

В МИРЕ



Обе нитки «Турецкого потока» будут готовы до конца 2019 года, а если Болгария сможет принять газ, то поставки пойдут и по второй. Об этом в ходе Петербургского газового форума заявил замначальника департамента внешнеэкономической деятельности Газпрома Дмитрий Хандога. По его словам, все сейчас зависит от готовности болгарской стороны. «Газопровод будет готов к этому времени. Если болгары покажут готовность принять газ, то они его и получат», – отметил он.

В СТРАНЕ



Газпром стал победителем конкурса Минэнерго на лучшую социально ориентированную компанию в номинации «Лучший публичный нефинансовый отчет компании нефтегазового сектора». Конкурсная комиссия оценивала работы по ряду критериев, в том числе уровень раскрытия информации, оригинальность подачи материала, наличие заключения независимого аудитора и т.д. Также Газпром был признан победителем в номинации «Благотворительная деятельность организации».

В РЕГИОНЕ



ООО «Газпром добыча Надым» объявило открытый конкурентный отбор подрядчика на выполнение полевых сейсморазведочных работ 3D на Бованенковском и Харасавэйском лицензионных участках ЯНАО. По данным сайта госзакупок, начальная цена договора составляет более четырех млрд рублей, а окончательные итоги торгов должны быть подведены уже 16 октября. Начало сейсморазведочных работ на участках общей площадью 1 899 кв. км намечено на 28 ноября этого года.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

КЛЮЧЕВОЙ ПОСТ – ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО РЕМОНТУ И КАПИТАЛЬНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ
стр. 2

НАЗЛО РЕКОРДАМ – В СУРГУТЕ ПРОЙДЕТ ФЕСТИВАЛЬ ГТО СРЕДИ РАБОТНИКОВ АДМИНИСТРАЦИИ ОБЩЕСТВА
стр. 2

ПРАВО ГОЛОСА – МАТЕРИАЛ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ЗВУЧАНИЯ РАЗНЫХ ТИПОВ ГАЗОПЕРЕКАЧИВАЮЩИХ АГРЕГАТОВ
стр. 3

ПОТОМУ ЧТО БОРТМЕХАНИК – РАССКАЗ ВЫПУСКНИКА АВИАЦИОННОГО ВУЗА, СТАВШЕГО РУКОВОДИТЕЛЕМ ЭЛЕКТРОПРИВОДНОЙ СТАНЦИИ
стр. 4

ПОДАРОК К ЗИМЕ

ГАЗОВИКИ ОБЩЕСТВА ПОВЫСИЛИ НАДЕЖНОСТЬ ГАЗОСНАБЖЕНИЯ ПОСЕЛКА САЛЫМ



В Самсоновском ЛПУ завершился капитальный ремонт газораспределительной станции «Салым», снабжающей природным газом одноименный поселок – один из динамично развивающихся населенных пунктов юга Ханты-Мансийского автономного округа с населением более семи с половиной тысяч жителей. Работы на объекте предусматривали полную замену оборудования и длились с марта текущего года.

>>> стр. 2

КЭШБЭК ОТ ПРОФСОЮЗА

Объединенная первичная профсоюзная организация «Газпром трансгаз Сургут профсоюз» совместно с Газпромбанком презентовала новый банковский продукт, пользователями которого смогут стать все члены «Газпром профсоюза». Речь идет о дебетовой карте «Мир», совокупный кэшбэк по которой

может достигать двенадцати процентов и даже больше.

Новая программа получила говорящее название «Газпром профсоюз Привилегия». В нашем Обществе ее презентовал председатель ОППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз» Олег Сазонов. «К основным преимуще-

ствам карты можно отнести повышенный «умный» кэшбэк до 12% на одну из девяти категорий покупок и однопроцентный кэшбэк на все остальные приобретения по карте», – пояснил он. Примечательно, что для пользования картой совершенно не обязательно проходить регистрацию в программе лояльности национальной системы платежных карт «Мир».

