



## Честь, совесть и преданность флоту

■ Жизненное кредо капитана Андрея Майера

стр. 2

## Конкурс продолжается

- История удивительного спасения
- Как теплоход с вертолетом столкнулся

стр. 4



### ОБРАЗОВАНИЕ

# Мы выбираем, нас выбирают

**В** СГУВТ прошла Ярмарка вакансий, на которую съехались 38 представителей работодателей со всех регионов РФ.

Ярмарка вакансий — всероссийское мероприятие, направленное на определение профессиональной ориентации учащихся университета и взаимодействие вуза с ведущими представителями отрасли и смежных отраслей — потенциальными работодателями по вопросам организации практики трудоустройства, направленное на повышение эффективности совместного развития приоритетных направлений.

На церемонии открытия ярмарки ректор СГУВТ Татьяна Зайко благодарностью всем, кто приехал на это мероприятие, и тем, кто плодотворно сотрудничает с университетом на протяжении многих лет.

Заместитель полномочного представителя Президента РФ в Сибирском федеральном округе Вадим Головкин поблагодарил профессорско-преподавательский состав СГУВТ за грамотных студентов, которые в дальнейшем смогут показать положительную динамику в отрасли.

С приветственным словом перед потенциальными работодателями, студентами и преподавателями СГУВТ выступил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей Тарасенко, который отметил, что все выпускники университета должны быть обеспечены работой по специальности. Замруководителя Росморречфлота провел награждение преподавателей и доцентов памятными знаками «10 лет Росморречфлоту».

Руководитель Федерального бюджетного учреждения «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Сергей Павлушкин выразил надежду на то, что молодые и профессиональные кадры уже в эту навигацию придут на предприятия отрасли. А проректор по учебной работе, кандидат технических наук доцент Алексей Жаров рассказал, что студенты университета — не только профессионалы своего дела, но и активные участники творческих городских, региональных, всероссийских и международных конкурсов. И в каждом выступлении они верны флотским традициям. К примеру, на Международном юбилейном фестивале самодельности транспортных вузов «ТраспАрт-2018» творческий коллектив СГУВТ наиболее ярко соответствовал тематике конкурса и наглядно продемонстрировал свои таланты, представив творческий номер «Дорогами дружбы».

Продолжение на стр. 3

# На Вахте

## речники Обского бассейна

Газета для работников водного транспорта

Издается с 1931 года

№2 (24)

28 февраля 2019 года

### ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ

# Навигация-2019: шесть главных вопросов

**Н**а очередном Общественном совете Обского бассейна, прошедшем 12 февраля, обсудили планы на будущую навигацию и изменение тарифов на использование инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Отдельной темой для обсуждения стали вопросы оборудования мест погрузки-выгрузки грузов и снижения транспортных происшествий на воде.

### Государственное задание

В первую очередь обсудили государственное задание на навигацию 2019 года. Так, согласно сообщению первого заместителя руководителя — главного инженера ФБУ «Администрация Обского БВП» Павла Мешкова, объем субсидий, выделенный Росморречфлотом учреждению для выполнения госзадания, в 2019 году составляет 827 млн. рублей. Это на 11,3% больше, чем в прошлом году, но для полноценного выполнения работ по содержанию внутренних водных путей и гидротехнических сооружений недостаточно и дефицит средств будет присутствовать.

Важнейшим фактором для осуществления основной деятельности является наличие в достаточном объеме топлива для производства путевых работ. На сегодня прогноз цен колеблется от 55 тыс. руб./т до 58 тыс. руб./т, что, соответственно, на 20-27% больше уровня прошлого года.

В этом году судовладельцы Алтайского края направили в адрес Администрации предложение о переносе сроков начала и окончания действия освещения судоходной обстановки на участках рек Бия, Катунь и Обь на более ранние сроки. Предполагается начать освещение не с 1 июня, а с 1 мая, и окончить его на месяц раньше запланированного — 26 сентября.

В настоящее время вопрос этот еще не решен, находится в управлении внутренних водных путей Росморречфлота, — объяснил судовладельцам Павел Мешков. — Открытие и закрытие действия средств навигационного оборудования на остальных участках бассейна, а также освещение судоходной обстановки будет происходить согласно плановым срокам. Продолжим также планомерную работу по привлечению новых технологий для оборудования: в навигацию 2019 года плани-



руется оснастить один из остановочных участков шестого плеса новыми фонарями с перезаряжаемым источником питания.

