

ГАЗЕТА
РЕЧНИКОВ
ЕНИСЕЙСКОГО
БАССЕЙНА

ИЗДАЁТСЯ
С 24 АПРЕЛЯ
1931 ГОДА

gazeta.e-river.ru

РЕЧНИК ЕНИСЕЙЯ

» ГЛАВНАЯ ТЕМА

НА БОЛЬНОЙ ХЕТЕ
ИДЁТ МАСШТАБНАЯ
ОПЕРАЦИЯ ПО ЗАВОЗУ
ГРУЗОВ ДЛЯ ВАНКОРА

стр. 1

» НАВИГАЦИЯ-2011

ЭКСПЕДИЦИИ НА ЕЛОГУЙ
И СОВЕТСКУЮ РЕЧКУ

стр. 2

КАК В ВАНАВАРЕ
ВСТРЕЧАЛИ КАРАВАН

стр. 2

О РЕЧНОМ НАДЗОРЕ

стр. 2

» ОБРАЗОВАНИЕ

ЮБИЛЕЙ АКАДЕМИИ

стр. 1

ГДЕ И КАК
СТАТЬ РЕЧНИКОМ

стр. 3

» НОВОСТИ СПОРТА

ДЕВЯТЫЙ ТУРНИР
НА ПРИЗЫ ГЕНЕРАЛЬНОГО
ДИРЕКТОРА ОАО «ЕРП»
И ГЛАВЫ РАЙОНА

стр. 4

СПАРТАКИАДА
ПЛАВСОСТАВА

стр. 4

БОЛЬШАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ВАНКОР

31 мая в устье Большой Хеты зашёл караван Енисейского пароходства в составе более двухсот судов. Началась масштабная транспортная операция по доставке на Ванкор грузов, необходимых для дальнейшего освоения крупнейшего в Восточной Сибири нефтяного месторождения.

По заявке ЗАО «Ванкорнефть» грузов на суда пароходства было отгружено 266 тысяч тонн, это немного больше прошлогоднего объёма. С грузами на Крайний Север ушли 130 барж: 71 баржа «БО», 19 – «БП-2000», 14 – «БРП-200», 26 единиц «БРОП», «МП» и «БРН». Кроме того, на Ванкор отправились грузовые теплоходы: «ГТ-600» – три единицы, «ГТ-1000» – две единицы, теплоходов проекта 2188 – пять единиц. Всего 140 самоходных и несамоходных судов грузового флота.

Для выгрузки судов на Большую Хету прибыло 20 плавкранов. А также 51 единица тяги: 12 теплоходов «ОТ-2000», пять «ОТА», 12 – «РТ-600», 10 – «Р-14», 10 – «Р-96» (теплоходы «Ангара») и два «МБВ».

Задача перед этой речной армадой стояла сложная: в считанные дни, пока держится приемлемый уровень воды в притоке, пройти 430 километров до Ванкор-Берега, разгрузиться и выйти. При этом вплоть до захода в устье Большой Хеты никому неизвестно, каковы там гидрометеорологические условия после ледохода, как долго будут держаться уровни, потребуется ли нет распаузка крупных судов.

Для того чтобы эффективно руководить, обеспечивать безопасное продвижение, согласованность действий, оперативную разгрузку флота, в пароходстве был создан штаб по заводу на Ванкор. В состав штаба вошли представители управлений и служб, от работы которых зависит результат всей ванкорской кампании. Возглавляет штаб руководитель



Ванкор. Разгрузка теплохода «ГТ-4».



Составы судов с грузами для Ванкора в устье Большой Хеты.

управления эксплуатации флота ОАО «ЕРП» Сергей Преснов.

Если в прошлые годы флот ожидал очищения ото льда Большой Хеты, стоя на рейде в районе устья притока, то в этом году караван остановился на Енисее в районе Игарки, где образовался очередной затор. Когда лёд унесло в сторону океана, суда продолжили путь и 29 мая пришли в Дудинку. Отсюда караван в полном сборе 30 мая отправился на устье Большой Хеты и на другой день прибыл к месту назначения.

– Уровень воды в устье притока был 18,95 – недостаточный, – рассказывает главный диспетчер управления эксплуатации флота Борис Бурков. – В прошлом году, когда заходили, горизонт воды составлял 24,00. Так как, по опыту прошлых лет, была реальная опасность некоторым судам не дойти до Ванкора, штабом по заводу было принято решение: теплоходы проекта 2188 и баржи, гружённые щебнем и железобетонными плитами, с осадкой два с половиной метра и более, оставить на устье.

Все другие суда пошли на Ванкор. И уже вечером 1 июня первые теплоходы «ГТ» были на месте. Теплоходы и баржи прибывали ночью и в течение дня. 2 июня весь флот первого каравана был уже на рейде Ванкор-Берега.

– Поднимались, в общем-то, тяжело, особенно ОТы, потому что воды было мало, – говорит Борис Бурков,

который обеспечивает согласованность между управлением пароходства и штабом по заводу. – Но всё, что отправили с устья первым караваном, было доставлено. Это оборудование, ценные грузы, нефтепродукты. На сегодняшний день идёт выгрузка судов.

Во главе первого каравана на Большую Хету на теплоходе «Чайка» прибыл генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов. На Ванкоре он встретился не только со специалистами штаба и непосредственными участниками завоза, но и с генеральным директором ЗАО «Ванкорнефть» Игорем Проценко и его заместителем Юрием Нагорным. Были проведены совещания по оперативным вопросам доставки грузов и выгрузки каравана, перспективам сотрудничества между предприятиями.

Оценив обстановку, штаб по заводу принял решение: баржи «БО» с устья Большой Хеты поднимать до Сузуна, это 210-215 километров, там производить их распаузку и далее доставлять груз на Ванкор. 3 и 4 июня первые 20 барж были отправлены из устья на Сузун. Для их распаузки сюда же прибыло пять плавкранов, и сегодня на рейде Сузуна перегрузочные работы идут полным ходом. Представители штаба по заводу, которые руководят работами на Сузуне, базируются на теплоходе «Заря-346». Руковод-

ство штаба пребывает на теплоходе «Заря-360», который находится на Ванкоре.