>>> стр. 2

МЕСТО СОБЫТИЯ

НА ДЕМЬЯНКЕ ВСЕ ПО ПЛАНУ

В Демьянском ЛПУ завершился комплекс ремонтных работ. Наиболее крупные из них коснулись замены негерметичной запорной арматуры: на КС-7 установили новый кран Ду-1000 и четыре тройника на линии 3 БИС. Для выполнения этих задач потребовалось доставить по реке из Сургута кран «Терек», который отличается повышенной грузоподъемностью и большим вылетом стрелы. Кроме того, в рамках остановочного комплекса в Демьянском ЛПУ была проведена оценка технического состояния АВО газа двух компрессорных цехов и обследование выходных шлейфов. Одновременно были проведены планово-предупредительные работы перед осенне-зимним периодом. Они включали в себя внутренний осмотр пылеуловителей, обратных клапанов, устранение утечек.

ГАЗПРОМ-РЕБЯЧКА

В конце октября в Тюмени, на базе детского центра «Олимпийская ребячка», пройдет очередной, уже четвертый по счету слет учащихся «Газпром-классов». Одним из организаторов мероприятия выступает ООО «Газпром трансгаз Сургут». Участие в форуме примут 147 школьников в составе 28 делегаций дочерних обществ ПАО «Газпром». В ходе слета ученикам предложат поработать над разнообразными кейсами, найти нестандартные решения поставленных задач и продемонстрировать искусство публичных выступлений. Кроме того, в программе мероприятия запланированы лекции и семинары, а также встреча с представителями вузов-партнеров ПАО «Газпром».

ЦИФРА НОМЕРА

41

русский флаг – столько приобрело наше газотранспортное предприятие для нужд своих филиалов.



НОВОЕ ЛИЦО В РУКОВОДСТВЕ

Представлен новый заместитель генерального директора ООО «Газпром трансгаз Сургут» по ремонту и капитальному строительству. По решению руководства ПАО «Газпром» на эту должность назначен Сергей Волков, ранее занимавший аналогичный пост в ООО «Газпром энерго».

Сергей Викторович родился 25 октября 1970 года в городе Белая церковь Киевской области. В 1992 году окончил Тюменский инженерно-строительный институт по специальности «промышленное и гражданское строительство», а свой трудовой путь начинал мастером Комсомольско-молодежного СМУ № 2 ОАО «Севергазстрой» (Надым). Затем, в разные годы, он работал главным инженером ЗАО «Экспериментальный завод строительных материалов» ДО «Газпром», заместителем начальника службы проектно-технического обеспечения ОАО «Севергазстрой», заместителем начальника управления организации ремонта, реконструкции и строительства основных фондов ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Позднее Сергей Волков возглавлял управление организации ремонта, реконструкции и строительства основных фондов ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород», а в 2016-м ушел на повышение в филиал 333 ПАО «Газпром», где занимал должность руководителя управления 333/15 и управления строительства объектов добычи газа. С мая 2018 года и до назначения в ООО «Газпром трансгаз Сургут» Сергей Викторович, как мы уже отмечали выше, работал заместителем генерального директора по ремонту и капитальному строительству ООО «Газпром энерго». За годы трудовой деятельности Сергей Волков был неоднократно отмечен благодарностями руководства ООО «Газпром трансгаз Югорск», главы Надымского района, губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа. Он также имеет почетные грамоты МЧС России, ООО «Тюментрансгаз», Законодательного собрания ЯНАО.

стр. 1 <<<

ПОДАРОК
К ЗИМЕ

ГРС «Салым» расположена в труднодоступной заболоченной местности, что представляло дополнительные трудности для наших специалистов и подрядчиков. Тем не менее ремонт выполнен четко в запланированные сроки. В итоге газораспределительная станция, эксплуатируемая с 1996 года, была заменена практически полностью: замене подверглись технологические блоки очистки, редуцирования и одоризации, подогреватель газа, емкости конденсата и одоранта, регуляторы давления, изолирующие муфты, технологические трубопроводы и запорная арматура, контрольно-измерительные приборы и автоматика. При этом производительность станции оставлена прежней – 50 тыс. куб. метров газа в сутки.

