



Благодарность не знает срока давности

Одни подвиги замечают, другие, к сожалению, остаются незамеченными по ряду обстоятельств. 46 лет назад капитан Мурманского морского пароходства Рэм Смирнов совершил героический поступок, спасая жизни 73 подводников с тонущей атомной подводной лодки К-8. И сегодня по истечении стольких лет эта история заиграла новыми красками, поведав тайны и открыв общественности имена героев тех дней.

→ Стр. 4-5

Жизнь в веках

17 мая 2017 года Монреалю, одному из главных портов захода судов "Арктик-Лайна" Мурманского морского пароходства, исполняется 375 лет. Официальная дата начала празднования 375-летия Монреаля - 21 декабря 2016 года.

→ Стр. 6



АРКТИЧЕСКАЯ



№ 7
(7695)

20 июля
2016

Газета ОАО «Мурманское морское пароходство»

Издаётся с июня 1932 года

Сердце моряка принадлежит морю



Танкер «Котлас» - первенец танкерного флота ОАО «Мурманское морское пароходство» - незаменимое судно пароходства при выполнении задач северного завоза нефтепродуктов в Арктику с выгрузкой на необорудованный берег небольших партий топлива. Одной из ключевых фигур в операциях погрузки-выгрузки на танкере является донкерман «Котласа» Геннадий Павлов.

→ Стр. 2

Лучший в профессии молодой специалист

В Мурманском морском пароходстве сохраняется традиция ежегодно размещать на Доске почёта лучших из лучших своих работников.



→ Стр. 3



АКТУАЛЬНО

УЧЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ПРОШЛИ НА ОТЛИЧНО

В июле Мурманское морское пароходство организовало комплексные учения по ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов в порту Мурманск на собственном рейдовом перегрузочном комплексе (РПК-1). Данное мероприятие проводилось с целью введения в действие плана по ликвидации разлива нефти (ЛРН) в соответствии с нормативными требованиями.

В учениях были задействованы аварийно-спасительные формирования по ликвидации возможного разлива в соответствии с планом ЛРН. На мероприятии присутствовали представители комитета по чрезвычайным ситуациям и природным бедствиям правительства Мурманской области, управления Росприроднадзора по Мурманской области, ГУ МЧС России по Мурманской обла-

Наблюдатели
уполномоченных органов.



Судно-спасатель «Пурга».

сти, а также исполняющий обязанности капитана морского порта Мурманск.

По легенде разлив нефти произошел в результате навала проходящего судна на танкер-накопитель «Atlantic Twin», производящего перегрузку нефти на танкер-отвозчик. Произошла разгерметизация двух смежных топливных танков. Из условной пробоины в Кольский залив вылилось 20 000 куб. м нефти.

Продолжение на 3-й стр.

Наш хронограф



12 августа - 335 лет со дня рождения Витуса Беринга (1681-1741), известного арктического мореплавателя.
15 августа - 95 лет назад (1921) из Мурманска вышли суда заграничного отряда первой советской товарообменной Карской экспедиции. Впервые в истории арктических навигаций линейный ледокол «Ленин» участвовал в проводке транспортных судов сквозь ледовые поля.
24 августа - 60 лет назад (1956) на Адмиралтейском заводе в Ленинграде был заложен первый в мире атомный ледокол «Ленин».
31 августа - 75 лет назад (1941) в Архангельск пришел первый союзный конвой «Дервиш».



Д. Филатов.

Смена руководства дочерней компании. Изменения в менеджменте ОАО «ММП»

В дочерней компании Мурманского морского пароходства - «Северное морское пароходство» сменилось руководство. На внеочередном общем

собрании акционеров ОАО «Северное морское пароходство», прошедшем в июле, был избран новый генеральный директор компании Яков Антонов, ранее занимавший должность первого заместителя генерального директора - директора департамента эксплуатации флота ОАО «ММП». С 5 июля 2016 года департамент эксплуатации флота ОАО «ММП» возглавил Дмитрий Филатов.

Наша справка

Филатов Дмитрий Борисович.
Дата рождения - 07 января 1988 г.
Окончил ФГОУ ВПО «Мурманский государственный технический университет» в 2011 году по специальности «Судовождение». С 2012 года работает в ОАО «Мурманское морское пароходство». Начиная с должности сменного диспетчера по флоту департамента эксплуатации флота, в 2015 году стал руководителем сектора бункеровки флота. В июле текущего года назначен заместителем генерального директора - директором департамента эксплуатации флота ОАО «ММП».



Новый партнер ОАО «СМП» на арктическом направлении

Первый рейс в рамках нового договора между ОАО «Северное морское пароходство» и Группой Компаний НЭК из Архангельска в Сабетту совершает теплоход «Инженер Трубин». На его борту около 6 тысяч тонн народно-хозяйственных и строительных грузов.

Стоит отметить, что именно теплоход «Инженер Трубин» в 2013 году был участником коммерческой экспедиции «Тюмень - Сабетта - Китай». Главная задача экспедиции - доставка продукции отечественных предприятий по Северному морскому пути в страны Азиатско-Тихоокеанского региона - была экипажем теплохода успешно выполнена.

Группа Компаний НЭК и ОАО «СМП» в рамках заключенного договора планируют последовательно наращивать объемы перевозок из порта Архангельск в Сабетту и обратно.

Пресс-служба ОАО «СМП».



Танкер «Котлас» - первенец танкерного флота ОАО «Мурманское морское пароходство» - незаменимое судно пароходства при выполнении задач северного завоза нефтепродуктов в Арктику с выгрузкой на необорудованный берег небольших партий топлива. Имея специальное оборудование, танкер может максимально результативно выгружать грузы как на необорудованный берег, так и в море.

Эффективному применению возможностей танкера способствует опыт капитанов и экипажа. Одной из ключевых фигур в операциях погрузки-выгрузки на танкере является донкерман «Котласа» Геннадий Павлов.

Его заведование - это трубопроводы, шланголинии, грузовые танки и насосы. Вместе со старпомом он отвечает за погрузку и выгрузку нефтепродуктов, а также за зачистку и мойку грузовых танков. Всего их на «Котласе» восемь. Палубная команда готовит грузовые танки по мере необходимости перед приемкой нового груза. За этим в портах погрузки строго следят сюрвейеры. Перед погруз-

СЕРДЦЕ МОРЯКА ПРИНАДЛЕЖИТ МОРЮ

кой сюрвейер проверяет состояние грузовых танков, а также делает замеры количества принятого груза.

Донкерманом Геннадий Павлов работает с 2004 года и на «Котласе», можно сказать, ветеран - на судне практически с приемки. Что касается общего стажа работы в Мурманском морском пароходстве, то он составляет уже 40 лет.