Распаузка судов проекта 2188 происходит в Тухарте, что в 40 километрах выше от устья Большой Хеты. Груз с теплохода «Северодонецк» перегружен на теплоходы «ГТ-4», «ГТ-7» и «Капитан Ильина», которые вернулись с Ванкора. Приняв груз, они вновь отправились туда. И таких рейсов по Большой Хете предстоит сделать несколько – в зависимости от водности реки.

В ночь с 5 на 6 июня завершена распаузка теплохода «Солнечногорск» – загружено 8 барж «БРП-200», которые теплоходы «Ангара» повезли на Ванкор. А теплоходы «Северодонецк» и «Солнечногорск» ушли в Красноярск. Продолжаются работы по распаузке других судов класса «река-море».

В порту Дудинка в ожидании морского корабля стоят баржа «БС-1304» и плавкран-стотонник. На баржу будут погружены тяжеловесы для Ванкора, прибывшие по Северному морскому пути. Это будет последняя партия грузов, которые предстоит доставить на Большую Хету в навигацию 2011 года.

Часть грузов по заявке «Ванкорнефти» пароходство завезёт на базу Прилуки, расположенную в районе Игарки.

Сергей ИВАНОВ

Фото Алексея БУРАВЦОВА

Новосибирская государственная академия водного транспорта отметила 60 лет со дня создания этого знаменитого в Сибири и на Дальнем Востоке вуза, выпускающего специалистов для речного флота и кораблестроения.

5 мая 1951 года вышло Постановление Совета Министров СССР об открытии в Новосибирске института инженеров водного транспорта с тремя факультетами. И уже 1 августа начались вступительные экзамены, а 20 августа произошло зачисление студентов на первый курс – всего 150 человек. В 1994 году приказами Госкомвуза Российской Федерации и Департамента речного транспорта Министерства транспорта РФ НИИВТ был преобразован в академию водного транспорта.

ЮБИЛЕЙ АКАДЕМИИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Сегодня вуз осуществляет учебный процесс по 15 специальностям высшего профессионального образования, 7 направлениям подготовки бакалавров, 19 специальностям среднего профессионального образования. Контингент учащихся академии – более 5 тысяч студентов и более 4 тысяч курсантов. В базовом вузе 30 кафедр, а в академии в целом, с учётом институтов и филиалов, их 50.

В состав академии входят Омский и Якутский институты водного транспорта, Новосибирское командное речное училище имени С. И. Дежнёва, Енисейский (г. Красноярск), Осетровский (г. Усть-Кут), Тобольский и Хабаровский филиалы.

Институты академии были созданы в 2008 году – на базе Иртышского (г. Омск) и Ленского (г. Якутск) филиалов. В 2011 году у академии появится ещё один ин-

ститут водного транспорта – он создаётся на базе Енисейского филиала НГАВТ в г. Красноярске. Решение об этом было принято в мае, сейчас идёт процесс оформления документов.

За 60-летнюю историю академией подготовлено около 40 тысяч специалистов водного транспорта для регионов Сибири и Дальнего Востока, в том числе для Енисейского бассейна. Так, в Енисейском речном пароходстве и на его предприятиях трудятся сотни выпускников НИИВТ и НГАВТ.

В столице Сибирского федерального округа Новосибирске академия водного транспорта имеет репутацию одного из самых лучших вузов. И не только потому, что выпускником НИИВТ является губернатор Новосибирской области Василий Юрченко, который окончил институт в 1982 году.

Впрочем, и этот факт говорит о многом.

Новосибирская государственная академия водного транспорта под руководством ректора – заслуженного работника транспорта РФ, доктора технических наук, профессора Игоря Рагулина добилась высоких результатов. Получены сертификаты соответствия новым образовательным стандартам. Профессорско-преподавательский состав, студенты и курсанты участвуют в самых разных мероприятиях – от научно-практических и инвестиционных до культурных и спортивных – как общегородского и регионального, так федерального и международного уровней. Десятки студентов академии получают стипендии Президента РФ, Правительства РФ, Администрации Новосибирской области, именные премии.

К своему юбилею учебное заведе-

» ОБРАЗОВАНИЕ

ние подошло обновлённым и довольно современным – в этом самое главное достижение большого коллектива Новосибирской государственной академии водного транспорта.

Сергей ИВАНОВ

О том, по каким специальностям ведётся подготовка в Красноярском командном речном училище и создаваемом Красноярском институте водного транспорта, о приглашении на учёбу выпускников школ, условиях поступления, учебно-производственной базе учебного заведения читайте на стр. 3.

Первыми реками, на которые суда Енисейского пароходства доставили грузы в навигацию 2011 года, были Елогуй и Советская Речка, приток Турухана. О том, как осуществлялся экспедиционный завоз по этим рекам, рассказывает капитан-наставник службы безопасности судовой службы ОАО «ЕРП» Виталий Гульбинас, который обеспечивал безопасное движение судов на притоках в условиях очень изменчивой гидрометеорологической обстановки:

– При следовании на приток Елогуй я находился на танкере «ТНМ-29». 1 мая мы вышли из Абалаково, вскоре нас догнали теплоходы «Ангара-56», «Ангара-71» и «МБВ-252», которые вели баржи: четыре с углём, одну нефтеналивную – «БРН-229» и одну с автомобильным краном.

В устье Елогуй вошли 5 мая. Баржу с углём для посёлка Советская Речка оставили в устье и стали подниматься. Уровни воды были уже низкими. Если в низовьях шли относительно свободно, то потом возникли сложности. Но дно у реки песчаное, и караван со всеми грузами дошёл до посёлка Келлог нормально.

Первыми выгрузили танкер, так как осадка у него большая по сравнению с другими судами, и ему надо было поторпливаться, пока Елогуй во-

В УСЛОВИЯХ ШУГИ И МЕЛКОВОДЬЯ О ВЕСЕННИХ ЭКСПЕДИЦИЯХ НА ЕЛОГУЙ, ТУРУХАН И СОВЕТСКУЮ РЕЧКУ

обще не обмелел. Выгрузили также и «БРН-229».