На месте старого оборудования смонтировано новое, более современное и надежное, его производитель – отечественное предприятие «Авиагаз-Союз» (Казань), специализирующееся на изготовлении автоматических газораспределительных станций типа «Исток». Новые технологические блоки поставлялись на объект в полной заводской готовности, оснащенные всеми необходимыми система-



Ремонт предусматривал полную замену оборудования станции

ми жизнеобеспечения, включая датчики контроля загазованности с управляемой аварийной вентиляцией, пожарную и охранную сигнализацию, системы основного и аварийного электроосвещения, отопления и водоснабжения. Монтаж оборудования выполняли специалисты подрядной организации – ООО «Газпром центрремонт».

На сегодняшний день работы полностью завершены, станция прошла обязательный этап производственных испытаний и уже пущена в эксплуатацию. Выполненный капитальный ремонт ГРС «Салым» позволил существенно повысить надежность газоснабжения потребителей, что особенно важно ввиду только что начавшегося отопительного сезона.

стр. 1 <<<

КЭШБЭК
ОТ ПРОФСОЮЗА

Кроме того, этот универсальный «пластик» можно будет использовать в качестве дисконта на всей территории России, так как в программе «Привилегия» участвуют все профорганизации, входящие в «Газпром профсоюз».

– Смысл понятия «умный кэшбэк» заключается в том, что категория повышенного возврата средств определяется уже постфактум, по наибольшим тратам, – рассказал координатор программы, ведущий специалист ОППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз» Руслан Садыков. – То есть вы просто совершаете покупки, а по итогам месяца при помощи МСС-кодов банк самостоятельно определяет категорию, в который вы совершили наибольшие траты, и возвращает на счет деньги в размере до двенадцати про-



Участие в программе Газпром профсоюз ПРИВЕЛЕГИЯ

Программа лояльности платежной системы «Мир»

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПО ЗАРПЛАТНЫМ ТАРИФАМ



Бесплатное снятие наличных в любых банкоматах



Бесплатное предоставление услуг «SMS-информирование»/ «Телекард-инфо»



Бесплатное проведение до 4-х дополнительных карт



Гарантия обслуживания за рубежом (две платежные системы в одной карте)



Переводы по реквизитам без комиссии в мобильном приложении/интернет-банке



Оплата ЖКУ без комиссии в мобильном приложении/интернет-банке



Бесплатные переводы на карты других банков в мобильном приложении/интернет-банке на общую сумму до 15 тыс. руб./месяц



Возможность зачисления на карту социальных выплат

центров, согласно условиям программы. Причем это не какие-то виртуальные «бонусы», а вполне себе живые деньги, которыми можно пользоваться на свое усмотрение. Бо-

лее подробно со специальным предложением для членов «Газпром профсоюз» можно ознакомиться в ОППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз».

«АТЛАНТЫ» ПРОИЗВОДСТВА

Как мы уже отмечали в нашей газете, в честь профессионального праздника наиболее опытные специалисты и заслуженные работники Общества удостоились высокой отраслевой награды – Почетной грамоты Министерства энергетики России. На протяжении трех последних выпусков мы рассказывали о трудовой биографии каждого из них, и сегодня в центре нашего внимания еще два представителя рабочих профессий – Сергей Тюльков и Александр Федотов.