### Тарифы новые, планы прежние

В 2019 году Федеральной антимонопольной службой России принято решение об изменении государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий по использованию инфраструктуры внутренних водных путей в части неприменения ценового регулирования на указанную категорию услуг.

Соответствующий приказ от 03.12.2018г. №1676/18 зарегистрирован в Минюсте России 27 декабря 2018 года и вступил в силу в текущем году.

Для федеральных бюджетных учреждений это означает, что с 2019 года тарифы на услуги по использованию инфраструктуры ВВП, рассчитанные на основании фактических затрат, не подлежат утверждению в ФАС России. Услуга будет оказываться судовладельцам на платной основе, размер тарифа — утверждаться руководителем учреждения и за 10 дней до введения в действие тарифов направляться в ФАС для уведомления. В обязанности учреждения будет входить ежеквартальная публикация сведений об объемах оказанных услуг и о применяемых тарифах на официальном сайте в сети Интернет.

В настоящее время разрабатывается и согласовывается форма договора, который будет предложен судовладельцам, — рассказал первый заместитель руководителя — капитан Обского бассейна внутренних водных путей Андрей Фомин. — В договоре будет учитываться объем услуг, оказанных администрацией на участке. Договор практически готов, тарифы будут пред-

ставлены к середине марта.

Эта информация вызвала у судовладельцев неоднозначную реакцию. Но, как пояснили специалисты ФБУ, последние три года учреждение ежегодно несло порядка 6 млн. рублей убытков. Введение тарифов, определенных на основании ожидаемых расходов, позволит исправить эту ситуацию.

Зато неизменными остаются планы на навигацию 2019 года: по увеличению судовладельцев, кардинальных изменений в объемах грузоперевозок не произойдет.

По состоянию на 12 февраля, общий объем перевозок, запланированный на навигацию 2019 года, составляет 3 млн. 200 тыс. тонн, — рассказал генеральный директор ОАО «Томская судоходная компания» Сергей Ведерников. — В том числе: транзитных грузов — 2 млн. 600 тыс. тонн, 1 млн. 200 тыс. тонн по участку р. Обь устье НПК — устье р.Томь и 600 тыс. тонн местных перевозок. По пассажирским перевозкам изменений также не прогнозируется: мы ежегодно перевозим порядка 80-90 тыс. пассажиров, это количество сохранится в этом году.

Сохранить показатели предыдущих лет планируют и другие судовладельцы.

### Как повысить безопасность?

Подняли на Общественном совете и вопрос о проблемах внутреннего водного транспорта, связанных с безопасностью эксплуатации мест погрузки-выгрузки грузов, посадки-высадки пассажиров. Сегодня остро стоит вопрос о том, что для организации таких мест необходимо в первую очередь определиться с границами земельных участков и береговых полос, где они расположены, и оформить их в соответствии с требованиями законодательства РФ.

К решению проблемы выразило готовность подключиться министерство транспорта Новосибирской области. Чтобы проработать этот вопрос, было решено организовать рабочую встречу с участием представителей МИНИСТЕРСТВА транспорта региона, муниципалитетов, ФБУ «Администрация Обского БВП» и судовладельцев по вопросам организации мест высадки пассажиров.

Также на совете подняли проблему транспортных происшествий. К счастью, в Обском бассейне она не столь актуальна, однако и здесь в 2018 году случались нештатные ситуации. Как организуют мероприятия по повышению безопасности судоходства в АО «Томская судоходная компания», собравшимся рассказал Сергей Ведерников.

В прошлом году у нас было пять инцидентов, связанных с посадкой на мель и выходом за кромку судовых ходов. На первом месте среди причин происшествий — неопытность экипажа, на втором — погодные условия, реже происшествия случаются из-за несогласованных действий между судоводителями и путейцами, — рассказал Сергей Николаевич. — Чтобы предотвратить повторение ситуаций в дальнейшем, в компании в межнавигационный период каждый случай обсуждают с капитанами и руководителями эксплуатационных служб, проводят совещания с представителями ФБУ «Администрация Обского БВП».

