

ГАЗЕТА  
РЕЧНИКОВ  
ЕНИСЕЙСКОГО  
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ  
С 24 АПРЕЛЯ  
1931 ГОДА

www.e-river.ru

# РЕЧНИК ЕНИСЕЙ

## » ГЛАВНАЯ ТЕМА

**СУДОРЕМОНТ  
И НОВЫЕ ПОДХОДЫ  
К ПОСТАВЩИКАМ**

стр. 1

## » НАГРАДА

**ПАРОХОДСТВО  
УДОСТОВЕНО ДИПЛОМА  
ГЛАВЫ ГОРОДА  
КРАСНОЯРСКА**

стр. 2

## » ПРОФЕССИОНАЛЫ ПАРОХОДСТВА

**ТАЛАНТЛИВЫЕ СЛЕСАРИ  
ПОДТЁСОВСКОЙ РЭБ**

стр. 2

## » КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

**СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ  
И ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ**

стр. 2

## » МУЗЕЙНОЕ ДЕЛО

**ПЕРЕНИМАЮТ  
ОПЫТ РЕЧНИКОВ**

стр. 3

## » СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ-150 ЛЕТ

**ПРОБНЫЙ РЕЙС  
НА ОСКОБУ**

стр. 3, 4

## » КРАЕВАЯ СПАРТАКИАДА

**ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП  
И ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ**

стр. 4

## » ОБРАЗОВАНИЕ

**ПРЕЗЕНТАЦИЯ  
СУДОМЕХАНИЧЕСКОЙ  
СПЕЦИАЛЬНОСТИ**

стр. 4

## СУДОРЕМОНТ – С ЗАБОТОЙ О КАЧЕСТВЕ

» Специалисты и предприятия Енисейского речного пароходства ищут пути снижения затрат на судоремонт и повышения эффективности технологических решений, начиная от покраски судовых корпусов и заканчивая заменой главных двигателей.

Был в истории технических служб случай, когда весной покрасили корпус судна сертифицированной краской, а к осени половина корпуса ока-



Руководитель производственно-технического управления ОАО «ЕРП» Александр Мельников.

залась неокрашенной – материал был низкого качества. Как избежать проблемы приобретения запчастей, материалов, оборудования, не соответствующих техническим требованиям, и повысить качество ремонта, – проблема серьёзная, и сейчас для специалистов пароходства она в числе приоритетных.

– Что касается краски, сегодня начали проработку этого вопроса с поставщиками добротных, долговечных лакокрасочных материалов, которые применяются для грунтовки и покраски морских судов, – говорит руководитель производственно-технического управления ОАО «ЕРП» Александр Мельников. – В Красноярском судоремонтном центре эту идею поддержали с энтузиазмом и одно несамоходное судно недавно покрасили, чтобы определить, насколько совместимы новые материалы с нашими условиями – крепкими морозами, перепадами температур, пресной водой. На днях должны произвести опытную покраску корпуса материалами ещё одного поставщика. Будем смотреть, чья краска предпочтительнее. Предлагают разные технологии. У кого-то она сложнее: нужно иметь полный комплекс, включая стопроцентную очистку от старой краски и обезжиривание при подготовке поверхности к окрашиванию. У других технология, на первый взгляд, надёжная: грунт вводится в поры металла, попадание туда влаги исключено, на него ложится любая краска. Всё нужно проверить, чтобы сделать оптимальный выбор.

Вот уже лет семь, как в пароходстве начали замену на судах котлов старых моделей на современные – габаритами поменьше, более удобными в обслуживании, с электронными блоками управления, лучшей



Корпуса судов в Енисейском пароходстве планируют защитить добротной, долговечной краской.

теплоотдачей и прочими положительными параметрами.

Недавно было обращено внимание на то, что на теплоходе «Капитан Пановик», где новый котёл был смонтирован семь лет назад, только сейчас, впервые за эти годы, поднял вопрос по котлу – капитан запросил сделать профилактику. И это при том, что есть немало примеров, когда на другой же год на новом котле случаются неполадки, и приходится менять то форсунку, то фотозлемент. Анализ показал, что причиной этого является недостаточная подготовка членов экипажей по обслуживанию котлов. Фирма-поставщик замкнула на себя процесс технического обслуживания и оказывает услуги, когда котёл уже вышел из строя.

В целях экономии средств и ресурсов было решено организовать обучение капитанов и механиков судов, работников берегового производственного участка Красноярского судоремонтного центра приёмам правильной работы на котлах, соблюдению технологии эксплуатации, бережному к ним отношению. Для этого был приглашён компетентный специалист, который читал лекции и на двух судах, на которых установлены новые котлы и которые ещё не стали на зимний отстой, проводил практические занятия. Теперь специалисты производственно-технического управления пароходства надеются, что отныне на судах будут более грамотно делать техход и следить за котлами.

– Какая бы сложная техника ни была, мы её должны обслуживать сами, – отметил Александр Мельников. – Это будет эффективнее для работы флота в период навигации и дешевле в плане финансовых затрат.

Не менее скрупулёзно специалисты пароходства подходят сегодня к выбору поставщиков главных и вспомогательных двигателей для судов. В период, когда с судовыми дизелями в стране была напряжённая ситуация, ЕРП заключило договор с поставщиком, который поставил вспомогательные двигатели с моторесурсом 8 тысяч часов. Прошло

три навигации, и те двигатели оказались в полурассыпанном состоянии. Нужно было отправлять их на капитальный ремонт тому же поставщику, потому что только он имеет право продлевать моторесурс. Но это себе же дороже, и решили пока обойтись внутренними резервами.

Благо, на рынке судовых дизелей появился поставщик, который предлагает двигатели, моторесурс которых 40 тысяч часов. Сотрудничество с ним показало, что данный поставщик комплексно подходит к вопросу: при необходимости обеспечивает поставки одновременно дизель-редуктора и вспомогательного дизель-генератора, сразу устанавливает всё на раме, производит регулировку. Главные и вспомогательные дизели поставляет с необходимыми документами Российского речного регистра. Автоматика к дизелям, по желанию пароходства, поставляется более надёжная, проверенная речниками. Замечания, пожелания речников этот поставщик учитывает, возникшие проблемы устраняет без промедления. Таким подходом довольны все – технические специалисты, капитаны, механики, экипажи.

