи!
- И ты заходи, если будешь в Мурманске!
Но адресами не обменялись.

У ПРИЧАЛА

Старпом с артельным приготовили почти пустые кладовые к приему продуктов. Представитель Торгмортранса (сейчас они все на западный манер - «шипчандлеры») деловито проследовал в каюту «чифа».

Переговоры, видать, проходили в дружеской обстановке: спустя час через двери доносилось пение «Мясоедовская улица моя!». История повторилась и назавтра. И на послезавтра...

- Анатолий Михайлович, может, уже хватит?

- Да вы, ребята, не понимаете ничего! Мы теперь с ним - друзья! Он нам такие продукты привезет, что вы в рейсе спасибо мне скажете.

На отход «шипчандлер» приехал к борту вместе с продуктами. Был у них такой фирменный прием: подгонять машину с продуктами аккуратно перед приходом лоцмана. Ни посчитать толком, ни взвесить. Все готовится к отшвартовке.



А руководить швартовными операциями - это обязанность старпома. Поэтому бумаги были быстро подписаны, последние объятия с «другом» - торопиться надо.

Назавтра артельный с недоумением и ужасом зашел к старпому:

- Михалыч, а зачем нам 100 килограммов сушеного картофеля? Что с ним делать?

- Какой сушеный?.. Ах, гад!.. Сначала на камбузе один раз попробовали что-то из него приготовить. Сделали пюре. Цвета замазки или грязно-серого пластилина. Под цвет - и вкус. В помой! Куда только не пытались потом этот сушеный картофель сплавить (видать, одесские запасы со времен войны в катакомбах!). Предлагали и другим судам, и на полярных станциях в Арктике. Удалось лишь поменять на бочку соленой рыбы с военными.

Борис СПИРИДОНОВ,
старший электромеханик на пенсии.

Поздравляем вас, коллеги!

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

Гусева Лариса Анатольевна - зам. начальника производственно-финансового отдела ДБУиО;
Ткаченко Владимир Вячеславович - буфетчик-камбузник т/х «Натали»;

Бутузов Михаил Михайлович - 2-й помощник капитана т/х «Юрий Аршеневский»;

Хорхорин Евгений Николаевич - 2-й помощник капитана т/х «Капитан Свиридов»;

Николаев Леонид Вениаминович - 3-й электромеханик т/х «Капитан Данилкин»;

Ксендов Евгений Юрьевич - инженер-механик (суперинтендант) УТЭФ ДТД;

Артюгин Сергей Васильевич - водитель служб вспомогательного флота, гидротехнических сооружений и транспорта ДЭБОиВФ;

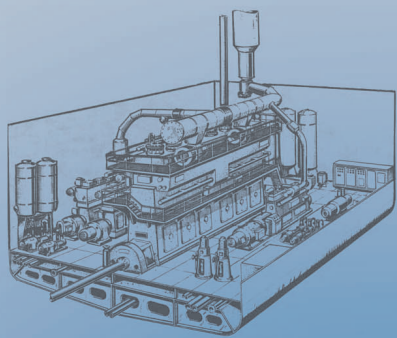
Аверьянов Николай Евгеньевич - слесарь-ремонтник 4-го разряда группы хозобслуживания управления филиала ОАО «ММП» в Санкт-Петербурге;

Шалякин Василий Алексеевич - 2-й механик т/х «Капитан Свиридов»;

Баюров Леонид Васильевич - мастер производственного обучения тренажера по БЖС ЦПиПК УТР.

Вам, родившимся в марте 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980 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).



Положение о Конкурсе предложений по организации работы механической и электромеханической службы на судах ОАО «ММП»

Конкурс проводится в номинациях
 «Лучшее техническое решение по улучшению и увеличению срока эксплуатации судовых механизмов»;
 «Лучшее предложение по рациональному использованию и экономии судового топлива и ГСМ»;
 «Лучшее предложение по организации механической / электромеханической службы».
 В номинации «Лучшее предложение по организации механической / электромеханической службы» возможны предложения по созданию / модернизации программ по судовому снабжению, учету и пр.

Призовой фонд конкурса по каждой номинации:

I место – 30 000 руб.
 II место – 20 000 руб.
 III место – 10 000 руб.

Всем участникам конкурса вручаются памятные подарки с символикой ОАО «ММП».

Объявление о проведении конкурса – март 2015г. Подведение итогов – ноябрь 2015г.

Экспертный комитет:

- директор ДТП – главный инженер Дегтерев А.Е.
- зам. директора ДТП Екимов Н.Н.
- начальник УТЭФ Никульшин С.Ю.
- зам. начальника УТЭФ Болятинский И.Ю.
- начальник СБМ Глазунов А.А.