Сам он родом из села Большая Степановка Воронежской области. После окончания 10 классов поступил в Астраханское судостроительное училище. В ноябре 1971 года был призван на службу в ряды ВМФ. Так он оказался на Севере. В армии получил специальность моториста, а с ноября 1973 года старшина Павлов стал командиром отделения мотористов. За период службы поломки и аварий механизмов его заведования не было. За успехи на службе неоднократно поощрялся командованием, был отличником ВМФ и специалистом 1-го класса. Демобилизовавшись, получил рекомендацию от командира части, которая была направлена в Мурманское морское пароходство и сослужила добрую службу для трудоустройства и последующей работы. В ноябре 1974 года Павлов был зачислен в штат пароходства учеником моториста. Работал на п/х «Оленегорск», затем мотористом 2-го класса на ледоколе «Мурманск», мотористом 1-го класса теплохода «Устилуг». Кстати суда этой серии («Усолье», «Уржум», «Устилуг», «Пижига») раньше моряки называли обидным названием «ужасы». Как писал капитан пароходства Л. С. Селиверстов в своих воспоминаниях, эти теплоходы были трудными для экипа-

жей, «работа на них в поздний осенний период арктической навигации была чрезвычайно напряжена и опасна».

С сентября 1978 года Геннадий Павлов ходил на т/х «Дмитрий Донской», за свою грамотную работу был рекомендован старшим механиком Н. Тыльченко и капитаном Н. Крыловым на должность старшего моториста. Работал старшим мотористом теплоходов «К. Воденко», «И. Богун», «Дашава», ледокола «Киев».

С 1999 года пароходство начало специализироваться в новой сфере деятельности - нефтеналивных перевозках, приобретая в собственность танкер «Котлас» дедвейтом 2,8 тысячи тонн. В 2002 году пароходство уже оперировало танкерным флотом общим дедвейтом 78,5 тысячи тонн, а к концу того же года он увеличился еще более чем в два раза. Столь же стремительно росли и объемы перевозок нефтепродуктов, сырой нефти и газоконденсата - с десятков тысяч тонн в 1999-м до почти пяти миллионов тонн в 2002 году.

В 1999 году Павлов был командирован в Санкт-Петербург для приемки танкера «Астрахань», а затем и танкера «Саратов». Позже прошел курс обучения на танкере по специальности донкермана-моториста и успешно сдал экзамены по итогам обучения. В 2002 году был направлен стажером донкермана на танкер «Саратов» в соответствии с процедурой прохождения стажировки рядового состава на танкерах. Осенью 2003 года Павлов проходил стажировку на танкере «Котлас» и начиная с 2004 года до сегодняшних дней работает на нем донкерманом-мотористом.

Район плавания «Котласа» включает в себя специфические арктические акватории в районе Новой Земли, архипелага Северная Земля, ЗФИ, Амдермы, Нарьян-Мара. Здесь выполнять операции с топливом, как отмечает донкерман, непросто с учетом отсутствия причалов. Однако с годами и накопленным опытом эти нестандартные задачи уже давно превратились в обычную рутинную работу. А о заслугах донкермана и о том, насколько хорошо он справляется со своей должностью, свидетельствуют многочисленные грамоты пароходства, правительственные награды и неоднократные размещения моряка на Доске Почета компании.

Постоянное место жительства Геннадия Павлова - город Усмань Липецкой области. Несколько месяцев в году он работает на танкере в рамках контракта, остальной период проводит дома с семьей. Признается, что жена давно уже зовет сойти окончательно на берег, а у него внутри еще живет морская романтика и еще сильная тяга к работе. «Вроде как летом, весной и осенью дома работы хватает, а зимой - тоска, тянет в море», - говорит он. В управлении трудовыми ресурсами пароходства признают: донкерман Павлов никогда не подводит, нужно в рейс - прибывает к месту работы без лишних уговоров... Ведь правильно говорят, что сердце и душа настоящего моряка навсегда принадлежат морю.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото автора.

УЧЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ ПРОШЛИ НА ОТЛИЧНО

Продолжение.
Начало на 1-й стр.

Под действием ветра со скоростью 5 м/с пятно стало распространяться со скоростью 0,2 м/с.

Учение по ликвидации разлива нефти включало в себя оповещение взаимодействующих и контролирующих организаций; локализацию аварийного разлива нефтепродуктов; предотвращение загрязнения береговой полосы и механический сбор нефтепродукта с поверхности воды. Все участники операции грамотно и профессионально справились с поставленными задачами.

Мурманское морское пароходство всегда уделяло особое внимание мероприятиям по предупреждению чрезвычайных ситуаций и упреждающим мерам по защите окружающей



Установка бонового ордера.



природной среды при эксплуатации не только флота компании, но и эксплуатации объектов нефтегазового комплекса. Проведенная работа показала, что сил и средств аварийно-спасательных формирований, привлекаемых ОАО «ММП», совместно с комиссией по чрезвычайным ситуациям пароход-

ства достаточно для обеспечения ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов на эксплуатируемом собственными силами и средствами перегрузочном комплексе.

Ирина ЮСУПОВА.
Фото из архива редакции.

ДОСКА ПОЧЕТА



ЛУЧШИЙ В ПРОФЕССИИ МОЛОДОЙ СПЕЦИАЛИСТ

связь между главным командным постом - мостиком, где отдают указания капитан и старпом, и аварийной партией. Есть на судне судовое расписание по тревогам - мастер-лист (MASTER LIST), где расписаны действия членов экипажей в случае внештатной ситуации. За его ведение также отвечает второй помощник, наличие этого документа в любой момент может проверить и администрация судна, а также любой представитель портнадзора при отходе-приходе и стоянке в порту.

Кроме того, второй помощник - это ответственный за службу быта, в том числе за продовольственное снабжение: вовремя обязан проконтролировать его качество и количество.

Не менее важно и то, что в его зоне внимания находится медицина. Если на судне нет врача, то второй помощник должен уметь оказать первую медицинскую помощь пострадавшему. Для Александра по его же признанию вначале работы в должности это казалось самым сложным. Как и положено, он прошел обучение на курсах оказания первой медицинской помощи в Центре по подготовке и переподготовке кадров ОАО «ММП». Он подолгу консультировался со старшей сестрой, которая медик по образованию и работает на станции переливания крови. Александр Янченко привык ко всему и во всем подходит основательно.

Александр из семьи моряков. Его отец Сергей Янченко также работает в Мурманском морском пароходстве

уже несколько лет, сейчас ходит на «Кузьме Минине». И мама - Ирина Янченко - работала на флоте, на судах, правда, не в нашем пароходстве, а в другой компании. Там она и познакомилась с будущим мужем - отцом Александра.