В ходе Общественного совета представителями ФБУ «Администрация Обского бассейна» было предложено воспользоваться опытом крупнейшей в бассейне судоходной компании и совместно с ОУГРН Ространснадзора и судовладельцами организовать проведение обучающих семинаров по вопросу повышения безопасности плавания судов.

Ася МАЛЮТИНА

## ЮБИЛЕЙ

## Честь, совесть и преданность флоту

Эти три слова — жизненное кредо капитана Андрея Майера из Томской судоходной компании. Друзья и близкие вспоминают еще одно его качество — смелость. Недавно Андрею Александровичу исполнилось 70 лет — за эти годы накопилось немало историй, в которых свой девиз он подтвердил делом.

Преданность делу доказана долгими годами службы: любовь к флоту у Андрея Александровича со школьной скамьи.

— Это мое призвание, — просто объясняет он. — Я вырос на берегу Оби в селе Ташара. И уже в 8-м классе работал матросом на пароме в совхозе. Мне, мальчишке, доверяли перевозить людей, технику с одного берега на другой.

Тогда его судьба и определилась окончательно, стало понятно, что путь у него один — в речники. Окончив после школы Новосибирское речное училище, Андрей Майер трудился мотористом на сухогрузах, на пассажирском теплоходе «Мария Ульянова», затем первым штурманом на ОТ-2032. Это было временем получения опыта, который пригодился ему на всю жизнь. Капитаном теплохода был потомственный речник Валентин Семенович Манаков, учиться у него было большой честью и удачей. Именно он впервые провел от устья Томи в Нижнеартаговск состав из десяти барж. Андрею Майеру доводилось и самому водить такие составы, а уж сегодняшние составы из шести барж для него и вовсе привычное дело.

## 40 лет дружбы

— С Андреем Александровичем уже много лет — со времен работы Западно-Сибирского речного пароходства, — рассказывает давний друг и коллега капитана Майера Николай Воробьев. — Проведя всю жизнь на реке, он мечтал покорить морские просторы. И ведь исполнил свою мечту: на южных морях побывал недавно, а в северных ходил не раз.

Первый раз в море Андрей Майер побывал в 30 лет. Тогда в Будапеште на Обудайском заводе начали выпускать для СССР большую серию кораблей. Один из них должен был переправить в Новосибирск именно Андрей Александрович. Так и прои-



Поздравления юбиляру

зошло его знакомство с ОТ-2125, который навсегда станет для него и домом и лучшим другом, ведь и сегодня, спустя 40 лет, он ходит именно на этом корабле.

Через всю Европу прошел капитан Майер, чтобы доставить теплоход в Новосибирск: через Венгрию, Югославию, Румынию, Болгарию, Черное море, Волго-Донский канал, Волгу, Беломор-Балтийскую систему, Белое, Баренцево, Карское море, Обскую губу.

В Обской губе Андрею Александровичу пришлось побывать еще не раз. До сих пор вспоминают он и его товарищи, что крен в губе — под 45 градусов, что волна порой хлещет через мостик, а качает так, что вещи летают по каюте. Вспоминают, и сами удивляются — как хватило отваги и безбашенности ходить туда не раз и не два?

— С Андреем Александровичем я работал с 1997 года, первым штурманом к нему пришел. Две навигации с ним отработал, а потом пути разошлись, — вспоминает Александр Гаврилов, капитан РТ-786 «Томской судоходной компании». — Вновь встретились в 2009-м в Заполярье. От пароходства нас двоих послали — Майер на своем двухтысячнике и я на шестисотильнике. Эти судна не



ОТ-2125 навсегда стал для капитана и домом и лучшим другом

предназначены для работы в таких условиях, но приходилось. И скажу я вам, когда теплоход готов нырнуть под воду и не вернуться оттуда — это очень страшно. Помню, Андрей Александрович мне тогда говорил: «Нам-то на двухтысячнике плохо, а когда представим, каково вам, так вообще ужас».

В этом весь Майер — думать о других, когда своих забот полон рот. Но по-другому он не может — поступает всегда по совести. Даже если страшно, даже если сложно, даже если трудно.

## Честь и безопасность

Потому, быть может, и сложилось у коллег мнение, что Майер любит опасность, а о его смелости ходят легенды. Сам он отрицает любовь к экстриму.