- зам. начальника конструкторского бюро Клоков Ю.М.
- при необходимости – начальник ТТЛ Казакова Т.И.

Координатор конкурса – ведущий специалист УТР Хабарова О.В.
 контактный телефон 8-815-2-481-305.

Заявки на участие в конкурсе, конкурсные работы направлять на электронный адрес: habarovaov@mso.ru

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ



Судно, тем паче арктическое, по мнению опытных полярных моряков, - это школа выживаемости, мужества и флотской смекалки. Эти качества и являются основой для тех, кто обладает желанием облегчить и обезопасить труд экипажей морских судов. А как это сделать, показывала жизнь. Особенно на выгрузке в арктическую навигацию своими силами. Вот где необозримое поле для полезных рацпредложений. Но рационализаторская работа не должна быть плановой, галочкой в отчетах. Другое дело, когда рацпредложение приносило пользу при эксплуатации судна и выгрузке в Арктике.

Неоценимая польза была от внедрения полезных новшеств и предложений механиков на судах старой постройки. На дизель-электроходе «Куйбышевгэс» таковыми являлись второй механик Валерий Ларин, третий механик Виктор Ветров и второй электромеханик Иван Смакота.

Случалось, что рацпредложение облегчало морякам их пребывание в длительных рейсах. Доподлинно известно, как облагораживает душу и тело посещение бани с парилкой, этого «храма» здоровья. Однако на старых судах нечем похвалиться в этом плане. Помню, как боцман Гена Кондратьев лечил радикулит, забравшись после работы в кормовую сушилку для рабочей одежды. Паровые грелки в этом помещении создавали температуру до 80 градусов, но воздух пропитан подсыхающей матросской робой. Так и мучился боцманюга, пока капитан не одобрил решение механиков и электрослужбы строить на рудовозе «Димитрово» баню своими силами. Строительство было

согласовано с представителями техники безопасности и пожарной службы.

Первые дни баня функционировала круглосуточно. Моряки, что дети, никак не могли нарадоваться. Чего стоил один запах свежих досок, напоминавший флотским людям, что где-то далеко, за горизонтом, кроме бесконечных водных просторов есть вечнозеленые леса, цветущие сады и луга с душистыми полевыми цветами...

Особые навыки были необходимы судовому специалисту при приемке судна за границей. Тем более новых автоматизированных теплоходов. Знание электроники и автоматики - здесь первейшее профессиональное качество. Ими и обладал инженер-электромеханик Борис Данилов, назначенный на приемку нового рудовоза. Сложнейшую электроэнергетическую установку он должен был принять в рабочем состоянии и в строгом соответствии с технической документацией. Кроме знаний приемщику были необходимы крепкий характер, воля и настойчивость в конфликтных ситуациях с заводскими инженерами, сдающими объект.

Очень пригодились Борису Данилову его знания и умение к рационализаторским работам во время первого года эксплуатации судна. Это время считалось самым напряженным. Электромеханик Данилов вполне мог рассчитывать на благодарность специалистов, которые сменяют его на этом судне. Это руками Данилова были наработаны и закреплены правила эксплуатации механизмов в машинном отделении, рядом с их пусковыми устройствами.

Притирка механизмов, устранение недоделок, рационализаторские предложения, а главное - детальное их освоение на всех режимах требовало от судовых механиков полной отдачи. Поэтому рабочий день моряков порой прерывался лишь на принятие пищи и сон. Однако никто не роптал. Этот период можно образно сравнить с «битвой» за урожай. Потрудишься хорошо в поле - будешь сытым целый год. Так и здесь: доведешь механизмы до нужной кондиции в период настройки, весь последующий период эксплуатации судна коллеги будут вспоминать тебя только добрыми словами...

Феликс ЦЫГАНЕНКО,
ветеран пароходства.

МИР ИНТЕРЕСЕН

«Купол» и «Северный полюс-2015»

Экспедиционный центр Русского географического общества в рамках проекта «Арктика-2015» организует две дрейфующие платформы в районе Северного полюса: «Купол» и «Северный полюс-2015».

На ледовой базе «Купол» будут проходить международные мероприятия Министерства обороны РФ под названием «Победа-2015», посвященные 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и 85-летию образования ВДВ. На базе «Купол» военные отработают разворачивание мобильных лагерей для экспедиций по спасению судов, терпящих бедствие в акватории Северного морского пути.

Сезонная дрейфующая научная станция «Северный полюс-2015» будет развернута с целью научных исследований в Арктике. В зависимости от состояния льда она будет работать 3-6 месяцев, отмечают в РГО. В



рамках проекта «Арктика-2015» на Северном полюсе также будет развернут самый большой российский флаг и флаги субъектов РФ. В настоящее время ведется поиск подходящей льдины для разворачивания этих ледовых баз. Поиск ведется экипажами двух вертолетов Ми-8, вчера Ил-76 сбросил топливо в точку «Жалюзи-1» для заправки малых воздушных судов.