Разгрузочные работы велись интенсивно и без сбоев. Мы пришли в Келлог 6 мая в 16.00, а на другой день, также в 16.00, танкер и «Ангара-56» с нефтеналивной баржей уже покинули посёлок.

Уголь разгружали с помощью доставленного на барже автомобильного крана. Иначе пришлось бы работать лопатами, а это 450 тонн.

Расстояние от устья Елогуй до Келлога – 156 километров. С 1999 года мы возили туда уголь практически каждый год. В 2008 году впервые завезли топливо, и с тех пор суда пароходства на этот приток не ходили.

Ходить по Елогую лучше по полной воде, ранней весной. Но в этом году заказчики приподняли с доставкой грузов, и нам пришлось идти, когда река почти обмелела. Надо отдать должное капитанам и экипажам судов: они работали профессионально.

8 мая мы были уже в устье Елогуй, где нас ждали «Плотовод-717» с бункерной станцией и баржа с углём. 9 мая пошли на Турухан – «Плотовод-717» и «Ангара-56» с составами.

В районе Осиновской системы подождали «Ангара-71» и «МБВ-252» с порожними баржами для Ванкора. Эти теплоходы, оставив баржи в Туруханске, должны были следовать по

Турухану и Советской Речке с нами.

Впереди по курсу, в районе Ножевых Камней, был сильный затор – пройти невозможно. Стали ждать. Когда лёд немножко сдвинулся, образовалась брешь, и мы зашли в эту протоку. И так, от протоки к протоке, вышли к Красному Яру, миновали Осиновский порог.

Утром 10 мая пришли в Туруханск. Попробовали зайти в устье Туруханской протокой Большой Шар, но сверху она была плотно забита льдами. Спустились чуть ниже, однако и здесь шуга упёрлась в берег.

Чтобы пройти затор, решили растолкать его. Часов 18 продалбливались через шугу с помощью «Плотовода-717» – это был путь в три километра: зашли в Большой Шар в 10.30 и только на следующий день, 11 мая, в 6 утра вышли из него на чистую воду.

Шли около часа. Когда остался позади Старый Туруханск, путь преградил ещё один затор. Подъехали местные жители, мы у них поинтересовались, какая его протяжённость. Они говорят: «Километров тридцать». Пробиваться не имело смысла. Мы оказались как бы в ловушке: ни вниз спуститься, ни вверх подняться. Почти двое суток простояли в ожидании.

В это время Енисей в районе Игарки был заперт льдами, из-за чего держался большой уровень воды. Тече-

ния в притоках или не было, или оно шло в обратную сторону, уплотняя шугу. Но когда затор в Игарке прорвало, вода стала падать, и все заторы на притоках пошли.

Шуга ушла с Турухана, и мы продолжили движение. «Плотовод-717», выполнив свою задачу, отправился вниз. В Турухане вода была метров 12, весь лёд прошёл, и ничто уже не помешало нам дойти до устья Советской Речки. Тройной тягой мы вели две баржи – бункерную с топливом и сухогрузную с углём.

Устье Совречки находится на 412-м километре вверх по Турухану. Туда мы прибыли 15 мая. В 7 утра сходили на разведку – проверить уровни воды. Они были ещё достаточными, и караван двинулся в путь. Через 32 километра показалась фактория Советская Речка, которая имеет такое же название, как и сама река. Здесь воды было всего 1 метр 20 сантиметров. Когда завершили разгрузку и 16 мая в 10 часов начали спускаться, оставался уже 1 метр. Река мелела на глазах.

На Советскую Речку суда пароходства ходили давно. Но в кризисные 90-е про неё «забыли», и пошли туда только в 2007 году. Потом был весенний рейс в 2008 году. С той поры мы там не бывали.

18 мая благополучно прибыли на

Енисей. Завоз по Елогую, Турухану и Советской Речке был завершён.

Никто из капитанов, задействованных в рейсах на эти притоки, раньше не работал на них. Но большой опыт, умение действовать одной командой позволили выполнить задачи. Почти все они трудятся капитанами более 25 лет. Из молодых, пожалуй, только капитан «Ангара-71» Татауров Алексей Геннадьевич. Но у него есть опыт плавания по такому сложному притоку, как Ангара. С ним и капитаном теплохода «Ангара-56» Болмосовым Николаем Ивановичем, имеющим богатый судоводительский опыт, мы ходили на Кюдинск – завозили для Богучанской ГЭС турбины.

На «МБВ-252» тоже опытный капитан – Сучков Виктор Феофанович. Раньше работал на теплоходе «Ангара», постоянно ходит на Большую Хету. Опытнейшие капитаны работают также на «Плотоводе-717» – Кавзюлин Анатолий Семёнович и танкере «ТНМ-29» – Стерехов Владимир Владимирович.

Все капитаны и экипажи сработали на высоком профессиональном уровне. Благодаря их мастерству топливо и уголь в посёлки Келлог и Советская Речка были доставлены в полном объёме и без происшествий, хотя было, конечно, тяжело.

Сергей ИВАНОВ

ВАНАВАРСКИЙ КАРАВАН

Субботний день 14 мая 2011 года в Ванаваре запомнился жителям не только сильным, порывистым ветром и резким ухудшением погоды, но и прибытием долгожданных судов весеннего каравана. Первыми к причалу подошли теплоходы Енисейского пароходства «РТ-710» и «СТ-717».

Сразу же споро и ловко начался процесс разгрузки. Эта работа вот уже много лет как чётко отлажена и выполняется силами муниципального предприятия «Ванавараэнерго».

Надо спешить. И не только из-за надвигающегося дождя: обстановка на Подкаменной Тунгуске в этом году сложная. Воды мало, а это, как сказали капитаны первых судов Илья Кривуша – «РТ-710» и Владимир Василенко – «СТ-717», так же плохо, как и большая вода.

Стаж работы капитанами речного флота у обоих приличный: Илья Василенко ходит капитаном вот уже 25 лет, его коллега Владимир Анатолевич – 7 лет. Много раз приходили весной в Ванавару, и помнится им многое. Каждый сезон преподносит свои сюрпризы. В этом году, например, из-за малого уровня воды пришлось использовать дополнительную тягу, а это лишние расходы для пароходства.

