

## СЛЕДСТВИЕ ВЕДУТ ЗНАТОКИ



Используя метод акустической эмиссии, инженер службы неразрушающего контроля ИТЦ Александр Сафандинов проверяет на наличие микротрещин воздушный переход Уренгойской магистрали

Осень в этом году выдалась на удивление теплая, но зима постепенно берет свое. Потребление газа в городах и поселках Урала и Зауралья растет. Это значит, что начался очередной этап проверки на прочность всей газотранспортной системы. О том, насколько она устойчива, лучше всех могут рассказать дефектоскописты. Предлагаем познакомиться с краткими итогами диагностических работ на основных производственных объектах «Газпром трансгаз Екатеринбург» за минувшие девять месяцев года.

>>> стр. 3

### ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



**ТЕХНИКА ДРЕНАЖНОЙ ЗАЩИТЫ.**  
Дистанционный контроль средств ЭХЗ  
стр. 2



**УРАЛ ДЕРЖИТ СВЯЗЬ.**  
Газовики освоили отечественное оборудование нового поколения  
стр. 5



**А ВМЕСТО СЕРДЦА – ПЛАМЕННЫЙ МОТОР.**  
Когда профессиональная судьба преддана с рождения  
стр. 6

### МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

## БЕЛОЕ СОЛНЦЕ ПУСТЫНИ

В субботу, 7 октября, был дан старт поставкам российского трубопроводного газа в Узбекистан через территорию Казахстана. Торжественная церемония проходила в режиме телестюда. В ней приняли участие президенты трех государств, министры энергетики, председатель правления ПАО «Газпром». Этому событию предшествовала серьезная подготовка. Среди сотен других специалистов в ней были задействованы уральские газовики.

Газ был пущен по специально выделенному маршруту на базе системы магистральных газопроводов «Средняя Азия – Центр» (САЦ). Ее строительство началось в середине 1960-х и проходило в тяжелейших условиях, среди барханов и песков, которые даже пастухи и верблюды обходили стороной. САЦ задумывался, чтобы доставить среднеазиатское «голубое золото» в центральную часть России. В Москву и подмосковные поселки газ по первой нитке пришел уже в октябре 1967-го. К 1976-му была завершена прокладка четвертой нитки,

а к середине 1980-х многониточная трансконтинентальная система магистралей и отводов оформилась полностью. Среднеазиатский газ, помимо Московской области, получили населенные пункты Саратовской, Мангышлакской, Саратовской, Тамбовской и других областей. Он также поступал в Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Украину, Молдавию, Литву, Эстонию.

Первоначально за эксплуатацию всех четырех ниток, идущих по территории



Казахстана, и компрессорных станций от Бейнеу (последняя перед казахско-узбекской границей) до Петровска отвечал Саратовтрансгаз. С 1997-го эксплуатацию и техническое обслуживание МГ «Средняя Азия – Центр» с лупингами на территории Казахстана осуществляют производственные филиалы Intergas Central Asia (АО «Интергаз Центральная Азия»).

И вот в начале октября, спустя 56 лет после пуска первой очереди САЦ, газ

Этот подарок казахские коллеги из Управления магистральных газопроводов «Атырау» вручили нашему Обществу к 55-летию сварки первого стыка «Бухары». Сегодня из музейного экспоната он превратился в актуальную карту-схему магистральных газопроводов, в том числе «Средняя Азия – Центр», по которым российский газ пущен в Узбекистан

по нему пошел в обратном направлении — из России в Узбекистан. Как было отмечено в официальном релизе, проект имеет важнейшее социальное значение для обеспечения граждан республики теплом и электричеством в осенне-зимний период.

Для этого на территории Казахстана сейчас задействованы две нитки — «Средняя Азия – Центр IV» и «Средняя Азия – Центр V». Подготовка к их эксплуатации проходила в максимально сжатые сроки. Контракты на поставку, договоры и дорожные карты по подготовке газотранспортной системы были подписаны в середине июня на Петербургском экономическом форуме. Уже на следующий день газовики приступили к диагностике, техническому перевооружению, реконструкции, новому строительству и ремонтно-восстановительным работам. Они проходили в России, Казахстане и Узбекистане на участке общей протяженностью более 1700 км.