В результате тендерная комиссия пароходства, в состав которой входят представители производственно-технического управления, других управлений и служб, намерена про-

должить сотрудничество с зарекомендовавшей себя с положительной стороны фирмой и прекратить отношения с поставщиками, предлагающими малоэффективную продукцию. Подобные подходы к сотрудничеству с поставщиками приобрели особую актуальность в условиях сокращения судоремонтной программы ЕРП на 2013 год по причине сложной навигации уходящего года.

Тендерная комиссия решила продолжить также сотрудничество с поставщиком высокопроизводительных и экономичных систем подготовки питьевой воды «БАКТ-3». Раньше на суда ставили системы «Озон» украинского производства. Очень массивные и занимающие много места, они к тому же были весьма дорогостоящими. Сегодня уже почти нет специалистов, которые их могут обслуживать и ремонтировать. Три года назад пароходство начало закупать системы «БАКТ-3» по 115 тысяч рублей. Их производительность 3 кубометра питьевой воды в час, в то время как система «Озон» способна очищать 0,1 кубометра в час. Высокая эффективность системы «БАКТ-3» не привела к сокращению программы их замены на суда пароходства: в 2013 году будет закуплено 16 систем подготовки питьевой воды.

Сергей ИВАНОВ  
Фото Алексея БУРАВЦОВА



На теплоходе «Капитан Пановик» котёл «Китурами» работает без поломок семь лет, являя собой пример грамотного обслуживания экипажем судовой техники.



## ДИПЛОМ ЗА ОХРАНУ ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЕ ПАРТНЁРСТВО

ОАО «Енисейское речное пароходство» награждено Дипломом главы города Красноярск за третье место в смотре-конкурсе на лучшую организацию работы в области социального партнёрства и охраны труда за 2011 год в номинации «Транспорт и связь».

Дипломы победителям ежегодного городского смотра-конкурса были вручены в конце октября в Международном выставочно-деловом центре «Сибирь» в рамках XI Межрегионального форума деловых услуг. На церемонии награждения от Енисейского пароходства присутствовал начальник отдела безопасности труда ОАО «ЕРП» Сергей Селиванов. Именно отдел безопасности труда при тесном взаимодействии с соответствующими структурами предприятий пароходства обеспечивает проведение комплекса мероприятий по охране труда.

В подобном городском смотре-конкурсе, с тех пор как он проводится, то есть с 2005 года, мы принимаем участие почти каждый год, не участвовали только дважды, – говорит Сергей Аркадьевич. – При подведении итогов учитывается охрана труда и социальная политика предприятия: какие меры по охране труда принимаются, сколько работников мы проречили, сколько было на курортах, каков уровень средней зарплаты и так далее. Если учесть, что в номинации «Транспорт и связь» участвуют десятки предприятий, третье место – хороший показатель. Такое место мы занимали каждый раз, когда участвовали в конкурсе, за исключением одного случая, когда получили Диплом за второе место.

Поскольку городской смотр-конкурс, кроме охраны труда, распространяется на область социального партнёрства, радость предприятий-победителей разделили профсоюзные лидеры.

В том, что Енисейское речное пароходство удостоено Диплома главы города Красноярск за достижения в области социального партнёрства и охраны труда, есть большая заслуга и профсоюзной организации, – отметил председатель Енисейского бассейнового комитета Профсоюза работников водного транспорта РФ Вальдемар Хан, который также прибыл на заключительный этап смотра-конкурса – вручение наград. – Ряд показателей, по которым определяются победители конкурса, прописан в «Коллективном договоре» ОАО «ЕРП», в котором защитни-



Сергей Селиванов и Вальдемар Хан после вручения Диплома.

ком интересов трудового коллектива выступает профсоюз. Чем выше закреплённые социальные гарантии, тем качественнее колдоговор. Коллективный договор Енисейского пароходства как раз и сформулирован, исходя из политики социального партнёрства, и это организаторами городского смотра-конкурса при подведении итогов было учтено.

Сергей ИВАНОВ

Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА

## СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ И ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

15 ноября на официальном портале края был опубликован проект Стратегии социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 года.

Стратегия определяет стратегические цели и долгосрочные целевые ориентиры развития края, основные направления, механизмы и инструменты их достижения. Документ разработан с учётом Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, утверждённой Указом Президента РФ от 12.02.2009 № 537, Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года, утверждённой Распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р, Стратегии социально-экономического развития Сибири, утверждённой Указом Президента РФ от 10.07.2010 № 1120-р, Указов Президента РФ от 07.05.2012 № 596-602, 606, а также отраслевых, корпоративных и территориальных стратегий и концепций развития.

Проект Стратегии подготовлен Правительством края совместно с экспертами Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения Российской академии наук (г. Новосибирск) и Сибирского федерального университета. Документ содержит семь разделов, определяющих ключевые направления развития экономики и социальной сферы края как в целом, так и в разрезе отдельных отраслей и групп муниципальных образований.

Один из разделов – «Стратегические направления развития экономики» – содержит подраздел «Стратегические направления развития транспортного комплекса». В преамбуле подраздела отмечено, что транспорт превратился в системообразующий фактор, непосредственно влияющий на развитие производи-

тельных сил и уровень жизни в Красноярском крае. Через территорию края проходят все виды транспортной системы, не только связывающие азиатскую и европейскую части России, но и являющиеся транспортным мостом между полюсами мирового экономического роста – Северо-Американского континента, Западной Европы и быстро развивающихся стран Юго-Восточной Азии: международный железнодорожный коридор «Транссиб»; межконтинентальный транспортный коридор «Енисей – Северный морской путь»; воздушные кросс-полярные трассы.

В отношении водного транспорта проект Стратегии содержит следующие положения:

«В сфере водного транспорта, учитывая идущее освоение нефтегазовых ресурсов севера края, а в перспективе и разработку континентального арктического шельфа, ключевым является проект сохранения и развития Северного морского пути, включая транспортную систему «Енисей – СМП». В этой связи со стороны государства целесообразно сохранение и развитие порта Диксон как гаранта безопасности присутствия судов на Северном морском пути и опорной базы его развития. Порт является срединной точкой на Северном морском пути и расположен в закрытой глубоководной бухте, позволяющей осуществлять круглогодичный заход судов и ледокольного флота.