Александр Янченко пришел в компанию в 2012 году после обучения в Мурманском морском рыбопромышленном колледже им. Месяцева. Его специальность по диплому - техник-судоводитель. Начинать в Мурманском морском пароходстве с должности третьего, затем вырос до второго. В планах - не останавливаться: получить высшее образование и заниматься карьерным ростом. Первым судном Янченко был теплоход «Михаил Стрекаловский», затем работал на «Юрии



Аршеневском». Последний контракт ходил на «Капитане Данилкине». Как характеризуют его коллеги, Александр способен работать, не считаясь со временем, во благо компании и профессионального интереса, обладает организаторскими способностями и надежен при несении самостоятельной вахты.

Александр Янченко занял первое место в конкурсе «Лучший в профессии молодой специалист в 2015 году». Мы поздравляем Александра с этой победой и желаем ему новых свершений на рабочем посту, крепкого здоровья и счастья в личной жизни!

Ирина ЮСУПОВА.
Фото редакции и А. Янченко.

По результатам конкурса «Лучший в профессии молодой специалист 2015 года» были признаны победителями:

- по специальности «Судоводитель»

- Янченко А. С., 2-й помощник капитана т/х «Капитан Данилкин», занявший 1-е место;
- Петренко А. С., 3-й помощник капитана т/х «Натали», занявший 2-е место;
- Пилат В. А., 3-й помощник капитана т/х «Юрий Аршеневский», занявший 3-е место.

- по специальности «Судовой механик»

- Ким С. Г., 2-й механик т/х «Заполярье», занявший 1-е место;
- Ширяев Д. В., 3-й механик т/х «Юрий Аршеневский», занявший 2-е место;
- Гладконогих А. Д., 2-й механик т/х «Котлас», занявший 3-е место.

- по специальности «Судовой электромеханик»

- Филиппов П. Н., электромеханик т/х «Котлас», занявший 1-е место.



Рэм Смирнов.

БЛАГОДАРНОСТЬ НЕ ЗНАЕТ СРОКА ДАВНОСТИ

**Где бы ни был моряк, бороздящий на судне моря
Мирового океана, он всегда помнит свое Отечество,
любит его и бесконечно ему предан...**

Одни подвиги замечают, другие, к сожалению, остаются незамеченными по ряду обстоятельств. 46 лет назад капитан Мурманского морского пароходства Рэм Смирнов совершил героический поступок, спасая жизни 73 подводников с тонущей атомной подводной лодки К-8. И сегодня по истечении стольких лет эта история заиграла новыми красками, поведав тайны и открыв обществу имена героев тех дней.

И все это стало возможным благодаря инициативе поисковой группы курсантов «Морская вахта памяти», созданной в 2007 году, которой руководит доцент факультета навигации и связи Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Марина Русина. «Я начинала работать по этой истории с 7-й дивизией СФ, затем мою инициативу поддержало ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, активно в работу включились курсанты», - рассказала она.

Многое за эти годы удалось сделать поисковой группе: имена героев-подводников были увековечены на их малой родине, установлены памятные доски. В 2015 году по всей стране прошли Дни памяти, посвященные 45-летию подвига экипажа АПЛ К-8. И всегда на этих мероприятиях звучало имя Рэма Смирнова.

Именно Марина Русина связалась с пресс-службой ОАО «Мурманское морское пароходство» еще в прошлом году и рассказала историю, связанную с нашим капитаном, о которой мы не знали ранее и которую публикуем в этой статье.

Трагедия в Бискае

Что же произошло тогда в апреле 1970 года в Бискайском заливе?

К-8 - советская атомная подводная лодка проекта 627А «Кит». Вступила в состав Северного флота 31 августа

1960 года. В апреле 1970 года лодка, находившаяся на боевом дежурстве в Средиземном море, была направлена в район Северной Атлантики для участия в крупномасштабных маневрах ВМФ «Океан-70», посвященных 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Как свидетельствуют источники, во время учений на большой глубине в рубке гидроакустиков начался пожар. Экипаж во главе с командиром Всеволодом Бессоновым начал борьбу за живучесть судна. Через некоторое время К-8 всплыла в надводное положение. В первые сутки происшествствия на боевом посту погибло 30 моряков, среди которых состав первой смены главной энергетической установки. Погибая, моряки успели заглушить ядерные реакторы, предотвратив радиационную катастрофу у берегов Западной Европы.

Больше суток люди, находящиеся на подлодке, сражались один на один с пожаром, оказывали помощь раненым, руководствуясь командами своего командира (после трагедии специальная комиссия определила, что эти указания смогли не только предотвратить радиационную катастрофу, но и спасти жизни многих моряков).

Прошедшее 9 апреля мимо канадское судно «Cluv de Oge» не оказало помощи терпящей бедствие субмарине. Нельзя не учитывать, что в те годы был период так называемой холодной войны, однако, по мнению Марины Русиной, канадское судно нарушило все законы морского братства и международной конвенции «О спасении человеческой жизни на море».

На помощь пришел земляк

К счастью подводников, на вторые сутки аварии рядом с подводной лодкой появилось болгарское судно «Авиор» (переименованное после указанных событий в «Хаджи Димитр»), державшее курс на Кубу. Но из-за небольшой поломки судно ушло

с основного курса и легло в дрейф. Экипаж судна состоял из 46 человек болгарских моряков. А капитаном-наставником был русский капитан Мурманского морского пароходства Рэм Смирнов.

Капитаны субмарины и сухогруза общались при помощи рупорной связи. То, что капитан «Авиора» был русским, сразу внесло элемент доверия в переговоры.

Как рассказала Марина Русина, ей удалось пообщаться с членами болгарского сухогруза, которые в тот рейс находились на судне. И вот, что удалось узнать.

Судно находилось в Атлантике, к северу от Азорских островов, когда вахтенный заметил, что кто-то подает ракетами сигналы о помощи. «Когда рассвело, мы увидели неподалеку советскую подводную лодку. Над по-

Два капитана отдавали приказы, понимая друг друга с полуслова. Они так и не обменялись рукопожатием, так как каждый был на своем посту, на своем корабле.

Сухогруз «Авиор» оставался около субмарины до подхода советских судов 11 апреля, передал им спасенных моряков и только потом лег на свой курс.

Те 73 подводника, кому удалось выжить, утверждают, что своим спасением они обязаны смелым действиям капитана Смирнова и командира Бессонова.

Уходя, капитан и экипаж сухогруза «Авиора» были уверены, что подводники с К-8 уже в безопасности и субмарина будет спасена. Но чуда не произошло. И только спустя много лет они узнали о подробностях подвига экипажа и трагедии К-8.