Сергей Тюльков, водитель автотранспортного участка Тюменского АВП УАВР, трудится на нашем предприятии двадцать пятый год. За это время за рулем самых разных автомобилей он намотал по дорогам газовой магистрали более 500 тысяч километров. Подразделение, в котором работает Сергей, занимается ремонтно-восстановительными работами на объектах магистрального газопровода; характер работы – разъездной, специалисты УАВР, что называется, постоянно в дороге. Под управлением Сергея – три автомобиля: «Татра» УМБ 16-032, предназначенная для гидроиспытаний трубопровода, и два «Урала» – трубовоз и вахта для перевозки сварочно-монтажных бригад. Руководство называет его инициативным, добросовестным и дисциплинированным работником, в совершенстве владеющим своей профессией. Подтверждение тому – его неоднократные победы в конкурсах профессионального мастерства.

Александр Федотов – слесарь аварийно-восстановительных работ УЭЗС, его стаж работы в Обществе – 24 года. В свое время он принимал в эксплуатацию жилые многоквартирные дома, которые строились для работников нашего предприятия в Сургуте, а также здание администрации ООО «Газпром трансгаз Сур-



Александр Федотов – еще один обладатель грамоты Минэнерго

гут»; неоднократно участвовал в устранении аварий на инженерных сетях, работая подчас в сложных климатических условиях. В составе службы ЭВС Александр выполняет наиболее сложные слесарные работы, требующие большой точности на водотрубопроводах всех диаметров. В его обязанности входит правильная и технически грамотная эксплуатация насосов, тепловых трасс и теплотехнического оборудования, подготовка оборудования к осенне-зимнему периоду. Александр активно участвует в общественной жизни управления, пользуясь заслуженным авторитетом и уважением в коллективе.

ВДОХ ГЛУБОКИЙ, РУКИ ШИРЕ

В ООО «Газпром трансгаз Сургут» пройдет первый фестиваль ГТО «Перезагрузка», участие в котором смогут принять работники администрации Общества. Первый этап состоится уже завтра, 12 октября, на базе Центра адаптивных видов спорта в Сургуте. Мероприятие пройдет при финансовой поддержке ППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз – Администрация».

Как сказано в положении о мероприятии, целями проведения фестиваля являются популяризация участия во всероссийском движении ГТО («Готов к труду и обороне»), привлечение сотрудников Общества к занятиям спортом, формирование их гражданской и патриотической позиции. Фестиваль ГТО пройдет в три этапа: в ходе первого – будет проводиться тестирование по легкой атлетике и зальным видам спорта, второго (в ноябре текущего года) – в плавании и третьего (в декабре 2019-го) – в лыжных гонках и скандинавской ходьбе.

По их результатам будут определены лучшие команды Администрации. При этом сотрудники, уже получившие значки ГТО в своей возрастной категории в предыдущие годы, смогут приплюсовать свой результат к общим достижениям службы или отдела. Победитель фестиваля будет определяться путем подсчета



Общество ГТО объединяет всех поклонников спорта

соотношения суммы полученных значков к численности отдела. Разумеется, на общий итог будет напрямую влиять и «стоимость» значков – I, II или III степени. Обладатели золотых значков отличников ГТО получат ценные подарки от организаторов, а команда-победитель – переходящий кубок фестиваля.

О ЧЕМ ПОЮТ ГПА?

Газоперекачивающие агрегаты – ГПА – очень часто называют сердцем газотранспортной системы. Так же, как и природный насос в организме человека, они работают безостановочно, круглыми сутками прогоняя газ по «артериям» магистрального газопровода, и именно благодаря им магистраль «живет» и выполняет свою главную функцию. Понятно, что за «сердцебиением» этих машин необходимо постоянно следить, «прощупывать пульс», «прослушивать» их, предупреждая поломки. И это не просто очередная фигура речи – может быть, кто-то и не знал, но агрегаты действительно прослушивают. И даже используют для этого специальную слуховую трубку, как у врача.