Росту значения порта будет способствовать развитие добычи коксующихся углей экспортных кондиций Западно-Таймырского угленосного бассейна и развитие нефтедобычи с выходом на правый берег Енисея, что поставит вопрос о возрождении проекта строительства нефтепровода на Диксон с последующим экспортом нефти морским транспортом.

В случае подтверждения прогнозов и активизации нефтедобычи (за преде-

## КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

лами 2030 г.) следует рассматривать также вопрос о создании аналогичного нефтеналивного терминала и развитии порта Хатанга.

С целью обеспечения потребностей экономики по транспортировке грузов, включая северный завоз, и повышения безопасности водных путей в соответствии с проектом схемы территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта необходима реализация мероприятий по поддержанию гарантированных габаритов судового хода, а при необходимости – их увеличение на водных трассах Енисейского бассейна.

Для решения существующей проблемы изношенности пассажирского флота на внутреннем водном транспорте необходимо продолжить взаимодействие с федеральным центром по вопросу разработки базового проекта универсального пассажирского судна, с возможностью адаптации к условиям внутренних водных путей конкретного региона, и федеральной государственной поддержке обновления судов пассажирского флота».

Проект Стратегии размещён на официальном портале края в целях его обсуждения гражданами.

Как сообщила пресс-служба Губернатора и Правительства Красноярского края, на сайте краевой государственной газеты «Наш Красноярский край» организована интернет-площадка для общественного обсуждения проекта Стратегии социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 года. Принять участие в обсуждении может любой желающий. Все предложения и замечания будут внимательно изучены специально созданной рабочей группой, в которую войдут депутаты Законодательного Собрания края, представители профсоюзов, объединений работодателей, Молодёжного правительства, учёных, Гражданской ассамблеи края.

В Подтёсовской РЭБ есть два слесаря-инструментальщика, равных которым по мастерству в своей области не сыскать. Сергей Шадрин и Владимир Логашёв, по мнению руководства РЭБ, – слесари, что называется, от Бога.

## ПРОФЕССИОНАЛЫ ПАРХОДСТВА

Возможно, природное дарование перейдёт и сыну. Сергей Георгиевич скромно умолчал об успехах сына, но на работе и так все знают, что тот почти всегда занимает призовые ме-

## ТАЛАНТЛИВЫЕ СЛЕСАРИ ПОДТЁСОВСКОЙ РЭБ

В ремонтно-механическом цехе основная работа бригады, в которую они входят, – ремонт и изготовление нестандартного инструмента для цехов предприятия. Уже из одного определения «нестандартного» можно представить сложность задач, стоящих перед слесарями-инструментальщиками. К примеру, не так давно в РЭБ нужно было починить аппарат безвоздушного распыления итальянского производства. С его ремонтом в РЭБ долго мучились, а бригаде слесарей-инструментальщиков удалось наладить его за полдня. И таких примеров много.

Постоянно приходится находить «общий язык» то с китайской дрелью, то с болгарским станком. Но, по словам главного механика ремонтно-механического цеха Валентина Долженко, Шадрин и Логашёв с импортным оборудованием общаются на ты.

Для них не существует невыполнимой работы, – говорит Валентин Васильевич. – Технологи могут биться, конструкторы разводить руками, а они умудряются всё сделать в лучшем виде. У нас на заводе им нет равных. Периодически ставим к ним молодёжь опыт перенимать, но пока столь же талантливых слесарей не нашли.



Владимир Логашёв работает в РЭБ флота более 30 лет.

ста на олимпиадах по точным дисциплинам.

В отличие от Шадрина, Владимир Логашёв – самоучка. Коренной подтёсовец, он, не имея специального образования, интуитивно знает, что и как нужно делать. На предприятии трудится более 30 лет. Начав с азов, освоил все тонкости судоремонтного процесса. Сейчас пользуется заслуженным уважением руководства и имеет непререкаемый авторитет у молодёжи.

Кстати, хочется напомнить, что во время недавнего визита руководства Совета Безопасности РФ на Подтёсовскую РЭБ у членов делегации из Министерства транспорта резинометаллические подшипники, то есть втулки Гудрича, вызвали неподдельный интерес. А изготавливают их именно бригада слесарей-инструментальщиков. Причём, как уже было сказано, это не главная их работа, а второстепенная. Пользуются этими незаменимыми подшипниками в Обском, Брянском, Амурском, Иртышском и других пароходствах, не подозревая, что стоит за ними труд скромных слесарей из Подтёсова.

Слушая отзывы о героях рубрики «Профессионалы пароходства», их таланте, трудолюбию, честности, трудно не провести параллели с литературным образом из повести Николая Лескова «Левша». Это произведение писатель опубликовал в далёком 1882 году. Со временем имя главного героя стало нарицательным, обозначающим талантливого выходца из народа, мастера золотые руки. Сам Лесков отмечал сущность и значение образа Левши как «выразителя русского народа». На Руси такие умельцы никогда не переводились. Просто мы не всегда узнавали и узнаём в рядовых тружениках, которых видим каждый день на работе, прототипов героев великих художественных произведений.

Любовь КАТЕРЕНЮК  
Фото Алексея БУРАВЦОВА



Сергей Шадрин ранее обслуживал авиатехнику.

Сергей Шадрин родился в Подтёсово. В Красноярске окончил авиационно-техническое училище. 16 лет работал авиатехником-механиком в аэропорту Емельяново – обслуживал Ту-154 и Ил-62. Затем по семейным обстоятельствам вернулся на малую родину и вот уже 15-й год свои знания и умения использует в судоремонте. Как признаётся Сергей Георгиевич, его природная тяга к технике, изобретательству проявилась рано. Свои первый велосипед, а затем и мотоцикл собирал самостоятельно – искал, покупал запчасти, конструировал.

Конечно, образование мне помогает, – говорит он. – Знания из авиационной области пригодились, – например, могу гидросистемы ремонтировать.