>>> стр. 4



# ТЕХНИКА ДРЕНАЖНОЙ ЗАЩИТЫ

На предприятии продолжается внедрение техники и развитие новых технологий для дистанционного контроля средств электрохимзащиты (ЭХЗ). Работа ведется в рамках общегазпромского «техзадания» и в тесном взаимодействии с отечественными производителями. Только в этом году на газопроводах Общества появилось несколько опытных образцов оборудования для сбора и передачи данных с установок дренажной защиты (УДЗ).

## НЕ БЛУЖДАЮЩИЕ, А ПИТАЮЩИЕ

Новинки проходят проверку в зоне производственной ответственности Малоистокского ЛПУМГ. Это пилотные экземпляры заводских устройств для мониторинга и передачи данных с обязательными блоками автономного энергообеспечения. Напомним, что УДЗ, хотя и имеют дело с мощными токами, сами к стационарной электросети, как правило, не подключены. Им для работы электричество не требуется, чего не скажешь о передающей аппаратуре.

На одном отводе — к городам Асбест, Реж, Сухой Лог и Богданович — смонтировали блок контроля установки катодной защиты от АО «Трубопроводные системы и технологии» (г. Щелково, Московская область), переработанный для использования на УДЗ. Предварительно производители провели несколько консультаций со специалистами нашего предприятия и даже запустили среди катодников опросный лист, чтобы по максимуму учесть их пожелания. В качестве автономного источника тока на укрытие дренажной станции поставили солнечную батарею. На случай, если с ней что-то случится или ее мощности не будет хватать, в комплект оборудования включили мощный аккумулятор. На полном заряде он позволит всей системе функционировать порядка двух месяцев.

**Аппаратурой дистанционного мониторинга на газопроводах Общества оснащены около 30 установок дренажной защиты**

Впрочем, с солнечными батареями на Урале уже неплохо знакомы. Несколько лет назад в Невьянском ЛПУМГ был реализован крупный проект по телемеханизации линейных кранов и объектов ЭХЗ с использованием солнечной энергии. Куда более оригинальным выглядит решение от НПО «Нефтегазкомплекс-ЭХЗ» (г. Энгельс). Там для оборудования дистанционного контроля УДЗ с устройством коррозионного мониторинга разработали модуль, который обеспечива-

ет энергоснабжение всей аппаратуры за счет проходящих через дренажную станцию блуждающих токов. Его установили на отводе к ГРС-3 г. Екатеринбурга.

Новая технология определенно является шагом вперед и воплощает давнюю мечту всех катодников — заставить блуждающие токи, которые с таким трудом удается убирать с трубы, еще и работать. Правда, есть в ней свои ограничения. Например, сила тока в общей сложности должна составлять не менее 30 ампер в сутки. Подходящие условия существуют не на каждой железной дороге.

## ТЕМА ГАЗПРОМОВСКОГО МАСШТАБА

Эти и другие технические решения были представлены участникам совещания ПАО «Газпром» по вопросам оснащения средств ЭХЗ устройствами дистанционного контроля и управления. Оно состоялось в конце августа на базе нашего Трансгаза. В нем приняли участие представители профильного департамента, девяти дочерних обществ компании и ряда отечественных промышленных предприятий. Совещание стало продолжением аналогичного мероприятия, прошедшего у нас же год назад. Тогда в рамках общей работы по телемеханизации средств ЭХЗ была озвучена первоочередная задача — до 2027 года оснастить



Оборудование для установок дренажной защиты решает несколько задач: сбор данных, связь с операторной и автономное энергообеспечение



Участников совещания познакомили с действующими образцами техники в Малоистокском и Невьянском филиалах

все «дренажи» на газопроводах Газпрома устройствами дистанционного контроля.