По информации ИА «Арктика-Инфо».

Александр ДЕГТЕРЕВ, директор департамента технической политики - главный инженер ОАО «ММП»:

- Мурманское морское пароходство славилось своими талантами на протяжении всей истории существования. В советские годы активно велась работа с новаторами, существовали специальные службы, отвечающие за это направление, проводились конкурсы на лучшее рацпредложение. Рекордным для ММП стал 1960 год, когда было зарегистрировано 556 рацпредложений, а в 1989-м моряки предложили более 200 новшеств. Многие рацпредложения были на уровне изобретений. Технические решения, предложенные нашими моряками, публиковались в периодической

научно-технической литературе. И компания всегда гордилась даровитыми кадрами и старалась поощрять их. Ведь добрая голова ста рук стоит!

Мы хотим вновь оживить это движение и подстегнуть наших интеллектуалов - и молодежь, и опытных моряков - предложить свои полезные технические идеи по усовершенствованию работы механизмов, проявить смекалку и мастеровитость. Лучшие рационализаторы будут отмечены денежными призами.

Хочется обратиться к морякам. Не секрет, что многие из вас, работая на местах, знают наверняка, как улучшить рабочий процесс и сделать его эффективнее. И ведь всегда приятно, когда твоя идея работает. Желает отличного старта - держайте!





ГОТОВЬСЯ К ПЕНСИИ ЗАРАНЕЕ!

В продолжение темы, начатой в выпуске «Арктической звезды» № 1 (январь 2015 года), публикуем материал, посвященный процедуре назначения пенсии.

Обращение за назначением пенсии - это комплекс мероприятий, включающих в себя предварительный анализ трудовой деятельности, сбор документов, необходимых при рассмотрении специалистами в целях оценки пенсионных прав, подача соответствующего заявления в территориальный орган пенсионного обеспечения. Каждый из этих этапов чрезвычайно важен и непосредственно влияет на сроки рассмотрения обращения и размер самой пенсии.

Назначение, перерасчет размеров и выплата страховой пенсии, включая организацию ее доставки, производятся Пенсионным фондом РФ.

Заявление о назначении пенсии подается в территориальный орган Пенсионного фонда РФ следующими лицами:



лично	
через представителя	- представитель по закону (родители, опекуны, попечители) - представитель по нотариальной доверенности - работодатель с письменного согласия работника (оформляется в форме доверенности на сотрудника кадровой службы организации)

Заявление о назначении страховой пенсии подается в:

Пенсионный фонд РФ по месту жительства	Подтверждается штампом в паспорте гражданина (прописка).
Пенсионный фонд РФ по месту пребывания	Подтверждается свидетельством о регистрации по месту пребывания (временная регистрация). Заявление подается по месту пребывания, если у лица нет подтвержденной документально регистрации по месту жительства.
Пенсионный фонд РФ по месту фактического проживания	Заявление подается по месту фактического проживания, если у лица нет подтвержденной документально регистрации по месту жительства и месту пребывания.
В исполнительную дирекцию Пенсионного фонда РФ (Москва, ГСП-1, ул. Шаболовка, 4)	Заявление подается лицами, являющимися гражданами РФ, выехавшими на постоянное место жительства за пределы территории РФ и не имеющими подтвержденной документально регистрации по месту жительства и месту пребывания на территории РФ.

Обращение лиц за пенсией осуществляется в любое время после возникновения права на нее, без ограничения каким-либо сроком. Однако заявление о назначении

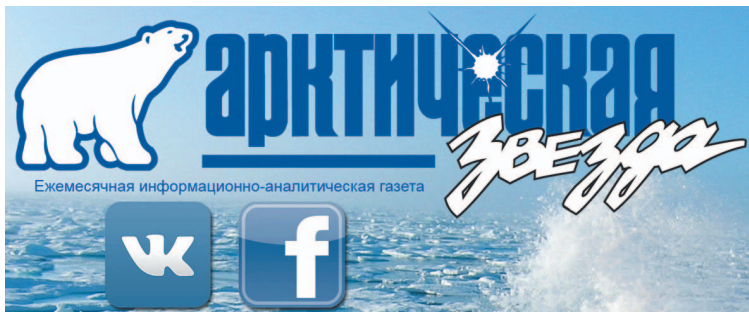
пенсии по старости может быть принято ПФР и до наступления пенсионного возраста гражданина, но не ранее чем за 1 месяц до достижения соответствующего возраста.

Вниманию ветеранов ОАО "ММП"!