## ПОДПИШИСЬ НА «РЕЧНИК ЕНИСЕЙ»!

«Почта России» продолжает подписную кампанию. Оформить подписку на газету «Речник Енисей» на первое полугодие 2013 года можно в любом почтовом отделении Красноярска и Красноярского края.

## ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ

Подписная цена на полугодие – 57 руб. 24 коп.,

для подписчиков северных районов – 70 руб. 68 коп.

Подписной индекс газеты:

52353.



## ЮБИЛЯРЫ

**Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:**

**Елену Георгиевну ФЕДОТОВУ**  
– с 55-летием (29 ноября).

Начальник Центральной лаборатории.  
**Фёдора Владимировича МИХЕЕВА**  
– с 55-летием (1 декабря). Главный энергетик энерго-механического отдела.  
**Александра Николаевича НОВИКОВА**  
– с 50-летием (1 декабря). Механик – сменный командир «ПЗС-500-26».

**Константина Васильевича ЗВОНКА**  
– с 55-летием (3 декабря).  
Электромеханик 1-й категории участка по ремонту и обслуживанию судового электрооборудования и средств автоматизации.

**Желаем уважаемым юбилярам доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.**

**Администрация, профком Подтёсовской РЭБ флота поздравляют:**

**Екатерину Фёдоровну ТОПОРКОВУ**  
– с 80-летием (29 ноября).  
Работала поваром, дежурной гостиницы. Стаж – 20 лет. Награждена медалью «Ветеран труда».

**Александра Леонидовича СИВОХОВА**  
– с 50-летием (1 декабря).  
Работает судокорпусником-ремонтником 5-го разряда.

**Ирину Петровну БАЖЕНОВУ**  
– с 50-летием (2 декабря).  
Работает в СМТО заводом.

**Виталия Николаевича ЗИНОВКИНА**  
– с 65-летием (5 декабря). Работает механиком-шкипером СКПО-1.

**Желаем уважаемым юбилярам здоровья и бодрости, долгих лет жизни, семейного благополучия.**

**Администрация, профком Ермолаевской РЭБ флота поздравляют:**

**Татьяну Григорьевну ЧУПИЛКО**  
– с 60-летием (15 ноября). Трудовая деятельность в системе Енисейского пароходства: штурвал, матрос барж «Сливная-14», «БРП-605», «БРП-210», шкипер «БРП-210», матрос «БРП-216», рабочая малярного участка. В настоящее время работает машинистом-кочегаром котельной (на твёрдом топливе). Стаж – 36 лет.

**Лидию Андреевну КРАВЦОВУ**  
– с 80-летием (18 ноября). В системе ЕРП работала ночной няней детского сада, сторожем, матросом барж «Фореель», «БРП-229», поваром теплоходов «Копьево», «Минусинск». Стаж в пароходстве – 11 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».

**Галину Ефимовну СЕНЧЕНКО**  
– с 75-летием (30 ноября).

Трудовая деятельность в системе ЕРП: делопроизводитель-машинист, рабочая деревообрабатывающего цеха, кладовщик, нормировщик механообрабатывающего цеха, инспектор отдела кадров. Стаж – 38 лет. Присвоено звание «Ветеран труда».

**Желаем уважаемым юбилярам здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

**Администрация ОАО «Енисейское речное пароходство», Совет ветеранов поздравляют:**

**Лидию Анатольевну КИРЮЩЕНКО**  
– с 60-летием (6 декабря). Трудовую деятельность в Енисейском пароходстве начала в 1978 г. инженером-проектировщиком информационно-вычислительного центра и прошла путь до главного специалиста управления информационных технологий. С 2009 г. пребывает на заслуженном отдыхе. Стаж в ЕРП – 31 год. Награждена знаком «Отличник речного флота».

**Желаем уважаемой Лидии Анатольевне здоровья, благополучия, долгих лет жизни.**

**От всего сердца поздравляем нашего дорогого человека**

**Иннокентия Петровича КУРАКО**  
– с 80-летием (4 декабря). Работал в Павловской РЭБ флота рулевым-мотористом теплохода «РТ-693».

**Проходят годы, но ты не стареешь, твои глаза не потеряли цвет.**

**Ты с каждым годом словно молодеешь, встречаешь жизни пламенный рассвет.**

**Желаем здоровья, бодрости, долгих лет.**

**Дети, внуки и правнук**

# ПЕРЕНЯТЬ ОПЫТ РЕЧНИКОВ

**Музей истории и развития судоходства в Енисейском бассейне, модернизацию которого ОАО «ЕРП» завершило в этом году, стал своего рода Меккой для музейщиков всего Красноярского края. Творение Енисейского пароходства они справедливо считают образцом того, каким должен быть музей XXI века.**

Осенью на базе Музея истории и развития судоходства прошло два семинара музейщиков. В семинаре руководителей ведомственных музеев, который состоялся 28 сентября, приняли участие представители 18 музеев – истории Красноярской железной дороги, Красноярского машиностроительного завода, милиции Красноярского края, Революционной, боевой и трудовой славы, истории медицины, Музея леса, Истории спорта Красноярского края, Красноярской таможни, Музея «Красноярский тюремный замок», истории банков, «Культбытстроя», музеев ряда высших учебных заведений и др.

А 25 октября был организован семинар по научно-фондовой работе с участием 25 музеев. На семинар прибыли представители Художественного музея им. В. И. Сурикова, Музея-заповедника «Шушенское», Музея-усадьбы В. И. Сурикова, Дивногорского художественного и городского музеев, Ачинского, Железногорского, Казачинского музейно-выставочных центров, Кежемского и Красноуранского

историко-этнографических музеев, Ачинского, Боготольского, Канского, Туруханского, Бирилюкского, Нижнеингашского, Заозёрного, Большемурутинского, Идринского краеведческих музеев, Музея Сибирского федерального университета и др.

Музейщики делились опытом архивной, методической, оформительской и экскурсионной работы. Более всего их интересовал опыт Музея истории и развития судоходства по кардинальному обновлению экспозиции. Для участников семинаров были проведены обзорные экскурсии по всем разделам музея, с демонстрацией многочисленных экспонатов по истории судоходства в Енисейском бассейне, в том числе истории становления и развития Енисейского речного пароходства.