— На воде и так все время находишься в опасности, тем более в Сибири, с ее экстремальным климатом, — говорит он. А от опасности не прятается не потому, что любит пощекотать нервы, а потому, что считает нужным сохранять

честь капитана, честь компании, в которой служит. И если для этого приходится идти на огромный риск — что ж тут поделаешь?

— Буквально несколько лет назад Андрей Александрович спас Томск от наводнения, — рассказывает капитан РТ-345 Андрей Жойдинов. — Весной во время ледохода ледовые массы остановились в районе города. Уровень воды в Томи почти достиг критической отметки. Провели ледовзрывные работы, но этого было недостаточно. И тогда за дело взялся Майер: он теплоходом долбил лед, заторы пробивал. Это очень опасно: весенний лед голубой, очень твердый, можно пробить теплоход. И он был в самом этом месиве единственный.

Пожалуй, так и можно сказать о юбиляре — единственный и неповторимый. Из того поколения преданных флоту людей, которые выше любви, выше достатка, выше личного счастья ценят честь, совесть и преданность флоту. И, как сказал нам капитан Обского бассейна, «на море бог был Ушаков, а в космосе Гагарин, а на Оби без дураков нормально рулит просто Майер».

Ася МАЛЮТИНА

## СПАРТАКИАДА

## Новые дисциплины и новые

Шестнадцатый раз прошла Спартакиада путейцев Обского бассейна. Мероприятие традиционное, но каждый год интригует появлением новых дисциплин и сменой лидеров соревнований. Не обошлось без сюрпризов и в этот раз.

## «Тёмная лошадка» соревнований

Пять команд ежегодно выходят на старт состязаний: ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», Барнаульского, Новосибирского, Колпашевского и Томского филиалов соревнуются за звание самого спортивного коллектива. В этом году на арену вышла «темная лошадка» — сборная ООО «Бийский речной порт».

Алтайские спортсмены впервые участвовали в спартакиаде путейцев и, тем не менее, отвоёвали призовые позиции у традиционных лидеров в



трех дисциплинах: команда заняла третье место в силовом двоеборье, второе в соревнованиях по русскому бильярду среди руководителей и первое в лыжной эстафете. Во многом это заслуга Максима Смольякова, который стал душой команды. Именно он сплотил всех участников, моти-

вировал их на победы. Моторист-рулевой по профессии, в свободное время он играет в волейбол. В этой игре важен командный дух и сплоченность коллектива, так что Максим Михайлович отлично знал, с какими словами обратиться к своей команде, чтобы поднять боевой дух

спортсменов. Может быть, именно благодаря такому настрою лыжники сборной «Бийского речного порта» победили в эстафете. «Золото» в этой дисциплине принесли команде Игорь Кречетов, Алексей Тимофеев и Светлана Макаркина. Хрупкая девушка без труда преодолела дистанцию в один километр. Как оказалось, за плечами у нее годы тренировок.

— Я раньше занималась лыжами, имею первый взрослый разряд, — призналась она. — Это было давно, последние лет пять катаюсь просто для удовольствия, ну вот сегодня мои навыки пригодились. Хорошо выступила и в силовом двоеборье. По регламенту соревнований двое мужчин должны были подтягиваться, а женщина — отжиматься. А отжиматься умею еще со времен занятия лыжами — нас тренер заставлял отжиматься, так что я и выступала от нашей команды в этой дисциплине.

Светлана признается, что на результатах соревнований сказались и то, что сборная впервые приняла

участие в спартакиаде: не было времени сыграть, сработаться. Да и среди уже сдружившихся команд представители Бийского речного порта чувствовали себя новичками. И все же все участники сборной с удовольствием приедут на соревнования в следующем году, чтобы показать лучший результат и еще раз в неформальном кругу пообщаться с членами других команд, с которыми за четыре дня спартакиады удалось завязать настоящую дружбу.

## Тренировка на рабочем месте

Программа спартакиады, как и в прошлом году, включала в себя лыжную эстафету, плавание, волейбол, дартс, бильярд, настольный теннис, поднятие гири, стритбол, метание лёгости, прыжки в длину и др.