Такое внимание именно к УДЗ не случайно. Блуждающие токи, с которыми они борются, могут достигать сотни ампер. При этом их неконтролируемое стекание с газопровода в грунт буквально сопровождается выносом металла: ток силой один ампер через пробой в изоляции размером в 1 кв. см выносит за год с трубы, снижая ее прочность, более 9 кг металла. Если в УДЗ что-то сломается или сойдутся на-стройки, последствия могут быть трагич-

ными. Уменьшить негативный эффект можно только одним способом — быстро отправить ремонтную бригаду к неисправной установке. Но для этого нужно оперативно получить информацию. Без средств удаленного мониторинга службы по защите от коррозии узнают о неисправности только в ходе очередного планового объезда трассы.

Кроме знакомства с техническими новинками, участники совещания обсудили вопросы организации связи, интеграции программного обеспечения сторонних производителей в корпоративную компьютерную сеть и многие другие. Выработать общий для всех алгоритм действий не просто, так как тема относительно новая и единые технические и административные стандарты пока не созданы. Однако помочь с решением призваны представители науки. В итоговом протоколе совещания, в том числе, есть поручение «Газпром ВНИИГАЗу» разработать общие технические требования к устройствам дистанционного контроля и внести изменения в действующую нормативную базу, чтобы она соответствовала реалиям сегодняшнего дня.

**Михаил ЧЕРЕПАНОВ**  
Фото предоставлены ПОЗК

# «ЧЕШКА» СДАЛА ЭКЗАМЕН

На базе Копейского завода изоляции труб (КЗИТ) провели гидроиспытания на предельную прочность необычных образцов трубной продукции. На испытательном стенде оказались не новейшие изделия отечественных производителей, а трубы, изрядно полежавшие в земле.

## ОСОБЫЙ СЛУЧАЙ

Обычно «бэушную» трубу проверяют разными способами: пропускают по газопроводу дефектоскопы или профиломеры, просвечивают сварные соединения радиацией или ультразвуком. Но суть у них одна — все это методы неразрушающего контроля (НК). Совсем другое дело — гидроиспытания на предельную прочность. Это, если можно так выразиться, уже «разрушающий» контроль. Напомним, что трубу при этом с двух сторон закрывают силовыми заглушками, заполняют получившийся баллон водой, а потом ступенчато повышают давление жидкости вплоть до разрыва.

Сразу скажем, что со старой трубой подобные стендовые гидроиспытания проводят на нашем предприятии нечасто, раз в несколько лет и по особым случаям. Предыдущий, как рассказал начальник службы неразрушающего контроля Инженерно-технического центра Роман Киселев, был связан с достаточно редким типом дефекта — растрескиванием продольного заводского сварного шва. Он был обнаружен на газовых магистралях в Курганской, Свердловской и Челябинской областях. Специалистам нужно было оценить предельную эксплуатационную прочность труб с подобными повреждениями.



Перед разрывом трубу часто «раздувает». Тогда манометр показывает небольшое снижение давления, и это верный признак того, что испытания вот-вот закончатся



## ПЯТИ МЕТРОВ ХВАТИТ

В этом году поводом для проведения дополнительного контроля послужили события декабря 2021 года, когда в Красногорском ЛПУМГ на отводе «Чебаркуль — Миасс — Златоуст — Сатка» произошел разрыв. В ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург» был разработан комплекс мер по повышению надежности газопровода. Мероприятия, в том числе, включали проверку уровня остаточной прочности труб.

Чебаркульский отвод строили полвека назад из бесшовной трубы диаметром 530 мм чехословацкого производства. В просторечии ее именуют «чешка». Газопровод не раз ремонтировали, часть импортных труб давно заменили, но инцидент случился именно на «чешском» участке. После этого и было решено провести гидроиспытания.

Для их максимального приближения к условиям эксплуатации отобрали 5-метровые катушки труб, которые демонтировали в ходе очередного ремонта. При этом намеренно одну взяли без видимых дефектов, еще три — с различными механическими повреждениями, включая вмятины и задиры.