Гости особенно оценили наличие подлинных исторических реликвий, таких, как, например, штурвал, машинный телеграф и магнитный компас с теплохода «Красноярский рабочий», построенного в 1930 году в немецком городе Данциге. Были восхищены тем, что детально воспроизведена каюта

капитана. И очень удивились, что речникам удалось сохранить выставленный в музее штурвал с теплохода «Некрасов», за который держался первый космонавт планеты Юрий Алексеевич Гагарин, когда следовал на этом судне из Дивногорска в Красноярск.

Практически все участники семинаров дали высокую оценку обстройке музея, его оформлению, – говорит директор Музея истории и развития судоходства Борис Гончаров. – Их интересовали новые технологии и материалы, применённые при мо-



В Музее истории и развития судоходства в Енисейском бассейне. Ветераны речного флота в день открытия музея после модернизации.

## МУЗЕЙНОЕ ДЕЛО

дернизации музея, способы размещения планшетов с целью экономии площадей, крепления фотографий и документов, другие оформительские моменты, а также то, с кем мы сотрудничали, когда перестраивали и обновляли экспозицию. Для нас же были интересны достижения научно-фондовой работы других музеев. Это был хороший обмен опытом.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА

# ПРОБНЫЙ РЕЙС НА ОСКОБУ

**1980-й был годом завершения десятой пятилетки, годом ленинского труда – отмечалась 110-я годовщина со дня рождения В. И. Ленина. И пароходство решило ознаменовать завершающий год пятилетки ударной работой в навигацию. Большой караван готовился на Подкаменную Тунгуску – под грузы было запланировано 100 единиц флота. До Оскобы в экспериментальный рейс отправлялось судно грузоподъёмностью 1000 тонн – теплоход «Рига».**

Река Подкаменная Тунгуска, которую также называют Средней Тунгуской и Чулоканом, берёт начало в Ангарском крае. Там она течёт под названием Катанга. Длина реки – 1865 километров, судоходной части – 1146 км, до Ванавары. С трудом преодолевают суда шивера и пороги, такие, как Орон, Бабушка, Дедушка, – их по всему притоку десятки.

На Подкаменную ходили, в основном, небольшие суда – «ТР», «СТ-700», «ТНМ». И вот в 1980 году в пароходстве решили отправить в пробный рейс до Оскобы, это 1008 километров от устья, 1000-тонное грузовое судно – впервые за всё время завоза на Подкаменную. Выбор пал на теплоход «Рига», капитаном-механиком которого был Иван Петрович Бутко, имеющий звание «Лучший капитан Министерства речного флота», награждённый орденом Трудовой Славы и многими медалями. Теплоход располагал краном, на нём были как раз установлены новые двигатели. В составе экипажа – надёжные помощники капитана.

К экспедиции на Подкаменную предприятие готовилось основательно. Все коллективы судов и береговых служб взяли повышенные обязательства по выполнению намеченных планов. На трудные участки реки были назначены опытные капитаны-наставники – Ф. Сидоров, В. Иванов, М. Лось, во главе их – наставник В. Удович.

К середине мая всё было готово к выходу на приток. Капитанам, идущим на Подкаменную, были розданы наставления. В. Удович обратился к Ивану Петровичу, чтобы он был особенно внимательным в районе мысов Задрыгин и Ножевой.

## ПОРУЧЕНИЕ КАПИТАНА

Теплоход «Рига» вышел в навигацию 26 апреля. Сначала перевозили муку из Предвинска. 10 мая встали в порту Красноярска под погрузку продуктов на Подкаменную. Затем прибыли на Горучасток – за водкой и вином.

Меня, фотокорреспондента бассейновой газеты, отправили на Подкаменную в командировку. Я должен был следовать на теплоходе «Рига». Иван Петрович встретил меня радостно, – мы были знакомы давно, – и предложил мне быть сопроводителем груза, а именно вина и водки. Ответственным за продукты был второй помощник капитана Пётр Усачёв, а за спиртное – никого.



Встреча с ледовой преградой на Подкаменной Тунгуске в навигацию 1980 года. Теплоходы «Хабаров» и «ОТ-2114».

– Да что ты, Петрович, это же дело криминальное, – стал возражать я. – Шутка ли, водки 11 тысяч пол-литровых бутылок, вина «Кавказ» 9 тысяч штук по 0,7 литра.

Но он меня успокоил: – Никто не узнает, и ни одна бутылка не пропадёт.

И рассказал такую историю: – Везли мы водку до Байкита. Как-то заметил, что двое из команды спускаются в трюм, а оттуда вылезают пьяные. И однажды увидел их за «делом»: открыл бутылку, отольют грамм 50 и тут же из ведра доливают водой. Бутылки так аккуратно запечатывали, что не отличить от неоткрытых. Пригласил двух человек из команды, и их приспособления мы выбросили за борт. Написали акт о нарушении, сообщили в город и на первой же остановке, в деревне, провинившихся высадили. Ну, а груз принял Пётр Усачёв.

В общем, уговорил меня капитан принять груз.

18 мая отошли от Горучастка. Первые часы всё было прекрасно, но перед Атамановскими камнями пошёл снег, и мы встали на якоря. Иван Петрович сказал, что вот уже пять лет, как принял «Ригу», а до этого работал на «ГТ-7» Кононовской РЭБ, и добавил: – Если мы дойдём до Оскобы, то на следующий год пойдём до Ванавары.

Закончился снег, и снова вперёд. На Стрелку Ангары пришли поздно. Здесь уже стояло много судов в ожидании дви-

жения на Подкаменную. Утром Иван Петрович дал задание практикантам покрасить места на судне, освежить которые не успели в затоне. И к вечеру «Рига» стояла как новенькая в ряду с другими судами.

Старпом теплохода Юрий Головёшкин говорит: – Берём обязательство – стать на

зимний отстой на десять дней раньше. Но при этом выполнить навигационный план, сэкономять топлива 50 тонн, масла 500 килограммов, отработать без ремонта всю навигацию.