— В этом году из нового силового двоеборья, — рассказывает Антон Гулин, начальник Новосибирского

ОБРАЗОВАНИЕ

# Мы выбираем, нас выбирают



Церемония открытия ярмарки

Фото СГУВТ

Продолжение. Начало на стр. 1

После выступления студентов на пленарном заседании слово взяли представители ведущих работодателей и давние партнеры университета: генеральный директор Заполярного транспортного филиала горно-металлургической компании «Норильский никель» Алексей Новаков; руководитель администрации Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей Роман Чесноков; председатель совета директоров акционерного общества «Томская судоходная компания», член попечительского совета СГУВТ Владимир Кноль; заместитель генерального директора по управлению персоналом Ленского объединенного речного пароходства Владимир Мякишев; директор по социальным и кадровым вопросам Российской палаты судоходства Владимир Волченков; директор по персоналу Северо-Западного пароходства (г. Санкт-Петербург) Павел Мартынов; заместитель директора по безопасности судоходства Северного речного пароходства Ольга Крыгина; заместитель генерального директора Сахалинского морского пароходства Виталий Цехмистер;

начальник отдела по работе с персоналом Обь-Иртышского речного пароходства (г. Тюмень) Любовь Александрова; руководитель начальника оперативного отдела флота — начальник штаба морских операций ФГУП «Атомфлот» Владимир Арутюнян; руководитель Новосибирского филиала «Noperport Academy» Алексей Фиргер.

За два дня в мероприятии приняли участие 38 компаний, представители которых подробно рассказали о специфике работы, требованиях к кандидатам, а также ответили на вопросы студентов.

Со слов участников, представители компаний показали высокий уровень заинтересованности в молодых специалистах, а студенты смогли получить достаточно полную информацию о вакансиях и возможностях трудоустройства. Ярмарку посетили более 350 студентов, и каждый смог оставить резюме, заполнить анкеты соискателя и задать вопросы работодателям. В свою очередь, работодатели предложили ребятам различные варианты оплачиваемых стажировок или производственной практики. Для многих студентов подобное мероприятие стало реальным шансом найти постоянную работу.



## лидеры

района водных путей, гидросооружений и судоходства, а по совместительству главный судья соревнований. — Как и прыжки в длину всей командой, которые добавили в прошлом году, эта дисциплина появилась по просьбам участников: мы каждый раз перед спартакиадой проводим опрос, какие виды спорта стоит добавить. Вот сегодня многие говорят о том, что неплохо было бы узнать, кто лучше всех играет в боулинг. Может быть, в следующем году удастся добавить эту дисциплину.

В этом году в новой дисциплине — силовом двоеборье — лучшей оказалась сборная Барнаульского РВПиС. Она же заняла первое место в бильярде. Ничего удивительного: по словам участников команды, в эту игру они играют едва ли не каждый день.

— Бильярдом и теннисом занимаемся практически ежедневно — у нас на работе стоит бильярдный стол и в перерывах мы тренируемся, — признаются Владимир Калинин и

Виталий Миненко из сборной Барнаульского РВПиС. — Также хорошо показали себя в стритболе, метании лёгости. В принципе, у нас команда слаженная, наигранная годами, так что мы знаем свои сильные и слабые стороны.

### Сборная Италии из Администрации

Какой бы слаженной ни была команда, как бы хорошо ни знала свои сильные стороны, всегда есть шанс, что соперники окажутся сильнее. Так, победа команды ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» в мини-футболе стала неожиданно для нее самой.

— Выступили неоднозначно: думали, победим в одних видах, но в них провалились, зато неожиданно победили в других, — признаются Константин Рябов и Сергей Скитович. — Например, мы всегда побеждаем в стритболе, а нынче заняли

Фото Ася Малютиней



второе место. Обычно побеждаем в бросках в кольцо, а сегодня даже не в тройке призеров. Зато оказалось, что мы футболисты хорошие, прямо сборная Италии — дали нам забить всего лишь 1 гол. Приятно были удивлены, что победили в теннисе мастеров из Новосибирска.

— Видно, как команды подтягиваются из года в год, чувствуется здоровый спортивный интерес: капита-

### ПРЯМАЯ РЕЧЬ



**Андрей Тарасенко, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта:**

— Сегодня мы построили огромный порт на Ямале — Сабетту, связь с ним только через Обь, другой нет реки. Сейчас второй порт Утренний строят на Ямале, еще по масштабам серьезнее, чем Сабетта. В регионе есть сжиженный газ, здесь можно создать судовой верфь, уголь пустить наверх. Словом, загрузить реку. У вас тут работает на экспорт «Сибантрацит», серьезная компания, которая активно развивается. Кемерово рядом, Хакасия. Вы находитесь в эпицентре развития. Обь — такой транспортный механизм, которому скоро все будут завидовать. Эту магистраль сегодня нужно развивать.