Именами командира К-8 В. Б. Бессонова и корабельного врача А. М. Соловья, отдавшего свой дыхательный аппарат прооперированному им незадолго до пожара старшине Юрию Ильченко, названы улицы поселка Гремиха. В Гремихе же в 1974 году памяти погибших моряков воздвигнут монумент работы скульпторов Малютина А. И. и Бесчастной О. Я. Монументальная композиция, вписанная в круг, символизирующий шпангоут корабля, в том числе запечатлевает момент подвига корабельного врача Соловья А. М.

верхностью виднелась под углом только ее часть от носа до рубки. Люди стояли по колено в воде. Позднее выяснилось, что произошла авария, при пожаре погибла часть экипажа. Оставшиеся в живых несколько дней ждали спасения в 10 градусной воде - вспоминает Святослав Юрекчеев, один из болгарских моряков.

Сухогруз «Авиор» оказал помощь тонущей субмарине. Через «Авиор» шла связь и пеленг с судна была отправлена телеграмма через Варну в Москву. Несмотря на сильный шторм, рискуя жизнью, моряки торгового флота переправили на «Авиор» 43 подводника, которые больше всего пострадали от аварии. Подводники прыгали в воду прямо с лодки. Болгары поднимали моряков из воды и сразу укутывали в теплые куртки. Уже на своем борту делились едой, и местом в каютах. А на К-8 были переданы теплые вещи, сигареты, пресная вода.

На сигнал «SOS» переданный с сухогруза «Авиор» откликнулись суда «Комсомолец Литвы», «Саша Ковалев», «Касимов», «Харитон Лаптев». На всех судах работали выпускники ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова. Несмотря на опасность и возможность радиационного заражения, капитаны торговых судов и члены их экипажей находились рядом с ползатоппленной лодкой в надежде с улучшением погоды взять лодку на буксир. АПЛ К-8 затонула под утро в темноте 12 апреля. Были немедленно спущены вельботы для спасения более двадцати подводников, оставшихся для несения последней вахты на АПЛ К-8. К сожалению, спасти не удалось никого, так как шторм не оставил людям ни одного шанса. АПЛ ушла на дно почти на глубину более 4600 метров. Всего в результате этой трагедии погибло 52 подводника.

Продолжение на 5-й стр.





Продолжение.
Начало на 5-й стр.

Факты биографии капитана

Каким был наш капитан Рэм Смирнов, который, рискуя жизнью, проявляя волю и мужество, спасал людей, находясь вдали от Родины на судне иностранной компании?

Вот что удалось найти в его личном деле.

Смирнов Рэм Германович родился 18 января 1930 года в Архангельске. Отец - Смирнов Герман Владимирович 1907 года рождения, ходил механиком на речных судах, погиб в войне с белофиннами в 1940 году. Мать - Смирнова Клавдия Ивановна 1910 года рождения, работала директором ресторана УРС СУРПА в Архангельске.

Сразу после окончания Архангельского мореходного училища в 1948 году поступил на работу в Северное государственное морское пароходство (СГМП). Там он познакомился со своей женой Лидией, которая родила ему двоих детей - сына Андрея и дочь Аллу.

В апреле 1957 года Рэм Смирнов был зачислен в штат Мурманского государственного морского арктического пароходства старшим штурманом «Рионгэс». Штурманом он работал на судах п/х «Мста», «Североморск», л/п «Леваневский», д/э «Рионгэс», теплоходах «Дагестан», «Дорогобуж».

Рэм Смирнов в 1959 году поступил на заочное отделение Макаровки для получения диплома судоводителя.

Уже в те годы Рэма Смирнова знали как смелого и организованного моряка, способного в критической ситуации взять на себя ответственность в принятии решения, гарантирующего безопасность вверенных ему людей. 22 апреля 1963 года за умелое проведение работ в борьбе за живучесть парохода «Североморск», попавшего в ураганный шторм, и проявленное при этом мужество он был награжден значком «Почетному работнику морского флота».

В 1965 году он становится капитаном судов заграничного плавания, а в 1966 году получает диплом об окончании ЛВИМУ им. адм. Макарова. В январе 1967 года решением коллегии ММФ Смирнов был утвержден капитаном т/х «Немирович-Данченко».

Несколько слов о судах типа «Станиславский», к которому относился теплоход нашего капитана.

В 1967 году из состава Балтийского морского пароходства Мурманскому были переданы пять теплоходов этой

кационной станции, в ремонте которой зачастую принимал личное участие тов. Смирнов, приучая при этом 4-го штурмана к методу последовательной проверки схемы прибора для отыскания неисправности. В вопросах судовождения в условиях плавания в океане или вблизи материков, в узкостях или каналах показал зрелость в сочетании с разумной осторожностью. Управлять судном во льдах может».

Не каждого капитана отправляли работать за рубеж, а Рэм Смирнов в 1968 году как один из лучших капитанов был рекомендован Министерству морского флота СССР тогдашним начальником Мурманского морского пароходства для работы на судах Народной Республики Болгарии.

тана на болгарских судах «Г. Беньковский» и «Х. Димитр» («Авиор») Государственного морского пароходства «БМФ-Варна». Как следует из характеристики в личном деле, за время своей работы на болгарских судах проявил хорошее знание дела как в вопросах судовождения, так и в вопросах эксплуатации судна. Обязанности капитана исполнял добросовестно, с чувством ответственности за порученное дело.

В личном деле отсутствует информация об участии капитана в спасении подводников с АПЛ К-8. Только в одной из характеристик, датированной октябрём 1970 года было сказано, что «награжден медалью НРБ за оказание помощи бедствующему судну в Атлантическом океане». После этих событий Смирнов был отозван в Мурманское пароходство. По информации представителей Макаровки, капитану Смирнову от командования Северного флота был вручен именной бинокль. Но есть и другая благодарность, от 73-х спасенных членов экипажа АПЛ К-8.

Много раз Рэм Смирнов пытался опубликовать воспоминания о событиях тех дней, но все попытки были безуспешны. Рукопись не принимали из-за грифа «Совершенно секретно» на истории гибели АПЛ К-8.

Рэма Смирнова уже нет в живых, но живы его дети, внуки, супруга. Они проживают в Москве. Безусловно, они рады тому, что имя их отца, деда и его подвиг не забыты.

Перед смертью Рэм Смирнов уничтожил рукопись, так и не поведав миру свою историю этой трагедии. Сегодня усилиями группы «Морская вахта памяти» собран огромный материал для внесения данных о капитане в «Золотую книгу памяти Санкт-Петербурга» и увековечивания его имени на мемориальной доске (доска будет открыта в ГУМРФ при занесении имени Смирнова в Золотую книгу). По мнению Марины Русиной, именно на таких примерах взаимовыручки, помощи на море должно воспитываться новое поколение моряков торгового и военноморского флота. А для нас, работников Мурманского морского пароходства, это очередной повод гордиться компанией и людьми, которые в ней работают!