24 апреля 2015 года в 13.00 по адресу ул. Володарского, 6 (в вестибюле) состоится отчетно-перевыборное собрание Совета ветеранов ОАО "ММП".

Повестка дня:

1. Отчет о работе Совета ветеранов
2. Выборы нового состава Совета ветеранов.



Читайте нас в социальных сетях



Обратная связь, возможность оставить свои комментарии, участие в опросах!

При этом при подаче заявления необходимо предоставить оригиналы следующих документов:

Документы, подтверждающие личность лица, его пол, возраст, гражданство, место жительства	- паспорт - свидетельство о регистрации по месту пребывания - свидетельство о рождении (при необходимости) - справки жилищных органов - справки органов ЗАГС
Документы, подтверждающие страховой стаж	- трудовая книжка; - справки, выданные компетентным органом, имеющим на хранении необходимые сведения; - выписка из приказа; - надлежащим образом заверенные копии документов
Документы о работе в особых условиях труда при назначении досрочной страховой пенсии	- надлежащим образом оформленные справки работодателя, подтверждающие вредные / опасные условия труда
Документы, подтверждающие наличие на обеспечении у лица иждивенцев	- свидетельство о рождении - паспорт - СНИЛС - справки из учебного заведения - квитанции почтовых или банковских переводов - справки жилищных органов и иные документы
Дополнительные документы	- СНИЛС - военный билет - документы об очном образовании до 2002 года - справки о периоде получения пособия по безработице - свидетельство о рождении ребенка - справки о заработной плате - нотариально заверенные переводы документов - иные документы

В каждом конкретном случае список обязательных для предъявления документов определяется специалистом ПФ РФ либо в период предварительной работы с лицом, либо в момент подачи заявления на назначение пенсии. Перечень недостающих документов выдается при первичном обращении лица с заявлением и подтверждается распиской-уведомлением, выдаваемой работником ПФ. При этом срок предоставления этих документов составляет 3 месяца со дня подачи соответствующего заявления о назначении страховой пенсии по старости.

Основными способами подачи заявления в Пенсионный фонд РФ являются:

- личное обращение лица (или его представителя) в ПФ;
- по почте;
- через многофункциональный центр предоставления государственных и муниципальных услуг (в случае, если между ПФР и МФЦ заключено соответствующее соглашение);
- в форме электронного документооборота, порядок которого определен законодательством РФ.

По общему правилу датой назначения страховой пенсии является дата подачи соответствующего заявления в ПФ РФ, если заявление подано после даты возникновения права на страховую пенсию.

Если заявление подано ранее достижения пенсионного возраста, то датой назначения пенсии является достижение этого возраста. Если же заявление направлено по почте, то днем обращения является дата, указанная на почтовом штемпеле. Результатом рассмотрения обращения является решение о назначении пенсии либо же обоснованном отказе в ее назначении.

Таким образом, процесс обращения за назначением пенсии - это трудоемкая и ответственная процедура, требующая качественной предварительной работы, всестороннего, полного и объективного рассмотрения документов, соблюдения всех сроков как со стороны сотрудников органов пенсионного обеспечения, так и со стороны граждан, претендующих на выплату пенсии. А следование условиям и требованиям, предъявляемым ко всем заинтересованным лицам, позволит в большей мере учесть все пенсионные права человека.

По всем интересующим вас вопросам, касающимся порядка обращения за назначением пенсии, вы можете обращаться в территориальный орган Пенсионного фонда РФ или в управление трудовыми ресурсами ОАО ММП (Никифорова Юлия Игоревна, каб. 110, тел. 48-13-13).

Юлия НИКИФОРОВА.
На фото автор статьи.



Уважаемые посетители музея истории ОАО "ММП"!

С 10 марта 2015 года музей истории ОАО "Мурманское морское пароходство" работает по новому графику.

Вторник, Пятница
с 14.00 до 17.00

Среда
с 9.00 до 13.00

Получить справочную информацию и записаться на экскурсии можно по телефонам:

(8152) 48-10-18, 48-11-60, +7 921-515-08-08



Учредитель и издатель:
ОАО «Мурманское морское пароходство»
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Главный редактор И. ЮСУПОВА.

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

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций по Мурманской области.
Свидетельство ПИ № ТУ 51-00035 от 07.11.2008 г.
Размещение рекламы (8152) 48-10-18.

Адрес редакции: Россия, 183038
г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15.
Телефон 481-018.
e-mail: press@misco.ru
Газета выходит один раз в месяц.

Тираж 1000 экз. Заказ № 410.
Подписано к печати 27.03.2015 г.:
по графику - 12.00, фактически - 12.00.
Газета отпечатана в ОАО «МИПП «Север»,
Россия, 183624 г. Мурманск,
ул. Марата, 14.
Распространяется бесплатно.