Однако капитаны настроены оптимистично. Они надеются вернуться с Подкаменной благополучно. Тем более что ванаварский мастер водных путей Павел Георгиевич Захарков, по мнению опытных капитанов, один из лучших: всё у него выставлено, всё

» НАВИГАЦИЯ-2011

сделано вовремя. Он не только подготовил реку к приходу каравана, но и нынче как лоцман сопровождал его от самой Мирюги.

Капитаны также рассказали, что ФГУ «Енисейречтранс», крупное современное предприятие путевого хозяйства, закончив подобные работы на Енисее, планирует в самом ближайшем будущем, с использованием последних разработок начать составление электронной карты Подкаменной Тунгуски. Будут обозначены предельно точно створная линия, путевой ход и т. д. Для проведения работ в Ванавару доставлены две новые лодки. Электронная карта реки сделает навигацию по своеобразной красавице намного безопаснее.

На машины, подъезжающие одна за другой, с барж отправляются контейнеры с грузами для организаций и предпринимателей. Здесь же кирпич, гипсокартон и другие строительные материалы для новой Ванаварской больницы.

Отправляюсь на Собинский причал, куда только что пришвартовали баржу «БРП-1018». На ней, в основном, контейнеры. Тут же начинаются разгрузочные работы. Всё быстро, чётко, без промедлений и излишней спешки.

На подходе – ещё пять судов, гружёных, в том числе, оборудованием для новой Катангской котельной, строительство которой планируется завершить до начала отопительного сезона.

Татьяна ВЛАСЕНКО
Фото автора



Продолжается подписная кампания. Оформить подписку на газету «Речник Енисей» на второе полугодие 2011 года можно в любом почтовом отделении края.

» ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ

Подписная цена на полугодие – 60 руб. 90 коп., для подписчиков северных районов – 75 руб. 48 коп.

Без разрешения Енисейского управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта ни одно судно на Енисее и других реках бассейна не имеет права выйти в навигацию. О том, как велась проверка флота в этом году, рассказывает начальник Красноярского линейного отдела Енисейского управления Госморречнадзора Александр Журавлёв.



– Александр Георгиевич, в чём заключалась задача вашего отдела перед навигацией?

– Мы проверили суда на предмет наличия на них документации в соответствии с той работой, для которой эти суда предназначены. Это пакет из десяти документов, таких, как свидетельство на право собственности, свидетельство на право плавания под Государственным флагом Российской Федерации, квалификационные свидетельства законодательства в Енисейском бассейне. Сфера деятельности Красноярского линейного отдела – участок Енисей от Кызыла до Стрелки. Надзор на других участках обеспечивают Ангарский, Енисейский и Дудинский линейные отделы.

Основной флот предьявляется у нас. В поле зрения Красноярского отдела – самое большое количество судовладельцев. Во всём бассейне лицензионную деятельность ведут 110

ОТ СТРЕЛКИ ДО КЫЗЫЛА

» РЕЧНОЙ НАДЗОР

судоходных компаний, из них 80 – на нашем участке. А всего судовладельцев в бассейне 360, на учёте состоит порядка 2500 судов. Так что работы нашим государственным транспортным инспекторам более чем достаточно.

– Как проводился осмотр флота? В какие сроки?

– Тот флот, который работал зимой, мы осмотрели в начале года. К основной, преднавигационной, проверке приступили в марте. Поскольку навигация начиналась раньше среднегодо-

Помнится, раньше, – мы все захватили эту систему, – после навигации капитан в отпуск не уйдёт, если, например, ему или другим членам экипажа предстоит дипломироваться. Это проверяли кадровые службы, прежде чем отправить человека в отпуск. Также был ряд других условий, которые капитан и команда должны были выполнять. То есть часть проблем, связанных со сдачей флота, решалась до Нового года.

Сейчас этого нет, и зачастую получается, что приходит капитан из отпуска в марте – и выясняется: ему диплом надо менять, мотористам нужны удостоверения, поварам – тоже. И по санитарным книжкам проблема. И по теплоходу надо что-то сделать. Начинается беготня.

В некоторых судоходных компаниях установлено правило: весь необходимый комплект документов капитан приносит. Сам он ни в какие инстанции не ходит, а занимается только теплоходом.

– Какие-то нововведения на водном транспорте в этом году отмечены?

– В каких документах произошли изменения, так это в тех, которые касаются расследования транспортных происшествий. Теперь эксплуатационное происшествие называется инцидентом.

Вышел новый Закон о лицензировании. Но вступит он в силу только в октябре 2011 года. Согласно этому закону, перевозка грузов не будет лицензироваться. Лицензии необходимы только на перевозку опасных грузов, перегрузку опасных грузов и перевозку пассажиров.

– Сейчас, когда флот принят в эксплуатацию и навигация уже началась, в чём состоит главная задача Красноярского линейного отдела?

– Контролировать суда непосредственно на реке. И здесь предьявлять претензии есть из-за чего: то нарушают правила плавания, то состав не такой, то не там ходят. Основное внимание уделяем загрузке судов, соблюдению лицензионных требований.

У нас есть два теплохода: «Патрульный-3» – ходит ниже плотины Красноярской ГЭС, и «Патрульный-6» – в Красноярском водохранилище и выше. В период навигации это наши главные помощники в работе по государственному надзору. Подобными судами располагают и другие линейные отделы.

Сергей ИВАНОВ

КРАСНОЯРСКОЕ КОМАНДНОЕ РЕЧНОЕ УЧИЛИЩЕ



Красноярское командное речное училище проводит приём учащихся на базе 9 и 11 классов на очное и заочное отделение.

Подготовка осуществляется по следующим специальностям:

1. «Судовождение» (принимаются только юноши).
2. «Эксплуатация судовых энергетических установок» (принимаются только юноши).
3. «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» (принимаются только юноши).
4. «Рациональное использование природоохранных комплексов» (только очное обучение на коммерческой основе, принимаются юноши и девушки).
5. «Сервис на транспорте» (по видам транспорта) (только очное обучение на коммерческой основе, принимаются юноши и девушки).
6. «Экономика и бухгалтерский учёт (по отраслям)» (только заочное обучение на коммерческой основе, принимаются юноши и девушки).