Ирина ЮСУПОВА.

Автор использовал в своем материале архивные документы ОАО «ММП», информацию, полученную от поисковой группы «Морская вахта памяти» и ее руководителя Русиной М. А., а также открытые источники в сети Интернет.



Памятник
погибшим подводникам
в Мурманске.

серии, построенных в Бельгии в 1956-1958 годах: «Станиславский», «Немирович-Данченко», «Леонид Леонидов», «Иван Москвин» и «Василий Качалов». Суда имели корпуса ледового класса, две палубы, работали в Арктике и на зимней канадской линии «Арктик-Лайн». В начале 80-х годов все они были выведены из эксплуатации.

К моменту назначения на «Немирович-Данченко» Рэм Смирнов был уже созревшим командиром морского флота для выполнения роли капитана на судах дальнего и арктического плавания. «Теоретически достаточно хорошо подготовлен, и этот фактор в значительной степени поднимает его авторитет в глазах подчиненных командиров, - характеризовал его в служебной аттестации капитан-наставник пароходства А. Бромберг. - В зимнем плавании 1967 года нередко были случаи выхода из строя радиоло-

В период с августа 1968 года по сентябрь 1970 года по контракту между в/о «Внештехника» Министерства внешней торговли СССР и в/о «Техноимпекс» Министерства внешней торговли НРБ работал в должности капи-

Уважаемые читатели, ветераны!

Если кто-то из вас располагает хоть какой-то информацией о Рэме Смирнове, ходил с ним в море, слышал о нем или об этой истории от моряков, просим сообщить в редакцию по телефону (8152) 48-10-18.

Наш e-mail: press@msco.ru

Почтовый адрес: 183038 г. Мурманск, ул. Коминтерна, 15, главному редактору «АЗ» Юсуповой И. Р.

ЖИЗНЬ В ВЕКАХ

17 мая 2017 года Монреалю, одному из главных портов захода судов «Арктик-Лайна» Мурманского морского пароходства, исполняется 375 лет. Официальная дата начала празднования 375-летия Монреаля - 21 декабря 2016 года.

Монреаль является самым крупным городом в провинции Квебек и вторым по величине в Канаде. Первоначально он назывался Вилль-Мари (город Марии). Современное название Монреаль произошло от горы Мон-Руайаль (Королевская гора), находящейся в центре города. На средне-французском это звучало как Монт Реаль.

История Квебека тесно связана с судьбой отважного мореплавателя Жака Картье (родился в 1491 году в Сен-Мало, Франция). Известно, что 18 марта 1534 года Жак Картье отплыл из Сен-Мало, чтобы изучить для короля Франции Франсиска I внутренние земли и водные пути Северной Америки. До этого он уже изучал восточный берег Америки в Бразилии. Сейчас его цель состояла в том, чтобы найти дорогу в Индию, Китай и Японию, находящуюся на одной параллели с Францией. Если бы он смог туда добраться, Картье был бы в состоянии установить контроль над территорией и торговлей на новом морском пути к богатствам Востока.

Первый визит

Два небольших судна под командованием Жака Картье в конце 1534 года, отклонившись от берегов острова Ньюфаундленд, вошли в огромный залив, устье неизвестной реки. Мореплаватели окрестили залив и реку именем Святого Лаврентия, так как открытие произошло в день этого французского святого. Именно тогда Жак Картье начал свои исследования залива и реки, внесшие неоценимый вклад в дальнейшее изучение загадочной страны.

Первое же известное путешествие по реке Св. Лаврентия было совершено в следующем году, когда Картье вернулся в качестве главы новой экспедиции. Плывая по течению на трех небольших судах, он достиг индейской деревни Стадакона, рядом с местом, где теперь располагается современный Квебек. Далее вверх по течению он добрался до конца прохода, пере-



www.liveinternet.ru

крываемого большим островом на реке. Здесь он нашел другую индейскую деревню под названием Ошлага (франц. Хочелага) на месте современного Монреаля. С возвышенности за этой деревней, которую он назвал Монреаль, он увидел пороги, закрывающие доступ к неисследованной части реки Св. Лаврентия. В Стадаконе Картье и его спутники провели суровую зиму, прежде чем смогли отправиться в обратный путь весной.

В последующие годы эти исследования явились ключом к освоению огромной территории, ставшей Канадой. И не знал тогда мореплаватель, что имя его не сотрется в веках, станет широко известно, популярно и увековечено канадцами в многочисленных названиях. И что нарекут его первооткрывателем Канады.

Один из самых грандиозных мостов Монреаля, который гордо носит его имя. Мост длиной 334 метра был сооружен в 1930 году. Въезд на мост ознаменован постаментом с бюстом мореплавателя.



www.travels.md

Но вернемся снова в 1534 год, когда при приближении к неизвестным берегам Жак Картье был буквально потрясен видом первобытного леса, тучами непуганых птиц, облепивших прибрежные скалы, изобилием рыбы и удивительными животными. Одно из них было описано так: «Огромный зверь размером с крупного быка. Из пасти торчат два клыка наподобие слоновьих бивней, а сам он плавал в воде». То был неведомый морякам морж. Продолжая путь вверх по реке Сагинэй, моряки встретились с двумя небольшими флотилиями. Сидевшие в лодках индейцы дружески махали руками и выкрикивали какое-то приветствие. Но Картье на всякий случай решил встретить их залпом из пушек. Тем не менее индейцы на следующий день появились вновь и стали показывать меха, приглашая моряков к обмену. После довольно скупого общения с аборигенами первое плавание Жака Картье завершилось. При отплытии пленили двух индейских юношей с целью выучить их французскому языку и сделать переводчиками на будущее, если судьбе будет угодно повторить вновь их плавание к неизвестным берегам.

Второе путешествие Картье

И действительно, спустя восемь месяцев после первого плавания - в мае 1535 года, Жак Картье прибыл в устье реки Святого Лаврентия во второй раз, чтобы продолжить плавание уже внутрь континента. Доплыл до большой индейской деревни Стадакона. На ее месте в 1608 году был основан город Квебек-сити, самый древний канадский город, нынешняя столица провинции Квебек.

Квебекская крепость - военное укрепление, расположенное на мысе Диаман в городе Квебек. Прилекая к полям Абраама, она является неотъемлемой частью укреплений старого города. Квебек - единственный город в Северной Америке, сохранивший ансамбль своих военных оборонительных сооружений. Спустя некоторое время форт был преобразован в замок Фронтенак, или Шато Фронтенак (официальное название Фэрмонт Ле Шато Фронтенак) - роскошный гранд-отель в стиле средневекового французского замка (шато).



http://mapio.net/o/3334667/

Мне приходилось бывать в Квебеке неоднократно по роду своей работы в Канаде, и прекрасные виды на старый город и могучую реку Святого Лаврентия сохранились в памяти на всю жизнь.