Через день прошла Ангара. Все суда, идущие на Подкаменную, снялись с якорей и двинулись вниз. С Ангары вышел не только лёд, но и очень много брёвен, напилённых по определённому размеру.

Вдруг по радиостанции «Кама» раздаётся голос – капитан «ТНМ-5» И. Ф. Аникин, ветеран войны и флота, просит о помощи. Его теплоход нужно взять на буксир, так как им необходимо подремонтировать движок. Ну что ж, взяли.

Лёд продвинулся ещё на 25 километров, осталась перемычка в 25 км. Когда он тронется – неизвестно, надо ждать?

И вот, наконец, в 18.30 спрессованная масса льда пошла. Воды в Енисее сразу прибывало на один метр. Грузёные баржи начали уводить в безопасные места. Через 30 минут сорвало баржу «БО» – 3000-тонную. За ней пошёл «ОТ-2040», но попал в гуцу льда. Забыло насадки, и теплоход лёг в дрейф. На пятом километре его прибило к берегу, где он встал на якорь. «Лаптев» пошёл на помощь и тоже «задрейфовал». Его унесло на 30 километров, в район Сумароково. «Хабаров», увозя две тысячетонные баржи, задел корму «ОТ-2058», капитан Ю. Мизеровский. Баржа и «ОТ-2058» были повреждены.

Помощь оказали теплоходы «Советская Арктика», капитан А. Столбовский, и «Ангара-13», капитан А. Вольф. За ночь всё исправили.

Лёд, предполагали, пройдёт за 5-7 часов, а прошёл за двое суток. Наткнувшись на лёд Подкаменной, Енисей пошёл вспять – редкий случай.

(Окончание на стр. 4.)

## СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЕЕ – 150 ЛЕТ

ми и теплоход «Щетинкин» – заправлял суда топливом. Всё было хорошо, но лёд стоял. И решено было ломать его.

24 мая в 5 часов на разведку вышел теплоход «Хабаров», его капитан-механик А. Тарабрин имел опыт участия в подобных операциях. Определили: лёд – рыхлый, толщиной 60-90 сантиметров. В. Удович отправил другие теп-лоходы – «Лаптев», «ОТ-2058», «ОТ-2114». Прошли пять километров за пять часов. Лёд тронулся и через три часа прошёл. И опять «Хабаров» пошёл в разведку. На 12-м километре лёд стоял, как утёс, – вздыблясь вверх огромными глыбами.

Утром 25 мая теплоходы «Хабаров» и «Лаптев» с Удовичем, Ивановым и Сидоровым на борту пошли на 12-й километр – вести ледокольные работы. К этому времени уже и начальник пароходства С. И. Фоминов дал указание – ломать лёд, время уходит. Три часа мощные теплоходы не смогли ничего сделать. Лёд был уложен, как поленница, в 8-10 рядов, до самого дна. Стало ясно, куда делся лёд из верховьев реки.

Взошедшее солнце освещало лёд, и он играл от чёрного до голубого цвета – так его перемешало. Через образующиеся внизу, у самого дна, проходы с рёвом вырывалась вода. К четырём часам «Хабаров» и «Лаптев» прекратили работу и вернулись к основной группе судов.

26-го числа – облёт на самолёте. Приглашены синоптики, взрывники, авиаторы: что-то надо делать. Синоптики объясняют: снега в тайге мало, и на подъём воды не стоит рассчитывать. Лётчики-взрывники утверждают: бомбить нельзя, здесь заказник.

Лёд продвинулся ещё на 25 километров, осталась перемычка в 25 км. Когда он тронется – неизвестно, надо ждать?

И вот, наконец, в 18.30 спрессованная масса льда пошла. Воды в Енисее сразу прибывало на один метр. Грузёные баржи начали уводить в безопасные места. Через 30 минут сорвало баржу «БО» – 3000-тонную. За ней пошёл «ОТ-2040», но попал в гуцу льда. Забыло насадки, и теплоход лёг в дрейф. На пятом километре его прибило к берегу, где он встал на якорь. «Лаптев» пошёл на помощь и тоже «задрейфовал». Его унесло на 30 километров, в район Сумароково. «Хабаров», увозя две тысячетонные баржи, задел корму «ОТ-2058», капитан Ю. Мизеровский. Баржа и «ОТ-2058» были повреждены.

Помощь оказали теплоходы «Советская Арктика», капитан А. Столбовский, и «Ангара-13», капитан А. Вольф. За ночь всё исправили.

Лёд, предполагали, пройдёт за 5-7 часов, а прошёл за двое суток. Наткнувшись на лёд Подкаменной, Енисей пошёл вспять – редкий случай.

(Окончание на стр. 4.)



(Окончание. Начало на стр. 3).  
**В ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ**

28 мая в 5 часов В. Удович сообщил по радию о заходе судов на приток. Первыми пошли «СТ», «Р-14» с мелкими баржами, «ОТы» с большими баржами – все до Ванавары. Следом, в 11 часов, отправилась «Рига» до Оскобы.

Миновали деревню Суломай. Люди вышли на берег, соскучились по теплоходам. Подошли к Щёкам – первому коварному месту. Был случай в 1970-х годах: теплоход «Баку» чуть ошибся, и его выкинуло на скалы. Была такая пробоина, что на машине можно въехать. Груз срочно перегрузили на другие суда.

Солнце осветило вершины гор, которые уходят к облакам. Насупленные, они словно не хотят, чтобы человек тревожил их. Вербя выпустила нежные, жёлтые светлячки. Над нами пролетели два лебедя. От берега к берегу металась утка, встревоженные шумом теплоходов. Иван Петрович то и дело напоминает задание практикантам – записывать температуру на движках. Они тут же приносят данные. Во время подъёма в порог они несут вахту на баке вдвоём – на случай команды «отдать якоря».

Подходим к Большому порогу. Да, действительно, большой – семь километров. «Ригу» взял на буксир «ОТ-2040», капитан-механик В. Васильев. Около четырёх часов шёл подъём. Дальше пошли своим ходом.