СЕРДЦЕБИЕНИЕ В СОТНЮ ДЕЦИБЕЛ

На самом деле «сердце» магистрального газопровода «бьется» так громко, что хоть уши затыкай – не зря персонал компрессорных цехов в обязательном порядке носит защитные наушники. Еще бы, ведь ГПА – это чрезвычайно мощные машины, приводами которых очень часто служат авиационные турбины – точно такие же, какими оснащаются реактивные самолеты. Можете себе представить этот рев? Часть агрегатов работают от судовых двигателей, которыми комплектуются морские корабли, в том числе огромные ракетные крейсера. И, поверьте, звучат они тоже весьма внушительно.

Шум от работающих ГПА в целом является вредным производственным фактором, и это учитывается при планировке территории компрессорной станции. Так, административные здания «касок» стоят на значительном отдалении от цехов, причем всегда с обратной стороны от галереи нагнетателей и так называемой «гитары» – основных звуковых излучателей. При этом сами агрегаты оснащаются системами шумоглушения – это и шумозащитный кожух двигателя, и специальные глушители на выхлопе. Режим работы персонала компрессорного цеха построен так, что люди не находятся постоянно рядом с работающими агрегатами, а подходят к ним только по мере необходимости.

А если представить, что ГПА перекачивали бы газ абсолютно беззвучно? Оказывается, это было бы не совсем удобно – любой специалист газоконпрессорной службы скажет вам, что ему необходимо слышать, как они работают. Это как с двигателем автомобиля, где шумоизоляция – это, конечно, хорошо, но если вы не слышите привычного урчания мотора, то вам трудно понять, как он себя «чувствует».

У КАЖДОЙ МАШИНЫ – СВОЙ «ГОЛОС»

На нашем предприятии эксплуатируются агрегаты разных типов и моделей – стационарные газотурбинные и электроприводные, с авиационным и судовым приводом. И все они звучат по-своему. Для человека непосвященного эта разница может быть и не совсем заметна, но специалист-газкомпрессорщик различит их, что называется, в момент. Так, например, машинист технологических компрессоров Самсоновского ЛПУ Дмитрий Григорьев, в ведении которого находятся агрегаты двух разных типов – авиационные «Коберра» и судовые ДГ-90, никогда не спутает их на слух.

– Авиационный двигатель «Коберры» жужжит тонко и энергично, как оса. А судовый ДГ-90 своим солидным, размеренным звучанием напоминает большой морской теплотход, – объясняет он.

Да что там говорить – оказывается, даже агрегаты одного типа и одной и той же модели могут различаться по своему «пению». И причин здесь множество.

– Характер звучания может зависеть в том числе и от «вредности» машины, – говорит заместитель начальника производственного отдела по эксплуатации компрессорных станций Общества Павел Сизиков. – Есть такие «капризные» ГПА, которые проявляют свой нрав с самого начала эксплуатации. Может быть, строители в свое время не угадали с опорами, а может, на заводе при сборке сложилась вместе неблагоприятная совокупность полей допуска.

Однако если агрегат, до поры до времени работавший нормально, начинает шуметь сильнее, чем обычно, и дает вибрацию, то это уже, по его словам, один из первых признаков неисправности. А вообще, характер



Основной источник шума в газоперекачивающем агрегате – вращающиеся роторы. На снимке – ротор турбины ГТК-10-4

шума, его амплитуда и частота, определяется как конструкцией и компоновкой ГПА, так и режимом его работы – а он, как известно, может быть разным.

ОТКУДА ТАКОЙ ШУМ?

Что в газоперекачивающем агрегате шумит больше всего? Основным источником шума, как поясняет Павел Сизиков, – это вращающиеся роторы.

– Чем выше скорость вращения, тем выше частота основного доминирующего шума. Когда в составе ГПА имеется несколько роторов с разными частотами вращения, да еще с гармониками – наступает полная какофония, – отмечает он.