Однако вернусь к индейцам, которые сначала бросились бежать, но привлеченные криками доставленных назад из Франции индейцев-переводчиков вернулись обратно. На следующий день прибыл сам верховный вождь по имени Доннаконна. Как гипнотизированные, слушали гости рассказы индейцев-переводчиков об увиденном ими во Франции, о вожде французов под названием Король. Вместе с Доннаконной корабли французов двинулись вглубь страны по реке Св. Лаврентия. Добрались до родной деревни вождя под названием Ошлага. Отрывки из дневника Жака Картье: «Здесь в изобилии растут дубы. Они столь же прекрасны, как и те, что произрастают в лесах Франции...Среди полей деревня Ошлага, соседствующая с горой, склоны которой сплошь возделаны. А с вершины горы видно далеко окрест. Мы дали той горе название Мон-Руайаль - Королевская гора».

Красивейшее место эта Королевская гора! Картье дальше написал в своем дневнике: «Мы окинули взором местность, расстилающуюся более чем на тридцать лье вокруг. По направлению к устью реки тянулись цепи гор. В долине лежат отличнейшие пахотные земли, какие только можно себе представить. И насколько хватает глаз, видна эта река, могучая, широкая и полноводная».

Потом была жестокая зима в форте, сооруженном моряками. А весной 1536 года надо было отправляться в обратный путь. У Жака Картье возникло желание увезти с собой во Францию вождя Доннаконну с тем, чтобы предъявить его королю. А от короля требовалось только одно - дать деньги на третью экспедицию в открытые Жаком Картье земли. Стоило Доннаконне появиться в форте, как на него набросились французы и пленили. Французы пообещали через год вернуть вождя домой. Увы, король Франциск I денег не выделил, Доннаконна умер во Франции.

На свои средства Картье побывал в открытых им краях еще раз в 1541 году. Но третье путешествие открытий ему уже не принесло. Умер Жак Картье, национальный герой Канады, в приморском французском городке Сен-Мало в Бретоне в 1557 году.

А вслед за тем моряком на новые земли пришли... охотники, торговцы мехами, искатели золота, миссионеры и много-много ссыльных каторжников. Пришли и основали вдали от Европы колонию Новая Франция. Нынешние их потомки называют себя не французами, а франкофонами. Они помнят о своем французском происхождении. Не будет преувеличением сказать, что Людовик XIV провел успешный эксперимент по выведению нации. Именно от его «дочек» (благонравные девицы, которые пожелали бы переплыть океан и выйти там замуж) произошли 11-12 миллионов современных франкоканадцев, живущих в Канаде и США. Потомками «дочек короля», например, являются святой Андре Бессет (брат Андре), Хиллари Клинтон (одна из основных кандидатов на пост президента США на выборах 2016 года), Анджелина Джоли (киноактриса), Мадонна Луиза Чикконе (певица Мадонна) и др. Вскоре после французов пробрались сюда же американские англичане. Они долго сражались с французами с переменным успехом. Все вместе, французы и англичане, истребляли и использовали как рабов местных индейцев. Однако и по сей день индейцы живут обособленно в своих резервациях, говорят на своем языке, не желая иметь ничего общего с белыми. Конечно, сегодня они не ходят в перьях, одеваются так же, как белые люди, у них в резервациях такие же магазины,



www.echo.msk.ru

квебекские власти оказывают им всяческую помощь, но за четыре века они почти не смешивались с белым населением.

Теперь на вершине Королевской горы лежит бронзовая книга, на которой на двух государственных языках Квебека, французском и английском, начертаны слова о том, что именно здесь, на вершине горы Мон-Руайаль, стоял когда-то отважный капитан Жак Картье, которому город Монреаль обязан своим именем. И в этом городе, расположившемся на огромном острове посреди полноводной и быстрой реки Сен-Лоран, его именем названы улицы и площади.

Василий ЛОБАН.

При подготовке материала автором использованы следующие источники: *Википедия; Toronto: University of Toronto Press, 1993; Е. Соколова «Жак Картье, моряк из Бретона».*



Поздравляем вас, коллеги!

В июле мы поздравляли с юбилейными датами наших коллег - моряков и береговых работников нашей компании:

Иванова Сергея Михайловича - боцмана т/х «Виктор Ткачев»;
Терещенкова Евгения Михайловича - матроса 1-го кл. т/х «Клавдия Еланская»;
Суховееву Ирину Викторовну - уборщика служебных помещений группы хозобслуживания зданий управления;
Зинченко Сергея Владимировича - капитана т/х «Юрий Аршеневский»;
Сокольникову Ирину Николаевну - повара 3-й кат. т/х «Клавдия Еланская»;
Пчелинцеву Елену Александровну - буфетчика т/х «Михаил Кутузов»;
Балезина Бориса Викторовича - матроса 1-го кл. т/х «Заполярье»;
Кошук Анатолия Михайловича - токаря-кладовщика-моториста 1-го кл. т/х «Заполярье»;
Банникову Марину Вячеславовну - старшего инспектора канцелярии;

Плотникова Сергея Леонидовича - боцмана т/х «Котлас»;
Тарасенко Игоря Николаевича - 2-го механика т/х «Капитан Данилкин»;
Лотарева Максима Викторовича - 2-го механика т/х «Хатанга»;
Тылычко Николая Николаевича - 3-го механика т/х «Капитан Свиридов»;
Лупашку Эльвиру Герасимовну - ведущего специалиста отдела учета и анализа экономической службы;
Титаева Алексея Николаевича - 3-го механика т/х «Юрий Аршеневский»;
Гайнанову Розу Ильшовну - инженера-программиста 1-й кат. службы информационных технологий;
Рыбалкина Николая Викторовича - 2-го помощника капитана т/х «Капитан Свиридов».

Вам, родившимся в июле 1951, 1956, 1961, 1966, 1971, 1976, 1981, 1986 годов, наши слова сердечной признательности за преданность родному предприятию, коллективу, морской профессии, верность славным традициям орденосного Мурманского морского пароходства. Крепкого флотского здоровья, семейного счастья и личного благополучия! Пусть жизненные штормы и невзгоды обойдут вас стороной!

Доброго здоровья ветеранам!

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

С 85-летием

Вересоцкого Эдуарда Сергеевича, почетного работника морского флота, почетного полярника, заместителя начальника по кадрам ММП. Эдуард Сергеевич награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалями. Ныне он проживает в Москве, его трудовой стаж в Мурманском пароходстве 11 лет.