Сроки обучения

- На очном отделении:**
- На базе 9 классов – 3 года 10 месяцев.
 - Лица, окончившие 11 классов, принимаются на 2-й курс на освобождённые бюджетные места.
 - По специальности «Сервис на транспорте» на базе 9 классов – 2 года 10 месяцев, на базе 11 классов – 1 год 10 месяцев.

На заочном отделении:

- По специальностям «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» – 5 лет.
- По специальности «Экономика и бухгалтерский учёт (по отраслям)» – 2 года 10 месяцев (на базе 11 классов).

Условия приёма

1. Поступающие на судоводительскую, судомеханическую и электромеханическую специальности должны иметь медицинские показания пригодности работы на флоте и обязательное умение плавать (к началу производственной практики).

2. Приём в училище проводится по результатам испытаний по математике и русскому языку или по результатам итоговой государственной аттестации.

3. Зачисление учащихся на базе 11 классов по результатам ЕГЭ (математика, русский язык).

4. Выпускники 11-х классов, не сдавшие положительно в школе ЕГЭ, принимаются по вступительным испытаниям на базе 9 классов.

5. Дополнительно проводится набор выпускников 11-х классов, не поступивших в вуз по конкурсу.

Курсанты речных специальностей в училище в течение всего периода обучения находятся на полном государственном обеспечении. Иногородним предоставляется общежитие.

Дополнительная информация для поступающих

- В училище имеется медсанчасть, клуб, водно-спортивная база, спортзал, атлетический зал, учебные суда.
- Восемидесятилетние традиции училища сочетаются с новейшими методами обучения: освоением персональных компьютеров, тренажёрной подготовкой, углублённым изучением английского языка.
- Практику курсанты училища проходят на учебном теплоходе «Юнга», а также на судах ОАО «Енисейское

речное пароходство» и других судоводительских компаний.

● Окончившим училище курсантам и студентам предоставляется право продолжить обучение в Новосибирской государственной академии водного транспорта (на очном отделении).

Перечень документов:

Заявление о приёме, аттестат об образовании (оригинал и 2 копии), результаты ЕГЭ, свидетельство о рождении (2 копии), паспорт (оригинал и 2 копии стр. 2, 3 и 5), 10 фотографий размером 3х4 см, медицинская справка по форме № 86-У (с указанием остроты зрения на каждый глаз и цветоощущения), сертификат прививок, копия страхового пенсионного свидетельства, копия ИНН, копия страхового медицинского полиса.

Приём документов: на очное отделение – с 1 июня по 25 июля, на места с оплатой стоимости обучения – по 25 августа, на заочное отделение – с 1 сентября по 1 ноября.

Дополнительное образование

- В училище действуют подготовительные курсы, обучение с 1 февраля (на базе 9 классов).



В учебном заведении широко используют компьютерные методы обучения.

● В межнавигационный период на отделении дополнительного образования проводится обучение по программам:

- Повышение квалификации судоводителей, судомехаников, электромехаников судов внутреннего плавания (командный состав флота).
 - Использование судовой РЛС на ВВП (судоводители).
 - Обеспечение безопасности судостроения (руководители и специалисты флота).
 - Подготовка судоводителей-судомехаников судов внутреннего водного плавания (рулевые-мотористы).
- По окончании обучения, при положительных результатах сдачи экзаменов и зачётов, слушатели получают документ государственного образца.

Наш адрес:

660025, Россия, г. Красноярск, переулок Якорный, 3. Остановка транспорта «Торговый центр» (правый берег).

Телефоны приёмной комиссии:
очное отделение: (391) 213-30-38;
заочное отделение: (391) 213-33-42;
отделение дополнительного образования: (391) 268-99-97.

ФЛОТСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

В далёком 1930 году решением Наркомпути от 24 июня в Красноярском крае для организации работы Государственного предприятия – Енисейского речного пароходства в части обеспечения кадрами судов и предприятий был организован Красноярский техникум водных путей сообщения.

Возрастали перевозки по Енисею, шло освоение Севера, что неизбежно приводило к развитию учебного заведения – кузницы кадров. За 80 лет произошло несколько его переименований:

в 1955 году техникум получил название «Красноярское речное училище»;

в 1985 году – «Красноярское командное речное училище»;

в 2005 году произошло объединение училища с Новосибирской государственной академией водного транспорта, ККРУ вошло в состав академии в качестве филиала;

в 2007 году в состав филиала вводится Красноярский заочный филиал академии, и училище получает наименование «Енисейский филиал ФГОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта» в г. Красноярске» с двумя уровнями подготовки специалистов – высшее профессиональное образование (ВПО) и среднее профессиональное образование (СПО);

в мае 2011 года учебное заведение на Енисее получает новое наименование – «Красноярский институт водного транспорта – филиал Новосибирской государственной академии водного транспорта».

За период работы из стен училища выпущено более 13 тысяч флотских специалистов.

Сегодня по уровню среднего профессионального образования в учебном заведении ведётся подготовка по специальностям: судоводитель, судомеханик, электромеханик, «Рациональное использование природоохранных комплексов», «Сервис на транспорте». На заочном отделении дополнительно – по специальности экономист-бухгалтер.

Педагогические кадры имеют большой опыт работы, большинство их пришло в учебное заведение с производства.

Для подготовки высококлассных специалистов имеется база: здание учебного корпуса, учебных мастерских и лабораторий, общежитие, спортивные и активный залы, столовая, водно-спортивная база с разнообразными гребными и парусными судами, учебно-производственные суда «Плотовод-709» и «Генерал Тихонов», учебное судно «Юнга».

В лаборатории судовых двигателей внутреннего сгорания установлено 7 действующих двигателей.

В тренажёрном центре имеются: тренажёр по использованию радиолокационной станции при движении судов на внутренних водных путях, навигационный морской тренажёр, тренажёры судового механика, электромеханика, по использованию глобальной морской спутниковой связи.