То есть перспективы огромные, и начинать надо с кадров. Помните, в советское время все студенты были обеспечены работой. Так как мы сейчас восстанавливаем эту систему, сегодня важно, чтобы работодатели сюда зашли и студенты, которые выпускаются, знали, куда они идут. Поэтому мы позвали работодателей со всех бассейнов.

Чем интересен этот формат? Тем, что мы сегодня будем понимать, насколько институт пользуется среди работодателей популярностью, насколько кадры, которые мы выпускаем, нужны новой формации, которая сегодня строит наше морское общество.

И чтобы студенты это слышали, видели и понимали: у отрасли есть будущее, есть нормальное развитие.

**Сергей Павлушкин, руководитель ФБУ «Администрация Обского БВП»:**

— Такой формат очень актуален, потому что если посмотреть историю института инженеров водного транспорта, то когда он был основан, его целью была именно подготовка кадров для судоходных компаний Сибири и Дальнего Востока — это единственное за Уралом учебное заведение, которое готовит кадры для рек. Сегодня средний возраст работающих речников зашкаливает за 50 с небольшим лет. Надо готовить молодое поколение. В послании президента ставится вопрос о расширении, модернизации магистральных инфраструктур. Есть все предпосылки к тому, что должны работать реки, должен развиваться Северный морской путь, естественно, для этих целей нужны и специалисты.



**Алексей Жаров, проректор по учебной работе СГУВТ:**

— Эта форма работы у нас используется давно и постоянно совершенствуется. Будущие выпускники и работодатели на этих встречах находят друг друга. Сначала — для того чтобы поехать на практику, а потом и трудоустроиться. У нас действует довольно масштабный формат (это преимущество перед другими учебными заведениями. — Прим. ред.), который предполагает конкретные формы общения и тесное сотрудничество работодателей, преподавателей и студентов.

**Юрий Ришко, начальник управления конвекционной подготовки и ДПО СГУВТ:**

— Это уже 12-я по счету конференция, не раз менялся ее формат, теперь это ярмарка вакансий. С 2010 года мы стали ставить задачу общения не только студентов с работодателями, но и преподавателей с работодателями. Чему нужно учить? Такая вот обратная связь. Без конференции обратной связи не получается. К примеру, мы раньше пробовали рассылать анкеты, но на них отвечали далеко не все. Формат непосредственного общения оказался эффективнее. Компаний собирается достаточно много, в этом году их около 60, в форуме участвуют свыше 1000 человек. Интерес к ярмарке растет, поддержку нам оказывает Федеральное агентство морского и речного флота. Работодатели и студенты имеют возможность заявить о себе интерактивно. И это приобретает конкретные формы, каждый работодатель получает возможность встретиться со студентами, которые осваивают нужную ему специальность.






ФОТОЭТЮД

Леера.  
 Автор — капитан-сменный механик РТ-777  
 Вадим Кузнецов

## ВНИМАНИЕ КОНКУРС



### «РЕЧНЫЕ ИСТОРИИ»

Уважаемые читатели, присылайте и вы свои веселые, страшные, грустные — самые разные — истории, связанные с личным опытом работы в речной отрасли. Рассказы принимаются до 11 марта по почте: 630048, г. Новосибирск, ул. Римского-Корсакова, 22 или по электронной почте: ask20@mail.ru. Напомним, что присланные работы должны быть не больше одного листа формата А4 рукописного текста или от 1500 до 3000 знаков с пробелами в печатном варианте.

Ежемесячно рассказы будут публиковаться на страницах газеты «На вахте», а авторы трех признанных конкурсным жюри лучшими, получают подарки. В апреле будут объявлены имена победителей, так что не забудьте подписать вашу работу!

С Положением о конкурсе и условиями участия можно ознакомиться на сайте <http://www.obvvp.ru/>.

## Как теплоход с вертолётом столкнулись

Необычный случай произошел в 80-е годы прошлого века на реке Чузик Томской области, это приток 2-го порядка. При слиянии рек Чузик и Кенга (не Конго, что в Африке) образуется река Парабель протяженностью 230 км, которая впадает в Обь.