Сеничеву Зинаиду Николаевну, мурманчанку, участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, бухгалтера СМТС. Ее трудовой стаж в компании 18 с половиной лет.

Куруптева Владимира Ивановича, участника трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, инженера УТЭФ. Ныне Владимир Иванович проживает в Архангельске, его трудовой стаж в пароходстве 44 года.

Карандашеву Евгению Кирилловичу, мурманчанку, участницу трудового фронта в годы Великой Отечественной войны, ветерана труда, горничную гостиницы «Морьяк». Она отработала в пароходстве 19 лет.

С 80-летием

Котину Ницу Ивановну, мурманчанку, ветерана труда, уборщицу АХО, отработавшую в Мурманском пароходстве более 30 лет.

С 75-летием

Токареву Анастасию Гурьяновну, мурманчанку, ветерана труда, техника АСУ ИВЦ. Анастасия Гурьяновна отработала в Мурманском пароходстве 18 лет.

Фролову Анну Степановну, мурманчанку, ветерана Великой Отечественной войны (узник лагерей), ветерана труда и ММП, комплектовщицу мехпрачечной. Ее трудовой стаж в компании более 32 лет.

Блинова Анатолия Михайловича, мурманчанина, ветерана труда, водителя автобазы. Анатолий Михайлович отработал в Мурманском пароходстве 31 год.

Шмелева Виктора Ивановича, ветерана труда и ММП, боцмана т/х «Капитан Свиридов», проживающего в Мурманске. Его трудовой стаж в пароходстве 40 лет.

Костина Александра Александровича, мурманчанина, начальника радиостанции т/х «Тоня Бондарчук». Трудовой стаж Александра Александровича в Мурманском пароходстве 38 лет.

Подлиппную Светлану Ивановну, инкорреспондента коммерческого отдела, ныне жительницу Севастополя. Светлана Ивановна отработала в компании 26 лет.

С 70-летием

Полякову Тамару Андреевну, горничную ДМО «Морьяк»,

ныне проживающую в городе Почеп Брянской области. Ее трудовой стаж в компании 21 год.

Плясову Людмилу Степановну, ветерана труда и ММП, инженера 1-й категории, проживающую в Мурманске. Трудовой стаж Людмилы Степановны в пароходстве 28 с половиной лет.

Сюхину Людмилу Ивановну, старшую горничную гостиницы «Морьяк», мурманчанку. Она отработала на предприятии 27 лет.

Хромушкина Александра Борисовича, почетного работника морского флота, ветерана труда, моториста-механика т/х «Толя Комар», ныне жителя города Кропоткин Краснодарского края. Его трудовой стаж в компании 37 с половиной лет.

Яблокова Валерия Александровича, ветерана труда,

слесаря-судоремонтника БТОФ, ныне проживающего в городе Дмитров Московской области. Валерий Александрович отработал в пароходстве более 22 лет.

Ильенкова Василия Игнатьевича, 2-го механика т/х «Звенигород», ныне проживающего в Санкт-Петербурге. Стаж его работы в пароходстве 31 год.

Бурсона Александра Евгеньевича, ветерана труда, группового диспетчера отдела флота, ныне проживающего на Украине - в Одессе. Александр Евгеньевич отработал в Мурманском пароходстве более 26 лет.

Дедкова Владимира Михайловича, ветерана труда, водителя СМТО, жителя Санкт-Петербурга. Его трудовой стаж в пароходстве 37 лет.

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



СООБЩАЕТ СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

Память об ушедших

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

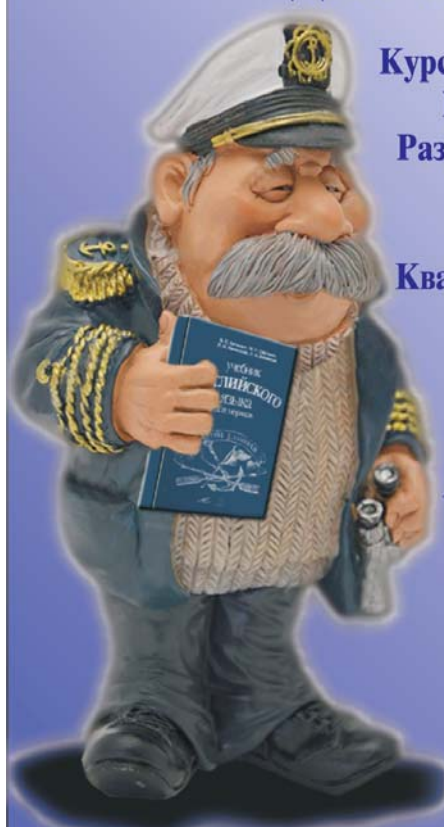
С глубоким прискорбием сообщаем, что **14 мая** на 74-м году ушел из жизни матрос-моторист теплохода «Виктор Ткачев» **Кривобок Алексей Иванович**, почетный полярник, почетный работник морского флота. Он от-

работал в Мурманском пароходстве более 43 лет.



Пусть добрая память надолго останется в наших сердцах. Пусть земля ему будет пухом.

КУРСЫ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА ДЛЯ МОРЯКОВ



Курсы - по индивидуальной программе.
 Подготовка к собеседованиям.
 Развитие навыков разговорной речи, умения общаться в англоязычном экипаже.
 Квалифицированные преподаватели.
 Обучающие программы от компании Marlin's.

ЦЕНТР ПО ПОДГОТОВКЕ
И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ КАДРОВ
ОАО «МУРМАНСКОЕ
МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО»

Адрес: г. Мурманск,
 Портовый проезд, 31а

Справки по телефону:
 (8152) 48-14-59



арктическая

Ежемесячная информационно-аналитическая газета



ЖИЗНЬ ПО ФЭНШУЙ

ЧАСТЬ 2

Уважаемые читатели!

Продолжаем публиковать материал о фэншуй, древне-китайском учении достижения гармонии с окружающим пространством, начатый в выпуске № 6. В этой части статьи речь пойдет о кухне и детской комнате.

От редакции.



Кухня

Еще одним важным помещением в квартире является кухня, поскольку пища для человека имеет такое же значение, как и сон. А на кухне объектом № 1 выступает, конечно же, плита или очаг. Месту непосредственного приготовления пищи в фэншуй уделяется самое пристальное внимание. Считается, что плита не должна «видеть» входную дверь в квартиру, иначе блага, входящие в дом, могут «сжечься». Если такая ситуация сложилась, то лучше установить дверь, перегородку, ширму и т. п.

Еще рекомендуется соблюдать и такое важное условие: кухню лучше расположить как можно дальше от входной двери, чтобы благоприятная энергия Ци, несущая процветание, прошла некоторое расстояние по дому и только потом встретила очаг. Достаточно популярные в наше время различные перепланировки, в результате которых кухню объединяют с гостиной, не запрещаются в фэншуй. Однако если речь идет о квартире-студии, особенно о небольшой, то здесь главное условие - кровати не место вблизи плиты.