Оснащены лаборатории: судовых радио- и электронавигационных приборов, судовой радиосвязи, электрооборудования и автоматики судов и другие.

Курсанты училища проходят процесс обучения и воспитания строго по утверждённому Положению и расписанию дня от подъёма до отбоя. Основу воспитания составляют: дисциплина, уважение, флотская взаимовыручка, исполнение отданного распоряжения, сознательный подход к разрешению любого вопроса.

В процессе обучения практически 40-50 процентов времени отводится на самостоятельное добывание знаний – при решении задач, выполнении лабораторной практики, написании рефератов, докладов, курсовых работ и особенно при прохождении плавательной практики в течение навигации после 2-го и 3-го курсов.

Для юношей процесс получения флотского образования является школой взросления, понимания смысла жизни, работы, отношения в рабочем коллективе, периодом подготовки к службе в армии и Военно-Морском флоте.

Приглашаем учиться!

Валерий КОРНЕВ,
заместитель директора
Красноярского института
водного транспорта по СПО,
Заслуженный учитель России,
Почётный работник
транспорта России

Василий ПАЛЬМИН,
заместитель директора
по учебно-воспитательной
работе

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОГРАММЫ И МЕТОДИКИ

судомеханика», по разделам: «Судовые энергетические сети», «Судовые энергетические установки», практическая подготовка в кабинетах и лабораториях, на учебном судне, а также на судах ОАО «Енисейское речное пароходство».

Для проведения ИГА курсантам и студентам своевременно была дана программа ИМЭС, подготовлены экзаменационные билеты, задания и оборудование на практические этапы, наглядные пособия, кабинеты и лаборатории. Вопрос о готовности к ИГА рассматривался на заседании методического совета.

Значительное внимание уделяется методической подготовке преподавателей, одной из форм которой является проведение конкурсов. В 2010 году состоялся конкурс-фестиваль педагогических идей «Симфония урока». В 2011 году начал и сегодня продолжается конкурс «Мастер-класс». На конкурсах выявляется знание современных образовательных технологий, методик, их эффективное применение на занятиях.

В числе приоритетов – информатизация образовательного процесса. Для контроля знаний разработаны тесты по 28 учебным дисциплинам и используется электронная

автоматизированная система контроля. Идёт активное формирование электронной библиотечной системы (заведующая библиотеккой Хоменко Л. В.).

Преподаватели общеобразовательных дисциплин внедрили в учебный процесс видеofilмы, их уже более ста.

Коллективу предстоит огромная работа по переходу на Федеральный государственный образовательный стандарт третьего поколения.

Людмила БАРАНЦЕВА,
заведующая методическим кабинетом

ГОТОВИМ ПРОФЕССИОНАЛОВ

Для выпускников школ наступает пора выбора дальнейшего жизненного пути – учебного заведения, где можно приобрести знания и профессии, востребованные в Красноярском крае и других регионах России.

Красноярское командное речное училище, недавно переименованное в Красноярский институт водного транспорта – филиал НГАВТ, готовит специалистов для плавсостава и береговых служб речного флота.

Учебно-воспитательная работа строится таким образом, чтобы курсанты и студенты за период обучения приобщались к лучшим традициям Российского флота и Енисейского пароходства, развивали чувства товарищества и взаимопомощи, формировались в специалистов с высокими гражданскими и профессиональными качествами.

Особое внимание уделяется физической подготовке, вырабатывающей в молодых парнях и девушках выносливость и защищённость от болезней, сильный характер и умение действовать в трудных ситуациях. Успешно работают спортивные секции волейбола, баскетбола, футбола, рукопашного боя, тяжёлой атлетики, настольного тенниса. Для учебных групп обязательны занятия по лыжной подготов-

ке, тренировки в плавательном бассейне, на водно-спортивной базе, где курсанты учатся гребному мастерству и умению управлять шлюпкой.

Институт имеет все возможности не только для обучения на современном уровне, но и для духовного развития личности: курсантский клуб предлагает занятия в вокальной и танцевальной группах, театре эстрадных миниатюр, студии игры на гитаре, в духовном оркестре. Творческие и спортивные коллективы курсантов и студентов принимают активное участие в мероприятиях города и Красноярского края, в спартакиадах и фестивалях среди учебных заведений, в том числе филиалов Новосибирской государственной академии водного транспорта.

В институте за многие десятилетия сложился высококвалифицированный, стабильно и успешно работающий педагогический коллектив с большим опытом работы большинства сотрудников, в прошлом инженеров и механиков, капитанов и офицеров запаса, передающих свои знания и умения молодому поколению.

Уважаемые выпускники школ и учебных заведений начального профессионального образования, приглашаем вас продолжить обучение в Красноярском институте водного транспорта.

Завершением четырёхлетней подготовки курсантов является итоговая Государственная аттестация (ИГА), которая в этом году проходила с 18 марта по 26 апреля.

Педагогический коллектив выполнил основные положения Государственного образовательного стандарта второго поколения. При работе с выпускниками использовались современные интерактивные методы обучения, тренажёрная подготовка по программам: «Программа РЛС», «Программа GMSSB», «Тренажёр

Красноярский институт водного транспорта (филиал) Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Новосибирская государственная академия водного транспорта» объявляет набор студентов для обучения по программам высшего профессионального образования:

- «Менеджмент» (ранее «Экономика и управление на предприятии») – бакалавр;
- «Технология транспортных процессов» (ранее «Организация перевозок и управление на транспорте») – бакалавр;
- «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» (ранее «Техническая эксплуатация судов и судового оборудования») – бакалавр*;
- «Судовождение на внутренних водных путях» – инженер*;
- «Электроэнергетика и электротехника» (ранее «Электропривод и автоматика промышленных установок и технологических комплексов») – бакалавр*.

* – после третьего курса продолжение обучения в НГАВТ.

Заочная форма обучения

Принимаются документы для поступления на очную форму обучения в г. Новосибирске.

Обучение на бюджетной и платной основе.

Приём документов: с 1 февраля по 14 ноября (каб. 409).