## ДВОЙНАЯ ВЫДЕРЖКА

Из Красногорского филиала образцы сначала доставили на площадку УАВР № 1, где сотрудники челябинского участка службы НК Инженерно-технического центра еще раз их осмотрели. Затем уавровцы подготовили катушки к гидроиспытаниям: приварили заглушки со штуцерами для подключения насоса и манометра. Рекомендации по их проведению разработали специалисты «Газпром ВНИИГАЗа», исходя из ана-

лиза условий, при которых произошел разрыв трубы на отводе. Они же выполнили теоретический расчет предполагаемого разрушающего давления на основе механических характеристик металла.

В общей сложности гидроиспытания продлились около недели, за их ходом наблюдал представитель ИТЦ. Все катушки показали высокий уровень прочности. Они выдержали нагрузку в 125–160 атмосфер. Это в два-три раза больше проектного рабочего давления и в целом соответствует прогнозам специалистов ВНИИГАЗа. А уральские газовики в очередной раз поупражнялись в нестандартном методе диагностики.

**Михаил ЧЕРЕПАНОВ,**  
**Татьяна ПИСКУНОВА**  
Фото предоставлены ИТЦ



# СЛЕДСТВИЕ ВЕДУТ ЗНАТОКИ

стр. 1 &lt;&lt;&lt;

## В ПОТОКЕ ГАЗА

Главным источником информации о состоянии линейной части является внутритрубная диагностика. Ежегодно поршневые сканеры проходят тысячи километров по трубам различного диаметра. И нередко на трассу сразу выдвигаются ремонтники, чтобы ликвидировать обнаруженные дефекты.

За первые три квартала было обследовано более 1800 км магистральных газопроводов и отводов. При этом почти половину расстояния (порядка 820 км) снаряды-дефектоскопы прошли по самой почтенной магистрали — «Бухаре — Урал». От ГИС «Сысерть» в Свердловской области и до границы с Казахстаном в Оренбуржье для запуска поршней использовались стационарные камеры. И только для того, чтобы проверить самый южный участок «Бухары», за КС-15 Домбаровского ЛПУМГ, бригады УАВР № 2 провели огневые и установили временные камеры.

Не совсем стандартно проходила ВТД в Карталинском ЛПУМГ. Чтобы использовать стационарные сооружения для отправки поршней в сторону КС-16, карталинцам пришлось «поиграть» кранами. Конструкция камер предполагает, что поршни будут двигаться с севера на юг. Но этот участок «Бухары» диагностировали в начале года, когда газ в режиме реверса шел с юга, из Совхозного ПХГ. Поэтому поток принимали по II нитке, переводили его по перемычке в первую и уже вместе с поршнями отправляли обратно на юг. Затем по этой же схеме просканировали вторую нитку.

## ТРУБА ПОШЛА ВОЛНОЙ

Из 20 обследованных газопроводов-отводов стационарными сооружениями для внутритрубных устройств оснащена только нитка к городам Красноуфимск, Арти, Ачит в Свердловской области. Следовательно, практически везде до и после ВТД проводились огневые работы, а нашим коллегам приходилось думать, как более оптимально организовать временное газоснабжение потребителей. Например, когда сварщики механоремонтного участка Далматовского филиала готовили к ВТД отвод к Далматово и Катайску, то первый райцентр оставляли на «баллоне», а второй снабжали из ПАГЗа.

На начало октября общая протяженность обследованных отводов составила порядка 650 км. Из них 100 км — впервые. Это вторая нитка на Верх-Нейвинск (Невьянское ЛПУМГ), отвод к деревне Исянгулово (Медногорское ЛПУМГ) и 30-километровый участок трассы в сторону казахского города Аксай (Алексеевское ЛПУМГ). Все нитки предварительно готовили к прохождению поршней, устраняя непроходимые участки. Особенно много работы оказалось на аксайском отводе. Работники филиала вместе с УАВР № 4 в два приема всего за десять дней установили новый тройник, четыре линейных крана Ду 400, вырезали семь крутоизогнутых 90-градусных отводов, уложив трубу плавными 27-градусными «волнами», и заменили по 200 м трубы в крайних точках обследуемого отрезка.