В электроприводных машинах СТД-12500 ошутимым источником шума является мультипликатор (редуктор) – это звук ведомого и ведущего валов, шум от зубчатого зацепления. Достаточно громко шумят и рабочее колесо центробежного нагнетателя (шум вращения ротора, воздействия лопаток рабочего колеса и диффузора на поток газа), турбина, насосы и коробки приводов, трансмиссия, газоходы и воздухопроводы, системы обдува двигателя.

– Все это в совокупности и формирует

спектр и неповторимый характер звука работы ГПА, – говорит Павел Викторович. – Так, например, СТД-12500 «визжит» (в его звучании много высокочастотных составляющих), ГТК гудит с басами (влияние больших газоходов и жесткого корпуса), приводные машины – это что-то среднее между ними. Хотя, безусловно, самый громкий звук дает свеча срабатывания газа из контура агрегата, которую мы слышим при запуске либо остановке двигателя.

Выделить самую шумную модель ГПА из тех, которые эксплуатируются нашим предприятием, по его словам, было бы весьма непросто – опять же многое зависит от режима работы. А вот самыми тихими он в шутку называет ГПА-10-01, установленные на КС-13 Ишимского линейного производственного управления – они почти постоянно стоят в резерве и не работают.

СЛУХАЧ – ЭТО ЗВУЧИТ ГОРДО

Таким образом, прекрасно зная, как должен звучать тот или иной агрегат в том или ином режиме работы, под определенной нагрузкой, опытный машинист без проблем определит, если что-то пошло не так. И своевременно примет меры. Но иногда инженеры ГПА специально прослушивают в диагностических целях, при этом используют специальную трубку с расширением на конце. Прямо как доктор прослушивает пациента.

Эта необычная на первый взгляд операция проводится на самых массовых в нашем Обществе агрегатах – ГТК-10-4, когда машину запускают первый раз после ремонта. В роли «доктора Айболита» в этом случае выступает опытный бригадир из слесарей ГКС – таких профи работники компрессорных станций между собой называют «слухачами». Задача «слухача» – при медленном вращении ротора проверить, не задевают ли его лопатки за статор. Если касания присутствуют, то должны слышаться стуки и щелчки. Если в таком состоянии агрегат пустить в работу и ротор раскрутится на полную мощность, то лопатки может оборвать – произойдет аварийная ситуация. Этот простой и незамысловатый способ диагностики на протяжении уже многих лет является самым верным.

Однако прогресс на месте не стоит – в наше время широко используются и современные, аппаратные методы диагностики шума ГПА, когда уровень звучания агрегата измеряют при помощи электронных звуковых анализаторов. На нашем предприятии этой работой занимаются специалисты ИТЦ в рамках оценки условий труда работников, а также для анализа технического состояния самих машин.

Словом, «пение» газоперекачивающих агрегатов способно дать много полезной информации, но расшифровать ее, разумеется, могут только специалисты.

Дмитрий КАРЕЛИН



Тот самый момент, когда наушники помогают не наслаждаться звуком, а заглушить его



Специалист ИТЦ проводит замер уровня шума ГПА



Самые мощные агрегаты в Обществе – ГПА-25 «Урал» – расположены на Заполярной промплощадке



Самые распространенные – ГТК-10-4. Их на нашем предприятии более ста



КС «Тобольская» – одна из электроприводных станций, укомплектованных ГПА СТД-12500

С НЕБА НА ТРАССУ

ПОПАЛ НАЧАЛЬНИК КС-3 ОЛЕГ МУКВИЧ

Хорошо известно, что основу парка газоперекачивающих агрегатов ООО «Газпром трансгаз Сургут» составляют газотурбинные авиационные двигатели. В принципе, выпускников авиационных вузов в Газпроме работает немало. Однако судьба начальника Аганской промплощадки Сургутского ЛПУ Олега Муквича несколько выбивается из привычных схем. Уже хотя бы тем фактом, что он – дипломированный специалист по эксплуатации самолетов и их двигателей – всю жизнь проработал на электроприводной станции.