Когда я был в рубке, обратил внимание, как две трясогузки с кормом в клювиках ныряли под крышу одного из балков, которые мы везли в Оскобу. Оказалось, у них там гнездо, которое они свили ещё в порту, до загрузки. Не могли же эти птицы бросить своих будущих птенцов – и отправились с нами в далёкую глухомань.

Все были заняты работой, только мне было делать нечего. Я решил около гнезда поставить зеркало. И, это было так неожиданно, птицы стали набрасываться на своё отражение. Я срочно убрал их «соперников», ведь они могли разбиться.

На подходе к следующему подъёму, где пороги Мучной, Бабушка, Горлышко,

# ПРОБНЫЙ РЕЙС НА ОСКОБУ

«Ригу» взял на буксир «ОТ-2114», капитан-механик В. Яковлев. Все преграды прошли удачно. Иван Петрович поблагодарил коллег за хорошую работу. Дальше – опять своим ходом. На скалах левого берега белой краской написаны названия судов, которые здесь работали: «ОТы», «СТ», «ОТА».

В районе Куюмбы появились буровые вышки, и Иван Петрович с гордостью сказал:

– В эти места мы завозили на «Риге» оборудование для буровиков.

На берегу стояли чумы, паслись олени, люди ловили рыбу удочками. На волнах покачивались лодки, уткнувшиеся в берег. Живут здесь, в основном, эвенки, до 1930-х годов их называли тунгусами.

На 900-м километре начались Кривляки. Это место называют также «Задрыгин мыс». Идти трудно. Руль у «Риги» поворачивается до 40 градусов, а на теплоходах «СТ» – до 90 градусов, и они уверенно проходят это опасное место.

И вот 28 мая мы пришли в Оскобу. Село небольшое, построенное староверами с Ангары. Они пешком и на лошадях, через тайгу пришли на Подкаменную в 1933 году. Старожилы Оскобы – Г. Панов, И. Приваликин, П. Заборцев – рассказали о тех временах. Зимой охотились на зверя, птицу, а летом занимались перевозкой грузов от устья до Ванавары. Были лодки «илимки», или баркасы, на них грузили, в основном, продукты – тонн по пять. Человек по 15-18 впрягались в лямки и тянули «илимки» вверх. До Ванавары дотаскивали дней за 15-18. Во время войны мужиков забрали воевать с фашистами. С войны вернулись не все. Кто приходил, сразу включился в работу. У кого не было руки – таскал лямку, у кого ноги – садился за руль «илимки». Потом стали применять лошадей, – только меняй подковы.

Много было удивительного для городского жителя. Дома здесь не замыкали, лодки стояли у берега с моторами. Многие и милиционера-то не видели. Старожилы высказывали обиду, что некоторые

даже капитаны обманывают эвенков. За бутылку водки забирали соболя, за ведро картошки – ведро отменной рыбы.

Павел Заборцев рассказал, как в 1953 году на реке появились самоходки германского производства, которые могли своим ходом подниматься до Ванавары. На скалах до сих пор остались названия этих судов, написанные краской: «Якутия» 1953 г., «Аджаристан» 54 г., «Карелия» 1955 г.. Ещё он поведал о том, как в 1970-х го-

да я заглянул внутрь. На земле горит костёр, пола вообще нет, вокруг костра – грязные матрасы, на них – взрослые и дети, рядом – собаки.

Обед закончился, и пришли приёмщики. Прежде выгрузили балки, затем продукты, спиртное. Работа спорилась, на бумаге только мелькали слова: «сдал – принял».

Все сдали и пошли вниз по реке, туда, где в районе Соль-завода нас ждал тепло-



Капитан «Риги» Иван Петрович Бутко и капитан «Кронштадта» Евгений Михайлович Бородин.

дах позаботилось об эвенках руководство края. Построили каждой семье дом, баню, туалет, всё это обнесли заборами. Но кто-то оставался в тайге, в своей стихии. Также всем им выдали фуфайки, валенки, резиновые сапоги, шапки. Власть хотела, чтобы зимой они пилили лес, летом ловили рыбу, собирали ягоду, грибы. Но люди начали болеть, умирать. Они же привыкли одеваться по-другому.

В Оскобу мы пришли к обеду, а обед здесь длился два часа. Времени ещё было, и я прошёл по улице. Стоит дом, забора нет, бани, туалета – тоже, даже у дома – ни окон, ни дверей. Окна забиты мешковиной. Одно окно наполовину открыто, и

холод «Кронштадт», чтобы с помощью крана «Риги» выгрузить оборудование, трубы для геологов-нефтянников. На Соль-заводе добывали чистую соль, которая шла, в основном, в Японию.

## ВНИЗ ПО ПОДКАМЕННОЙ

И вот снова коварный Задрыгин мыс. Глянешь вниз – и виден уклон реки, да ещё крутые повороты. Иван Петрович включил двигатель враздрай, то есть один влево вращается, другой – вправо, иначе не выйти из поворотов и можно удариться в берег. Вся команда – в напряжении. И вот, наконец, закончился этот круговорот. Вдруг

## СУДОХОДСТВУ НА ЕНИСЬЕ – 150 ЛЕТ

по судовому радио зазвучал вальс Шопена. Это Усачёв включил магнитофон, чем создал радостное настроение. Ещё бы не радоваться: чего боялись – миновали.

Показался теплоход «Кронштадт». Подошли и сразу начали разгрузку. Я решил пройтись по берегу. Стоят вышки, а рядом чум, ходят олени, горит костёр. Подошёл, поздоровался. Народ приветливый. Мужик у костра что-то помешивал палкой в котле. Затем он достал ножом кусок мяса, положил его на лист бересты, сверху – лепёшку и подал мне. Я присел на бревно и начал трапезу. Какой вкус, запах – приятный, – не едал такого никогда. Я ем, а они спрашивают:

– Ну, как посятина?

Вот, оказывается, какая была живность. Я посмотрел в котёл – сверху плавают лавровый лист, торчат стебли черёмухи и ещё какая-то трава. Вот так я попробовал пищу туземцев. На прощание я поснимал их на фотоплёнку, и мы расстались.