## ГАЗОВАЯ ГИДРОГРАФИЯ

Отдельного внимания традиционно заслуживают переходы, самые разные — подводные, воздушные, через автомобильные и железные дороги. Это наиболее ответственные участки трассы, и в годовой программе было запланировано несколько десятков таких обследований. Одни только геодезические замеры требовалось провести на 40 объектах. Выполняют их как специалисты ИТЦ, так и подрядные организации. Часто привлекаются бригады УАВР, особенно когда ВТД делают методом протаскивания. В начале года таким способом уже проверили три подводных участка I и III ниток МГ «Буха-



Внутритрубные дефектоскопы являются основным источником информации о состоянии трубы



Колесный робот — самое эффективное средство для протяжки троса по подводному переходу



В Оренбурге дефектоскописты ИТЦ и УАВР № 4 проверили более 110 прямых врезок и тройников

ра — Урал» на пересечении реки Синара и Шершневого водохранилища в зоне ответственности Челябинского филиала.

Однако в десять раз больше подводных переходов было обследовано без огневых, но зато с привлечением водолазов. Чусовая, Пышма, Миасс, Урал, Сакмара — 15 рек и одно озеро — настоящий гидрографический атлас Большого Урала. Всего было проконтролировано 32 объекта на 20 газопроводах. Все работы прошли в первом квартале, в морозы, но не везде водолазам пришлось лезть в ледяную воду. Если первичный осмотр с помощью эхолотов и геодезических вешек показывал, что труба надежно скрыта слоем грунта, то ее не беспокоили. А если выяснялось, что она частично оголена, водолазы спускались, чтобы проверить целостность изоляции, выявить провисы, расположение пригрузов и т.д.

В плане технического обследования переходов через дороги в этом году указано 14 объектов, преимущественно в Свердловской и Челябинской областях, работы еще продолжаются. И отдельного внимания третий год подряд были удостоены надземные переходы. За предыдущий период времени уже проведена огромная работа — обследовано более 70 из 109 воздушных переходов. В этом году должно добавиться еще около дюжины. Семь переходов на магистралях «Бухара — Урал», «Союз» и «Уренгой — Челябинск» сразу стояли в годовом плане, еще часть добавилась после геодезических обследований. На воздушных переходах сотрудники службы неразрушающего контроля ИТЦ проводят визуально-измерительный, ультразвуковой, вихретоковый и другие виды контроля, включая акустическую эмиссию. Обследования также еще не закончены.

## ОРЕНБУРГСКИЙ РАСКОП

Не стоит думать, что все внимание дефектоскопистов было сосредоточено лишь на линейной части. Не забыли и про компрессорные станции. В этом году обошлось без ВТД, зато на нескольких объектах прошла экспертиза промышленной безопасности (ЭПБ). Так, на КС «Далматовская» еще в начале года эксперты проверили состояние АВО газа первого и второго цехов. До конца ноября на «гитаре» КЦ-2 сотрудники челябинского отделения ИТЦ намерены обследовать порядка 40 тройниковых соединений и прямых врезок на трубах диаметром от 57 до 1020 мм.

**В рамках программы ПАО «Газпром» обследование прямых врезок и тройников уже выполнено на КС-17, КС «Медногорск», «Саракташ» и «Оренбургская»**

Это будет уже второй комплекс, проводимый в 2023 году в рамках пятилетней газпромовской программы диагностического обследования тройников и врезок. Напомним, что первый состоялся этим летом в Оренбургском ЛПУМГ. И это были самые крупные в этом сезоне диагностические работы на КС. Там изучили трубопроводы всех трех цехов, а параллельно провели ЭПБ технологических трубопроводов второго и третьего КЦ. Три месяца площадка станции больше напоминала археологический раскоп, ведь проверялись как надземные, так и подземные шлейфы.

Экспертизой занималась подрядная организация. В основном работали с трубопроводами диаметром от 700 до 1000 мм. Использовали метод акустической эмиссии, проводили ультразвуковое обследование сварных стыков. Тройники и прямые врезки, как мы уже рассказывали, изучали наши специалисты. По результатам этих работ на станции был оперативно заменен тройник Ду 1000/1000.