В районе поселка Парабель произошло столкновение т/х БВ-111 с вертолетом Ми-2. Казалось бы, нет ничего общего с воздухом и водой, но не тут-то было!

Все знают, что на Севере доставить груз до места назначения можно только по воздуху и воде. Вертолет Ми-2 поднялся в воз-

дух с емкостью на гаке и, чтобы увеличить подъемную силу, начал движение вдоль Чузика. Летом в сильную жару от реки идет прохлада, и плотность воздуха чуть больше, чем над тайгой, потому увеличивается подъемная сила вертолета. На 150-м километре реки Чузик, в районе шеверов (гравийная отмель) шел вверх т/х БВ-111 с двумя нефтеналивными баржами — 300 и 200 тонн, с грузом дизельного топлива и бензина.

Ми-2, пролетая над составом т/х БВ-111, из-за неисправности сцепного устройства роняет емкость на нефтеналивную баржу, прямо на палубу. Были повреждены трубо-

провод и заливные горловины. Слава богу, не произошло возгорания и взрыва.

Вертолет завис над составом т/х БВ-111, а капитан теплохода, выйдя из рулевой рубки, показал летчику... Много чего показал! И дал понять, чтобы он приземлился на берегу для составления акта. Что летчик и сделал.

Во время связи с паромом капитан доложил диспетчеру, что столкнулся с вертолетом. Диспетчер сказал капитану, что пить нужно меньше и о происшествии доложить начальнику пароходства.

Ю.А. ЦВЕТКОВ,  
 капитан теплохода «Весёлый -1»

## Удивительное спасение

Этот случай произошёл со мной летом 1982 года. Я только пришёл из армии и начал работать вторым штурманом на пассажирском теплоходе Новосибирского речного порта.

В тот июльский день стояла великолепная погода. Жара. Теплоход шёл рейсом из Кожевниково. Пассажиров было немного. После обеда подвахта мирно отдыхала по своим каютам. На вахте находились старпом Владимирович, рулевой Евгений и молодая матроска Маринка. Теплоход лихо заходил в Вороново. Старпом, отвечавший за чистоту на теплоходе, вызвал в рубку Маринку и поставил ей задачу помыть шлюпки.

Маринка, которой было 18 лет и за душой первая навигация, из флотской жизни умела только курить.

Через некоторое время что-то заскребло на душе у старпома. Он решил пройти и посмотреть на действия этого юного создания. Душа старпома не подвела. За кормой в воде виднелась лишь Маринкина голова. Как ошпаренный кипятком старпом с верхнего старта рванул в рубку. Преодолевая это короткое расстояние, он думал, не слишком ли он радуется за чистоту на корабле. Влетев в рубку, он заорал: «Человек за бортом!!!» Хотя что было орать, в рубке был лишь один рулевой Евгений. И тут старпом вспомнил, что, кроме как орать, нужно ещё подать сигнал звонком, и он зазвонил.

А в это время...

Буфетчица Лиля и кассир Зоя мирно беседовали в буфете про свои девичьи секреты, не забывая обсудить и жизнь всех членов команды. Услышав звон вперемешку с матами старпома, девчонки быстро сообразили в этом кипише свои действия. Девчата были опытные, они были доки в корабельных делах. Лиля побежала оповещать любимого сменного капитана, а Зое достался я.

Сменный капитан Николаич, выбежав на палубу в трусах, еще не осознавал, какие бурные события его ждут впереди, и, получив ласково из рук Лили круг с криком «Бросай!» бросил круг в голубую даль.

Когда Николаич, любимый капитан Лили, увидел что круг просто улетел в никуда, он понял, что на этом его карьера заканчивается.

Я в плавках и часах, подаренных моим дедом на 16 лет, стоял на корме и смотрел на удаляющуюся голову Маринки. Что-то мне подсказывало: прыгай, и будешь героем. И я прыгнул. Хотя перед этим прыгнул и рулевой Евгений, он тоже хотел быть героем. Но Женьке не повезло, больно сильное течение в Вороновской протоке, и голова вместе с Маринкой проплыла раньше.