Для выпускников школ 2009 – 2011 г. – зачисление по результатам ЕГЭ. Для выпускников школ прошлых лет и выпускников учреждений среднего профессионального образования – зачисление по результатам вступительных испытаний, установленных НГАВТ.

Наш адрес: 660025, г. Красноярск, пер. Якорный, д. 3.

Тел./факс: (391) 268-91-14, (391) 213-35-58.

http://www.nswt-kr.ru/

КРАСНОЯРСКИЙ ИНСТИТУТ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

ЮБИЛЯРЫ

Администрация, профком, Совет ветеранов Красноярского судоремонтного центра поздравляют:

Валерия Алексеевича ПИКУЛЕВА

– с 65-летием (7 июня). 34 года проработал на пассажирском флоте пароходства, начиная от матроса дизель-электрохода «М. Ю. Лермонтов» и заканчивая капитаном дизель-электрохода «Антон Рубинштейн». Затем в течение 8 лет трудился диспетчером Красноярской базы флота.

Награжден медалями «300 лет Российскому флоту», «Ветеран труда», значком и званием «Почётный работник речного флота».

Желаем уважаемому Валерию Алексеевичу доброго здоровья, долгих лет жизни, благополучия.

Администрация, профком, коллектив Ермолаевской РЭБ флота поздравляют:

Анну Алексеевну КОЛЫГА
– с 75-летием (1 июня). В течение 15 лет работала в Ермолаевской РЭБ флота матросом баржи «БРН-221».

Желаем уважаемой Анне Алексеевне доброго здоровья, счастья, благополучия.

ОАО «Красноярский речной порт» поздравляет:

Нину Семёновну ГРЕБЕНЕВУ

– с 75-летием (1 июня). В 1967 – 1994 г. работала старшим приёмсдатчиком Злобинского грузового района. Ветеран труда порта.

Зинаиду Ксенофоновну ДЕНИСОВУ
– с 70-летием (3 июня).

В 1970 – 1996 г. работала старшим приёмсдатчиком Злобинского грузового района. Ветеран труда порта.

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

КРАЕВОЙ ТУРНИР В ПОДТЁСОВО

28-29 мая 2011 г. в посёлке Подтёсово прошёл девятый открытый Краевой турнир по греко-римской борьбе среди юношей 1997 – 1998 годов рождения на призы генерального директора ОАО «Енисейское речное пароходство» и главы Енисейского района. В турнире приняли участие спортсмены из Красноярка, Новосибирска, Томска, Абакана, Зеленогорска, Железногорска, Канска, Енисейска, Подтёсово, Шарыпово, Курагино.

На торжественной церемонии открытия соревнований с приветственной речью к участникам турнира обратились почётные гости: генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Иванов Александр Борисович, глава Енисейского района Ермаков Сергей Васильевич, глава посёлка Подтёсово Лейбович Анна Матвеевна. Приветствовал спортсменов и творческий коллектив местного Дома культуры.

Право поднять Государственный флаг России было предоставлено призёру восьмого открытого Краевого турнира по греко-римской борьбе среди юношей на призы генерального

директора ОАО «Енисейское речное пароходство» и главы Енисейского района Редькину Юрию, флаг соревнований – призёру восьмого турнира Шубину Никите.

Заполненный спортсменами и зрителями зал Детской спортивной школы п. Подтёсово стал свидетелем отличного выступления спортсменов. Высокий уровень мастерства борцов, ряд захватывающих, бескомпромиссных схваток, зрелищные броски и захваты – всё это стало настоящим подарком любителям борьбы посёлка речников.

Победителями турнира стали:

весовая категория 29 кг – Житков

Павел, п. Подтёсово, тренеры Токаяков В. С. и Волгин В. В.;

весовая категория 32 кг – Жанузаков Улан, Детско-юношеская спортивная школа олимпийского резерва, г. Красноярск, тренер Курдюков А. В.;

весовая категория 35 кг – Поцелуйко Андрей, г. Канск, тренер Сысин А. А.;

весовая категория 38 кг – Исакаев Узак, г. Абакан, тренер Худяков А. М.;

весовая категория 42 кг – Хоменков Роман, г. Железногорск, тренер Тарасов В. С.;

весовая категория 46 кг – Мельников Владислав, г. Новосибирск, тренер Казаков В. В.;

весовая категория 50 кг – Гараев Талех, г. Красноярск, тренер Покаяков В. П.;

весовая категория 54 кг – Бауков Михаил, г. Красноярск, тренер Паневин Д. Н.;

весовая категория 58 кг – Кондаков Савелий, г. Железногорск, тренер Тарасов В. С.;



Соревнования в весовой категории 29 кг.



Приз «За волю к победе» завоевал Житков Павел из посёлка Подтёсово.

Хочу рассказать о том, как в 1930-е годы в Красноярске строились газоходы для Енисейского пароходства. Эта страница истории судостроения и судообслуживания на Енисее почти не освещалась на страницах бассейновой газеты.

Следует сразу заметить, что газоходы, к большому удивлению, строились не на Красноярском судоремонтном заводе, имеющем большой опыт в этой отрасли, а на «Красмаше» – так в то время назывался Красноярский машиностроительный завод, нынешний «Красмаш».

ОСОБЕННОСТИ И ПРИНЦИП РАБОТЫ ГАЗОХОДОВ

Корпуса судов были металлические, сварные, маломерные, с обычной палубной надстройкой.

Отличительной особенностью являлось то, что на кормовой части судна устанавливался компактный газогенератор – котёл, в котором сжигались древесные берёзовые чурочки размером 15-20 сантиметров. В результате образовывался горячий газ, и его использовали для работы двух судовых двигателей тракторного типа производства Челябинского тракторного завода. От двигателей вращательное движение передавалось через редуктор на гребные колёса. Позже некото-

ГАЗОХОДЫ ДЛЯ ЕНИСЕЙСКОГО ФЛОТА

рые газоходы из колёсных были переделаны в винтовые.