**Михаил ЧЕРЕПАНОВ**  
Фото предоставлены ИТЦ и Челябинским ЛПУМГ

## ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

В рамках Международного форума «Российская энергетическая неделя» — 2023, который проходил в Москве с 11 по 13 октября, состоялась рабочая встреча Председателя Правления ПАО «Газпром» Алексея Миллера и Министра нефти Ирана, Председателя Совета директоров National Iranian Oil Company (NIOC) Джавада Оуджи.

Стороны обсудили мировую энергетическую повестку и рассмотрели перспективы взаимодействия «Газпрома» и NIOC. ■

## ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОСТАВКИ

19 октября в Пекине состоялась рабочая встреча Алексея Миллера и Председателя Совета директоров CNPC (Китай) Дай Хоуляна.

Стороны обсудили широкий круг вопросов двустороннего стратегического сотрудничества. В частности, была дана высокая оценка надежным поставкам газа из России в Китай по «восточному» маршруту — газопроводу «Сила Сибири».

В ходе встречи Газпром и CNPC подписали Дополнительное соглашение к Договору купли-продажи газа по «восточному» маршруту на дополнительный объем поставок российского газа в Китай до конца 2023 года.

Также была подписана обновленная редакция Соглашения о сотрудничестве в области взаимного признания стандартов и результатов оценки соответствия взамен действовавшей с 2016 года. ■

## ГАЗПРОМ РАЗВИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВО

Правление ПАО «Газпром» приняло к сведению информацию о ходе работ по реализации проектов в области производства и поставок сжиженного природного газа (СПГ).

С сентября 2022 года на Северо-Западе России в районе КС «Портовая» работает среднетоннажный Комплекс по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа. Отгрузка осуществляется как судами-газовозами, так и автоцистернами. За время работы Комплекса потребителям отгружено уже порядка 1,4 млн тонн СПГ.



Среднетоннажный Комплекс по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа в районе КС «Портовая»

Мощности по сжижению природного газа создаются в составе Комплекса по переработке этаносодержащего газа в районе Усть-Луки в Ленинградской области. Это предприятие станет вторым крупнотоннажным производством СПГ «Газпрома» наряду с действующим на Дальнем Востоке России СПГ-заводом проекта «Сахалин-2».

Отдельное внимание Газпром уделяет малотоннажному производству СПГ. Так, в сентябре 2023 года запущен в работу малотоннажный СПГ-комплекс в Амурской области. Сжиженный природный газ в основном предназначен для новой газовой котельной, строящейся в микрорайоне «Амурсельмаш» г. Белогорска.

Вопрос о ходе работ по реализации проектов в области производства и поставок СПГ будет внесен на рассмотрение Совета директоров ПАО «Газпром». ■



# БЕЛОЕ СОЛНЦЕ ПУСТЫНИ

стр. 1 &lt;&lt;&lt;

## АКЧАЛОК — ТРИ КОЛОДЦА

Первая бригада уральских газовиков вылетела в Узбекистан 16 июня. Возглавил группу ведущий инженер службы неразрушающего контроля Инженерно-технического центра Максим Ожиганов. В нее вошли линтробы Малоистокского ЛПУМГ Виктор Кошкар (ЛЭС-1) и Егор Салихов (ЛЭС-2, АРП «Сысерть»). Им предстояло оценить техническое состояние трубопроводной арматуры в филиалах УП «Ургенчтрансгаз». Командировка продолжалась 10 дней.

### Рассказывает Максим Ожиганов:

— Одновременно с нами в Узбекистан прибыли бригады из Саратова, Ухты и Москвы. Встреча была организована в аэропорту Ургенча, оттуда нас отпра-



вили в Акчалок. Это небольшой рабочий поселок, окруженный пустыней. Из социальной инфраструктуры — только кафе и пару небольших магазинов. Разместили нас в вахтовой части поселка — это два десятка домов модульного типа. В них обеспечены вполне комфортные условия проживания, в каждой комнате — душ, холодильник, телевизор, кондиционер.