– Олег Валерьевич, какой вуз вы окончили?

– За моими плечами Рижский Краснознаменный институт инженеров гражданской авиации, из которого я выпустился в 1989 году. Специальность у меня была остродефицитная – эксплуатация самолета и авиационного двигателя, поэтому сразу после вуза попал в армию. Разумеется, в военную авиацию, лейтенантом: сначала был старшим техником по управлению самолетом Ил-76, а потом меня повысили до старшего техника. В моем подчинении находились техник по управлению, техник по двигателям (прапорщицкая должность), механик. Словом, техническую часть самолета я, можно сказать, знаю «от» и «до».

– Где вы служили?

– В Запорожье. Вообще, так интересно получилось, что родился и вырос я в Алма-Ате (жил у бабушки), учился в Риге, служил в Запорожье, а теперь вот работаю в Сургуте (улыбается).

– Получается, специально из Казахстана поехали поступать в Латвию?

– Нет, тогда по городам Советского Союза ездили выездные приемные комиссии крупнейших вузов. Были такие и в Алма-Ате. Так получилось, что я с самого детства мечтал о небе, поэтому решил поступать в авиационный. Вообще, сначала планировал подавать документы в Актюбинское высшее летное училище гражданской авиации. Уже даже прошел медкомиссию и специальный двухдневный профотбор (абитуриентов оценивали с помощью разнообразных психологических тестов), а потом посмотрел, что училище дает всего десять мест, а в списке от Алма-Аты уже числятся 12 золотых медалистов. Конечно, я учился хорошо, общий балл у меня был в районе 4,68, но все же с медалистами соревноваться трудно, поэтому решил отнестись документу в приемную комиссию Рижского института – она располагалась в том же здании.

– Это же старейший авиационный вуз СССР, правильно?

– Да, хотя, если честно, больше всего мне хотелось учиться в Киевском институте инженеров гражданской авиации – отделение бортинженеров в те годы было только там, но на этот факультет КИИГА не дал для Алма-Аты ни одного места. Я решил поступить в Риж-

ский, а уже потом как-нибудь перевестись в Киев. Правда, проучился год и передумал – мне и в Риге понравилось.

– Почему хотелось стать именно бортинженером?

– Не знаю, просто это сразу и техника и небо – то, к чему меня всегда тянуло. К тому же тогда эта специальность была очень востребованной: Ту-134, Ту-154 – везде работали бортинженеры. Это сейчас она, можно сказать, «умерла» и практически нигде не используется. Старшие бортовые техники остались только у вертолетчиков и в военной авиации – в Ил-76 они вообще следят за всеми системами самолета: топливной, гидравлической, масляной, работой двигателей в полете, закрылками, предкрылками, шасси. Летчики, можно сказать, там только рулят, держат высоту и курс.

– Сложно было учиться?

– Скажем так, непросто. Но зато и образование тогда давали очень хорошее и разностороннее. Могу сказать, что, когда я поступил в 1983 году, на моем курсе было восемь групп, при этом только в моей группе – 21 человек из самых разных городов СССР и пять иностранцев. К пятому курсу три группы полностью расформировали, а в моей, помимо иностранцев, осталось всего 13 человек. Отбор был очень серьезный! Ведь в авиации ты отвечаешь за жизни других людей. По идее, я сейчас мог бы работать где-нибудь в Аэрофлоте. Могу сказать, что один мой сокурсник сейчас занимает должность начальника ОТК авиакомпании «Россия» в Пулково, а другой – возглавляет авиационно-техническую базу аэропорта Якутска.

– Как же вы оказались в Газпроме?