С 1944 по 1952 год я работал групповым механиком в аппарате пароходства. В моей группе, помимо паровых судов, было два газохода – «№ 3» и «№ 7». Один из них был буксиром, другой пассажирским судном. Их надстройки были покрашены в белый цвет. Они курсировали по Енисею по маршруту Красноярск – Минусинск – Красноярск. В мои обязанности входило круглогодичное техническое обслуживание этих судов, и мне хорошо известно, как они вводились в эксплуатацию перед началом навигации.

Газоходы располагались в устье затона. После ледохода на них разжигали газогенераторные котлы, и в течение нескольких часов вся прибрежная местность была охвачена дымом. Когда в газогенераторе газы достигали горячего состояния, запускались бензиновые двигатели, и тотчас вместо бензина начинал подаваться газ.

Судно работало на газовом топливе в течение всей навигации. При этом наибольшая трудность состояла в запуске двигателей: это делалось вручную, стартёров тогда не было. Основная задача газогенератора была в том, чтобы экономить бензин, однако мощность судовых двигателей при работе на газовом топливе значительно снижалась.

Оба газохода из моей группы судов были построены на заводе «Красмаш».

ЗАВОД «КРАСМАШ» И РЕЧНИКИ

По решению партии и советского правительства решено было создать в Сибири, на правом берегу Енисея, машиностроительное предприятие с большой перспективой развития.

Директором был назначен Александр Субботин, преданный коммунист, веривший в неизбежность мировой революции и построения коммунистического общества во всём мире, по учению Карла Маркса.

Строительство завода начиналось с нуля. Директору Субботину, кроме сооружения цехов, нужно было организовывать конструкторско-технологические, инженерные и прочие службы. Вскоре обнаружилось, что для строительства завода средств недостаточно. Поэтому и возникла идея строительства для Енисейского речного пароходства судов-газоходов. Это давало возможность хоть как-то пополнить казну завода.

Поскольку опыта строительства газоходов не было, Субботин привлёк к себе на завод нашего знаменитого и отважного речника, основателя Красноярского затона и Красноярской судовой верфи Александра Викторовича Телегина. Он организовал на «Красмаше» заводское проектно-конструкторское бюро, где и был разработан проект экспериментального плавающего средства, работающего на газе. Аналогов такого судна не было ни

на речном, ни на морском флоте.

Специалистом по газогенераторным установкам Телегин взял к себе на завод Сергея Седова – посланного в Красноярск сына Троцкого.

По линии правительства строительством завода ведал министр тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе.

ТРАГИЧЕСКИЕ СУДЬБЫ

Двадцатый век для российских и советских народов оказался более чем трагическим.

Начиная с 1930-х годов партия большевиков, возглавляемая И. Сталиным, чинила произвол и геноцид. На эту тему достаточно было публикаций и выступлений историков, учёных, политологов, воспоминаний самих пострадавших. Были раскрыты страшные картины репрессий, расстрелов невинных людей, организации на территории страны десятков лагерей под управлением ГУЛага.

В круговорот этой жестокой кампании в 1937 году попали знаменитый директор завода «Красмаш» Александр Субботин и его соратники – Александр Телегин и Сергей Седов, посланный в Сибирь без права приёма на работу. Работники НКВД усмотрели в них злых врагов народа, создавших правотроцкистскую организацию, угрожающих устоям советской власти. Партийные и советские работники на митингах с администрацией и работниками завода открыто осудили

Разработано и утверждено Положение о спартакиаде плавсостава 2011 года на предприятиях водного транспорта Енисейского бассейна.

Основная цель проведения спартакиады плавсостава – привлечение как можно больше судовых экипажей к занятиям физкультурой и спортом. Ряд судовых экипажей принимает активное участие в спартакиаде. В их

ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ – МАССОВЫЙ СПОРТ

числе экипажи теплоходов «Сергей Качалов», «ОТА-917», «ОТА-968», «Путейский-104», дизель-электрохода «М. Ю. Лермонтов».

В программу спартакиады включены доступные виды спорта (в качестве рекомендации): настольный теннис, шахматы, шашки, гиревой спорт, гребля на шлюпках, перетягивание каната, метание лёгкости. То есть те виды спорта, которые направлены на развитие профессио-

нальных навыков, ловкости, сообразительности, физической силы речников. На судах, капитаны которых понимают важность такого развития, участие в соревнованиях приветствуется.

При подведении итогов спартакиады-2011 победители будут определяться по наибольшему количеству привлечённых к соревнованиям членов экипажа и числу видов спорта, отражённых в протоколах. Будут также

учтены результаты спортивных встреч с экипажами других судов.

Протоколы о проведённых соревнованиях и их результатах, согласно Положению, должны заноситься в журнал учёта спортивной работы. По окончании навигации журнал учёта подлечит сдаче в профсоюзный комитет базы флота или другого предприятия, к которому судно приписано, после чего комиссия определит лучшие экипажи по

<p>«РЕЧНИК ЕНИСЕЙ» – газета речников Енисейского бассейна</p> <p>Учредители: Открытое акционерное общество «Енисейское речное пароходство», Федеральное государственное учреждение «Енисейское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», Енисейская бассейновая профсоюзная организация Профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации.</p>	<p>Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, ул. Бограда, 15. E-mail: rechnik@e-river.ru ivanov@e-river.ru http://www.e-river.ru/press-centre/gazeta/</p> <p>Телефоны: главный редактор – (391) 259-19-86. Корреспонденты – (391) 259-19-98. Факс: (391) 259-14-51 с пометкой «Для редакции».</p>	<p>Газета зарегистрирована Средне-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации П/И № ФС16-472 от 23 октября 2007 г.</p> <p>Подписной индекс: 52353. Газета распространяется по подписке. Цена свободная.</p>	<p>Компьютерный набор и корректура: редакция газеты «Речник Енисей». Компьютерная вёрстка: Е.В. Девяткова Отпечатано: ООО «Знак» 660028, г. Красноярск, ул. Телевизионная, 1, стр. 21. Телефон: (391) 201-97-87. Подписано в печать: 08.06.2011 г. по графику – 14.00, фактически – 14.00 Заказ № 2067. Тираж: 2330 экз.</p>
---	--	---	---