Температура воздуха в июне там составляла плюс 42–44 градуса, и мы приняли решение начинать работу с 7 утра, до начала изнуряющей жары. Рабочий процесс был организован и курировался Саратовским ИТЦ. На трассу нас доставляли на микроавтобусе или пикапе, их предоставил Ургенчтрансгаз. Был еще «УАЗ Патриот» из Саратова. Мы проверяли герметичность и работоспо-

собность трубопроводной арматуры на IV нитке, на агрегатах и узле подключения КС «Акчалок» в зоне ответственности Акчалокского и Тулейского УМГ. На основании проверок я делал заключения о техсостоянии ТПА и указывал, какие работы необходимо провести для восстановления ее работоспособности. Наша бригада хорошо потрудились, мы сделали оценку 33-х из всех 88 ТПА, заявленных к обследованию.

По завершении работ нам организовали выезд в ближайший город Кунград. Исторически он всегда находился на пересечении торговых путей, говорят, когда-то сюда съезжались многочисленные купцы. И по сей день главной и единственной его достопримечательностью остается рынок.

## С ВОСХОДА ДО ЗАКАТА

Вторая бригада в начале июля была направлена в Казахстан. В нее вошли специалисты службы строительного контроля ИТЦ. Там их уже ждали УАЗики с водителями, которые своим ходом доехали до Атырау из наших южных филиалов — Оренбургского, Бузулукского и Медногорского ЛПУМГ. Возглавил группу заместитель начальника службы Александр Ясырев. Туда же прибыли их коллеги из Югорска и Саратова. В УМГ «Атырау» состоялось заседание штаба, всем «нарезали» участки, и начались трудовые будни.



### Александр Ясырев, замначальника службы стройконтроля ИТЦ:

— Капитальный ремонт трассы с заменой трубы по результатам ВТД осуществляли казахские газовики. Наша миссия состояла в ежедневном мониторинге ведения работ, контроле качества их выполнения, проверке исполнительно-технической документации.

Меня с Георгием Кикнавелидзе отправили в Магатское ЛПУ, еще одного инженера — в Индерское. Когда мы приехали в Магат, работы шли полным ходом. Казахы проводили их хозспособом, используя трубу повторного применения. После завершения мы перешли на второй, более протяженный и ответственный участок. Трубу здесь меняли на отрезках газопровода, с двух сторон примыкающих к переходу через железную дорогу. Дефектов было много, длина полностью замененных участков в некоторых местах доходила до ста метров. Работы вела подрядная организация, а к списку наших обязанностей добавился входной контроль новой трубы (Ду 1200), которую седельными тягачами доставляли из России.

В Казахстане я был впервые. С профессиональной точки зрения удивило, что там продолжают действовать нормативные документы 1980-х годов. У нас их давно заменили более жесткими стандартами СТО Газпром. Что касается быта, мы застали самый пик жары и пыльные бури. Но человек такое существо, которое ко всему приспосабливается. Мы рады, что внесли посильный вклад в этот проект.



### Георгий Кикнавелидзе, инженер I категории:

— Для меня лично это была очень полезная командировка. В «полях» я набрался такого опыта, которого у нас не получишь. Мы взаимодействовали с широким кругом людей — с представителями департамента, с начальником и главным инженером филиала, с руководителем лаборатории НК, со службой ЛЭС и киповцами. Все очень старались и понимали, что это важный объект и надо все силы на него положить. В такие адские температуры «пахали» с восхода до заката.

Для меня это также был новый опыт работы в экстремальных климатических условиях. В первую неделю на улице было плюс 55, на следующей — плюс 45. А когда температура резко падает, в пустыне начинается песчаная буря. Это отдельная песня, никому не советую испытать. Ощущение такое, будто у тебя перед глазами висит туман. Но это не туман, а песок, который несет ветер. После проведенного на улице рабочего дня наутро появляется кашель. Не убийственно, но неприятно. Я надевал маску. Взял с собой из запасов, которыми нас обеспечили во время пандемии. Дополнительно купил респиратор.