– Можно сказать, жизнь так распорядилась. После армии приехал в Сургут (здесь жила моя мама), стал искать работу. Первоначально, как ни странно, вообще устроился мастером в деревообрабатывающий кооператив – там очень хорошо платили, а тысяча рублей в 1991 году была гигантской суммой. Мне же нужно было как-то становиться на ноги, организовывать свою жизнь. Потом, когда кооператив благополучно «загнулся», естественно, пошел на собеседование в аэропорт Сургута. Предложили три должности: инженера

на «перрон» (обслуживать самолеты), инженера ТЭЧ или ОТК. Зарплата, как сейчас помню, 343 рубля в месяц. Я уже взял направление на медкомиссию и...

– Судьба вмешалась?

– Да, в лице моей мамы. Она мне сказала: «Не спеши! Садись на шестой автобус, там остановка «Трансгаз», найдешь Сургутское ЛПУ, вроде бы им требуются люди». Я поехал, нашел это здание – тогда ЛПУ располагалось в «деревяшке», причем занимало только один этаж. Зашел, и с ходу в кабинет начальника управления Богдана Алексеевича Клюка (секретарши в приемной почему-то не было). Сел, положил на стол диплом, рассказал о себе. Он сказал, что инженеры им нужны, что в «трансгазе» много авиационных двигателей, и тут же позвонил в отдел кадров. Оказалось, требуется диспетчер на Аганскую промплощадку. В общем, первого октября



Выпускник РКИИГА Олег Муквич трудится на Аганской промплощадке с 1991 года

В 2019 году Рижскому Краснознаменному институту инженеров гражданской авиации имени Ленинского комсомола (РКИИГА) могло бы исполниться сто лет. Вуз входил в систему учебных заведений гражданской авиации СССР и являлся крупнейшим в стране. Набор абитуриентов и распределение выпускников РКИИГА по окончании обучения производились по всей территории СССР, а кроме того, в вузе обучались студенты из стран социализма и развивающихся стран Азии, Африки, Латинской Америки. По окончании РКИИГА выдавался диплом с присвоением квалификации «инженер» и указанием специализации, а прошедшим обучение на военной кафедре присваивалось воинское звание – лейтенант запаса.

С 1961 по 1988 год студентами института спроектированы и построены самолеты, вертолеты, автожиры, аппараты на воздушной подушке. В 1992 году РКИИГА был переименован в Рижский авиационный университет (РАУ), а в 1999 году ликвидирован по решению кабинета министров Латвии.



1991 года я вышел на работу. Начальник КС-3 Тимур Кадиев первым делом спросил меня: «Розетку-то хоть починить сможешь»? Я говорю: «Конечно, я же инженер!» Так здесь и остался... Потом уже Клюка как-то встретил и спросил его: «Как же так? Электроприводная же станция, а я – авиационный инженер!». А он мне: «Ну вот, газотурбинные двигатели ты уже знаешь, а теперь освоишь еще и СТД, большим человеком станешь» (смеется).

– Ну, получается, что знания-то у вас теперь действительно универсальные...

– Пожалуй. Свой путь на станции я начал сменным инженером, был начальником вахты, потом начальником ГКС, теперь вот возглавляю промплощадку. Кстати, насчет универсализма: в 1990-е на КС-3 не было дежурного электроперсонала. Все обязанности дежурного электрика (переключения ЗРУ и т.д.) исполняли машинисты под руководством сменных диспетчеров, поэтому у меня была четвертая группа электробезопасности. Даже когда я уже стал начальником вахты, у меня была пятая группа – редчайший случай!

– По авиации не скучаете? Не возникает желания попросить «поругать» самолетом?

– Проситься в кабину пилота считаю неэтичным, да и техника сейчас другая. А если говорить о самолетах... Вот три года назад специально ездил в Москву, на авиасалон МАКС – замечательно провел время. Плакат вот на стене в кабинете висит. Так что самолеты всегда со мной!

Андрей ОНЧЕВ



Ветеран военной авиации СССР и России Ил-76 – начальник КС-3 знает его устройство как свои пять пальцев



Вот уже почти тридцать лет инженер с авиационным образованием имеет дело с электроприводными ГПА