«Рига» выгрузила груз, и ей надо было идти вниз разгружать другие суда. А я пересел на «Кронштадт», чтобы уехать в Красноярск. Капитан «Кронштадта» Е. М. Бородин много раз ходил на Подкаменную.

Пришли в город и начали оформлять отчёт о командировке. Всё бы хорошо, но через день меня пригласил к себе заместитель начальника пароходства Л. Ф. Головачёв. Он узнал о моих действиях как сопроводителя груза. Да, лучше с ним было бы не встречаться – то кричал, то орал:

– Какое ты право имел заниматься такой деятельностью?!

Тут же позвонил в бухгалтерию – не оплачивать командировку. А я сижу и думаю: «Ну и что, ведь за доставку груза я получил деньги, что на пол-«Жигулей» хватит».

Вот так я принял участие в большой экспедиции на Подкаменную Тунгуску в памятную навигацию 1980 года.

**Анатолий ЧЕРКАШИН**  
Фото автора

## ПРЕЗЕНТАЦИЯ СПЕЦИАЛЬНОСТИ

7 ноября в Красноярском институте водного транспорта состоялась презентация судомеханической специальности.

Пожалуй, в каждом учебном заведении – от начального до высшего профессионального образования – проводится работа по профориентации выпускников школ. В Красноярском институте водного транспорта мероприятия по профориентации организуют не только для школьников, но и для тех ребят, которые только что поступили и начали учиться в подразделении среднего профессионального образования института. В данном случае профориентация проходит в форме презентации специальности. Курсанты старших курсов, за плечами которых производственная практика не в одну навигацию, побывали на разных судах, многие поработали в штатных должностях. Они, а также преподаватели

учебного заведения, рассказывают младшекурсникам о кораблях, дальних рейсах, жизни и быте на судах.

Вот и на этот раз всё прошло чётко, по отработанной схеме. Обратилась к участникам мероприятия и открыла презентацию судомеханической спе-



Выступает председатель цикловой комиссии судомеханических дисциплин Л. Г. Пирогова. Рядом заведующий отделением В. В. Пальмин.



На презентации судомеханической специальности.

## ОБРАЗОВАНИЕ

циальности председатель цикловой комиссии судомеханических дисциплин Л. Г. Пирогова. Заведующий отделением В. В. Пальмин представил присутствующих преподавателей и классных руководителей, рассказал курсантам об их будущей профессии, охарактеризовал обстановку на судомеханическом отделении. Затем

выступили преподаватели А. А. Венедиктов и А. Л. Роголёв, по многу лет проработавшие на флоте и знающие эту работу не понаслышке.

Старшекурсники рассказали о производственной практике, работе на судах, радостных и не очень событиях, курьёзных случаях на флоте. Курсанты Краев, Лазутин и Нефёдов свои рассказы проиллюстрировали фотографиями. В заключение курсант Лазутин исполнил под гитару флотскую песню.

Презентация прошла в тёплой, дружеской обстановке.

**Александр РОГАЛЁВ**  
Фото автора

## ЗАВЕРШАЮЩИЙ ЭТАП И ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

Закончилась краевая спартакиада профсоюзов 2012 года. Её заключительным этапом были соревнования по боулингу, которые прошли в клубе «Цезарь».

На соревнования прибыл председатель Федерации профсоюзов Красноярского края Олег Исянов. В приветственной речи он поблагодарил участников спартакиады, пожелал им честной борьбы и спортивной удачи, а также вручил награды командам, занявшим призовые места в соревнованиях по плаванию, которые проходили ранее. Енисейский баскомфлот был удостоен Грамоты за третье призовое место.

К соревнованиям по боулингу речники готовились активно. Была создана сборная команда, в которую вошли Вальдемар Хан, Александр Иванов, Сергей Кузнецов, Анастасия Андреева и Александр Гальцов. После проведения тренировочных занятий был сформирован основной состав: В. Хан, А. Гольцов, С. Кузнецов.

Всего в соревнованиях по боулингу приняли участие десять команд кра-

## КРАЕВАЯ СПАРТАКИАДА

вых комитетов отраслевых профсоюзов. Водники в упорной борьбе заняли второе призовое место.

Таким образом, речники выступили во всей программе краевой спартакиады 2012 года – в восьми видах спорта. Призовые места завоевали в соревнованиях: по лыжным гонкам – третье место, по шахматам – второе, по плаванию – третье, и по боулингу – второе место.

Большую помощь в подготовке, обеспечении участия речников в спартакиаде оказывали председатели профсоюзных комитетов и хозяйственные руководители, что во многом способствовало успешному выступлению на соревнованиях.

В комплексном зачёте Енисейский баскомфлот из 13 краевых комитетов отраслевых профсоюзов, принявших участие в спартакиаде во второй группе соревнующихся, занял четвёртое место.

**Николай СТРУЧКОВ**

12 ноября 2012 г. на 66-м году после тяжёлой продолжительной болезни ушла из жизни **КАПЕЛИНА Нина Ивановна**, ветеран Енисейского пароходства, бывший бухгалтер ОАО «Красноярская судостроительная верфь». За многолетний добросовестный труд неоднократно поощрялась руководством Енисейского пароходства, Красноярской судостроительной верфи. Выражаем соболезнование родным и близким покойной. **Администрации ОАО «Енисейское речное пароходство», ОАО «Красноярская судостроительная верфь», Совет ветеранов**

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЬЕЯ» – газета речников Енисейского бассейна <b>Учредители:</b> Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное бюджетное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p>	<p><b>Адрес редакции и издателя:</b> 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15. <b>E-mail:</b> rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/r <b>Телефоны:</b> главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. <b>Факс:</b> (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p>	<p><b>Газета зарегистрирована</b> Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. <b>Свидетельство о регистрации</b> П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г. <b>Подписной индекс:</b> 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p><b>Компьютерный набор и корректура:</b> редакция газеты «Речник Енисейя». <b>Компьютерная верстка:</b> Е. В. Девяткова. <b>Корректор:</b> Г. Г. Гудошникова. <b>Отпечатано:</b> ООО ПК «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. <b>Подписано в печать:</b> 28.11.2012 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 <b>Заказ № 3568. Тираж:</b> 2700 экз.</p>
--	---	--	--