<http://ngk54.ru/>

Теперь нужно посмотреть, как плита располагается относительно других объектов кухни. Плита относится к элементу Огонь (древние считали, что из пяти первоэлементов Воды, Древа, Огня, Земли и Металла состоит все во Вселенной). Огонь - мощная сила, поэтому устанавливать плиту напротив или рядом с холодильником, раковиной, посудомоечной или стиральной машиной (эти предметы принадлежат к элементу Вода) недопустимо, поскольку это может провоцировать конфликты стихий Огня и Воды. В таком случае и отношения домочадцев могут страдать от ссор и недопонимания. Можно ли как-то исправить положение? Конечно. И для этого прибегают к «посреднику» - элементу Древо. Можно взять ка-

кую-нибудь деревянную поверхность шириной не менее 2 см (именно деревянную, не ДСП) и незаметно расположить между холодильником и плитой, например, если они рядом. В таком случае символически конфликт будет исчерпан.

У многих на кухне микроволновая плита стоит на холодильнике. Это также небезопасно с точки зрения фэншуй. Микроволновка относится к элементу Огонь, а холодильник - к Воды. Здесь также можно обратиться к элементу Древо, но лучше вообще отказаться от микроволновой печи, ведь с точки зрения традиционной китайской медицины она очень вредна для здоровья.

Большое внимание уделяется на кухне также цветовой гамме. Речь идет об основном цветовом фоне, а не об отдельных элементах. Самыми неблагоприятными цветами считаются синий и черный. Они представляют собой также стихию Воды (здесь необходимо пояснить, речь идет не о воде как о химическом веществе, которое является основой жизни человека, а о символическом первоэлементе Вода). Следующими по степени неблагоприятности выступают цвета, относящиеся к элементу Металл: белый, серый, золотистый и другие «металлические». Поскольку Огонь символически плавит Металл, это также чревато конфликтами.

Какими рекомендациями фэншуй можно воспользоваться в таких случаях? Например, если у вас на кухне основной цвет белый или серый, то можно добавить цвета Земли: различные оттенки бежевых - от светло-пастельных до темно-коричневых. В таких случаях важно, чтобы были внесены не отдельные элементы цвета, а значительный объем, например, можно поменять цвет фартука или сделать декоративную стену в цветах Земли.

Если кухня имеет значительное количество синего или черного цвета, то корректировать влияние элемента Вода можно, добавив большой объем зеленого цвета или расположив на кухне большие растения.

Самыми же благоприятными цветами на кухне с точки зрения фэншуй являются зеленый и красный.

Организовываем детскую

Если у ребенка отдельная комната, то самое главное - правильно ее зони-

ровать. Часто бывает так, что окно расположено прямо напротив входа в комнату. В таких случаях лучше на окна повесить плотные шторы, чтобы приходящая энергия Ци сразу не вылетала в окно, а оставалась в комнате. Этот совет универсален для всех помещений. Также не подходят для детской большие зеркала. При их наличии ребенку бывает сложно выспаться. Детская кровать так же, как и у взрослых, должна располагаться как можно дальше от двери, так как энергия, идущая от двери, очень сильна. Этот фактор также может негативно сказаться на качестве сна и отдыха.



design-homes.ru

Кровать лучше расположить изголовьем к стене. Однако для кроваток малышей это не обязательно. Главное, чтобы изголовье имело опору, было глухим, то есть чтобы в нем не было отверстий. Это относится к кроваткам, состоящим из брусев. В таких случаях лучше закрыть изголовье чем-то плотным: шторками, декоративным материалом, деревянной панелью и т. п. Это обеспечит малышу хороший сон и самочувствие. Кроме того, такую кроватку из брусев лучше загородить специальным ковриком, покрывалом таким образом, чтобы ребенку изнутри не были видны перекладки.

Если площадь комнаты позволяет, то сначала лучше обустроить спальное место ребенка, а затем учебный стол. Другие объекты в детской можно располагать по желанию, главное, чтобы они не имели агрессивных форм, направленных непосредственно на кровать или стол.

Следует позаботиться, чтобы спальное место ребенка было защищено от влияния неблагоприятных предметов: острых углов предметов, нависающих полок, шкафов, громоздких осветительных приборов, отражающих поверхностей. Все эти факторы разрушают энергию, нарушают качество сна, создают чрезмерную активность.

Не самый лучший вариант для детской - двухъярусные кровати и многофункциональные зоны, в которых

кровать находится сверху, а рабочий стол - внизу. Когда ребенок спит на втором ярусе, то ему сложно бывает выспаться, он может быть очень беспокойным, раздражительным, гиперактивным. Однако двухъярусные кровати в силу дефицита места могут применяться. В таком случае детям лучше периодически меняться местами, или наверх можно положить спать того из детей, кто более спокоен. Слишком эмоциональным детям лучше спать на первом ярусе. Таким образом можно корректировать эмоциональный фон в детской и даже избегать конфликтов. Но, тем не менее, если место позволяет, то с точки зрения фэншуй предпочтительнее иметь две кровати, чем одну двухъярусную.

Рабочий стол ребенка лучше расположить так, чтобы он, выполняя домашние задания, не смотрел в стену. Родители хотят, чтобы их дети хорошо учились, хорошо усваивали новую информацию. Однако довольно сложно постигать новое, видя перед собой такое препятствие, как стена. Лучше будет поставить стол так, чтобы ребенок сидел спиной к стене (так он будет получать поддержку) и видел перед собой пространство (это поможет ему лучше запоминать и усваивать новую информацию). Также хорошо, сидя за столом, видеть дверь в комнату.

Что касается различных изображений, предметов декора, то табу для детской - различные агрессивные животные, предметы, военная тематика и т. п. Находясь в таком окружении, дети воспринимают информацию на бессознательном уровне, что очень сильно влияет на их эмоции и самочувствие. Цветом можно немного скорректировать состояние ребенка. Если малыш слишком беспокоен, то лучше отказаться от чрезмерно ярких цветов обоев, мебели, постельного белья, а наоборот, привнести больше нежных или нейтральных оттенков. Для таких детей противопоказаны в их комнатах аквариумы, террариумы, игрушки больших размеров.

Таким образом, осмотрев свой дом под другим углом, вы можете, применяя рекомендации фэншуй, сделать его более гармоничным. Ведь именно в этом и заключается главная цель древнекитайского учения - сделать место обитания человека благоприятным и гармоничным.

Татьяна ВРУБЛЕВСКАЯ,
консультант по китайской
метафизике.