Когда я очутился в воде, поднятый с постели кассиром Зоей, забывшей меня разбудить, я чуть-чуть проснулся. Здоровье ещё было армейское, и руки Маринки нежно, но очень крепко обвили мою шею, как будто навсегда. И мы поплыли. Человека, которого с постели бросают за борт, силы начина-

ют покидать. Я был неженат и подумал: всё-таки судьба ко мне благосклонна — уйти из жизни с молодой девчонкой, крепко держащей твою мускулистую шею... Одно слово — герой!

А в это время...

На теплоходе по палубе прохаживался некий Василий. Дядька спортивного сложения, сорокалетний бывший моряк. Посмотрев на всё это недоразумение, он быстренько сбросил одежду и легко вошёл в воду.

Картина была прискорбная. Старпом, не умеющий делать разворот способом Шарнова, капитан на палубе с подмоченной репутацией, Евгений на берегу в позе «я не смог» и я с Маринкой на шее.

Василий оказался очень ловок. Проплывая мимо меня, он прохрипел: «Цепляй!» — и я прицепил. Руки Маринки крепко обвили шею настоящего героя Василия. Василий со скоростью торпеды ушёл к берегу, и моё геройство растворилось как туман. Когда я кое-как поднялся на борт теплохода, стоящего у берега, увидел прекрасную картину: живую Маринку, радостных старпома и капитана, маленького грустного Евгения и героя Василия с пивом и папиросами, которые ему презентовали Лили с Зоей. Я тихонько прошел в каюту.

Все дальнейшие годы я всё время помнил этот случай и тренировал команду по судовым тревогам.

А.А. ФОМИН,  
 капитан Обского бассейна ВВП

## Дорогие друзья! Поздравляем вас с Днем защитника Отечества!

23 февраля уже давно вышел за рамки праздника военнослужащих. Сегодня это день, когда поздравляют всех мужчин — разного возраста, разного достатка, разных профессий. А именно у вас, речников, самая мужская профессия. Ваш ежедневный труд — это постоянная проверка на смелость, умение преодолевать трудности, сохранять хладнокровие в минуты опасности. Мы благодарим вас за вашу работу и желаем, чтобы она всегда приносила вам радость и достойную оплату.

Коллектив ООО «Бийский речной порт»



## Поздравляем юбиляров февраля!

### ФБУ «Администрация Обского ВВП»

- Ольга Васильевна Погорельских, бухгалтер (БРВПиС)
- Евгений Викторович Долоз, инженер-механик групповой по флоту (НРВПГиС)
- Ирина Владимировна Москаева, инженер (администрация)
- Сергей Александрович Рыжов, токарь (БРВПиС)
- Владимир Николаевич Наумов, моторист-рулевой т/х «Путейский-11» (БРВПиС)
- Любовь Алексеевна Иванова, повар з/с «Обский-1006» (БРВПиС)
- Любовь Юрьевна Калинина, главный бухгалтер (НРВПГиС)

### АО «Томская судоходная компания»

- Евгений Владимирович Дутов, капитан-сменный механик РТ-677
- Вера Михайловна Иванова, матрос-повар РТ-664
- Владимир Антонович Кноль, председатель Совета директоров
- Андрей Александрович Майер, капитан-механик ОТ-2125
- Виктор Геннадьевич Заболотнов, моторист СПВ-4
- Сергей Борисович Вялов, механик-сменный капитан РТ-766
- Виктор Александрович Машечков, капитан-сменный механик ??? «Вячеслав Шишков»
- Александр Егорович Роцин, дежурный по карану
- Евгений Александрович Шепелев, уборщик производственных и служебных помещений
- Олег Юрьевич Гаврилов, механик-сменный капитан РТ-666

### СГУВТ

- Александр Михайлович Пичурин, декан факультета подготовки кадров высшей квалификации
- Геннадий Григорьевич Чибряков, профессор, кандидат наук, доцент кафедры строительного производства, конструкций и охраны водных ресурсов
- Наталья Ивановна Бонет, заведующая складом АХО
- Валентина Алексеевна Некрасова, дежурная по общежитию

### ЗАО «Сибречпроект»

- Вероника Викторовна Будаева, главный бухгалтер — начальник планово-финансового отдела

### ООО «Бийский речной порт»

- Олег Николаевич Серышев, крановщик плавучего крана КПЛ 19-83

### ООО «Речное пароходство»

- Анатолий Александрович Зайцев, капитан-механик т/х ТНГ-270