А к концу командировки стал походить на полярника, не было времени бриться. И еще отметил один интересный факт. Когда отрастает борода, то меньше вдыхаешь песок. Побрился 30 июля, в последний рабочий день накануне отъезда.

## Система магистральных газопроводов «Средняя Азия — Центр» проходит через территории Туркменистана, Узбекистана, Казахстана и России



Линтробы Виктор Кошкар (слева) и Егор Салихов в общей сложности проверили 33 единицы трубопроводной арматуры



На улице было жарко, но под термоодеялом еще горячее: для снятия напряжения стык нагревали до 700 градусов



«УАЗ Патриоты» проехали по казахской степи тысячи километров, спасая людей от палящего солнца и песчаных бурь

## «ОБРАТНЫЙ» ИНЖИНИРИНГ

В разное время и на разные участки САЦ были откомандированы работники из четырех линейных управлений и двух подразделений ИТЦ. Рекордсменом стала служба строительного контроля. В течение трех месяцев в Казахстане побывали пять ее специалистов, на завершающий этап поехал Александр Иванов.



### Иван Моисеенко, водитель Медногорского ЛПУМГ:

— У меня было две командировки. Первая в июле на тридцать дней, вторая с конца августа и до начала октября — на 35. В первый раз мы работали и жили в одном филиале, во второй раз передвигались по трассе и побывали в нескольких управлениях. Иногда за день наматывали по 300 км. По пустыне быстро не поедешь, и от изнуряющей жары спасались кондиционером.

В казахской степи есть очень опасные места, засоры. Сверху, вроде, песок. Но как только пройдет дождь, они заполняются водой. Смотришь — поверхность ровная, как стадион, а проехать невозможно. Колеса прилипают и скользят по глинисто-песчаной смеси.

На дорожку часто выходили животные. Их там очень много — табуны лошадей, коровы, верблюды, овцы. И ни одного человека вокруг. Сейчас век технологий, животные гуляют где хотят. Пастухи по GPS проверяют их координаты и приезжают, когда надо перегнать стадо.



### Александр Иванов, ведущий инженер:

— Я прибыл в Казахстан, когда заканчивались ремонтные работы на линейной части. Провели испытания всей нитки проходным газом под давлением, и я подумал — ну все, домой. Ан нет, дальше началась реализация пилотного для Казахстана проекта.

Дело в том, что раньше газ шел из Узбекистана в Россию, теперь — наоборот. Значит, и при ВТД все очистные и диагностические устройства будут двигаться в потоке газа в противоположном направлении. Было принято решение сделать стационарные камеры универсальными — как на прием, так и на подачу. Впервые это опробовали в «Газпром трансгаз Саратове», который как раз стоит на границе с Казахстаном.

Технически ничего не перевооружали, старого ничего не убрали, только добавили дополнительные краны и линии дренажа для конденсатосборника. Работы были непростые и стартовали на камере приема. Толщина ее стенки — 40 мм. В нее врезали патрубок с толщиной 30 мм. Первый стык начали в 10 утра и закончили в 11 вечера. Заполняя шов, сварщики сделали порядка полусотни валиков. Провели контроль сварных соединений. Дальше — термообработка для снятия напряжения. Для этого стык нагрели до 700 градусов и закрыли, чтобы температура уходила постепенно. Это заняло еще 12 часов. Потом опять контроль — и финальные пневмоиспытания.

Первый блин не вышел комом, и работа закипела. Последовательно переоборудовали все 12 камер на шести компрессорных станциях, от КС «Джангала» до КС «Бейнеу». Работы вели подрядчики, а мы с представителями департамента контролировали, плотно взаимодействуя с начальниками и главными инженерами ЛПУ. Главное, что все получилось.

Подготовила Татьяна ПИСКУНОВА.  
Фото из личных архивов участников



# УРАЛ ДЕРЖИТ СВЯЗЬ

**Связисты Газпрома в очередной раз повысили свою квалификацию на базе уральского Учебно-производственного центра. Обучение по программе «Комплекс оборудования NGN «Протей-imSwitch5» прошли восемь десятков специалистов из 22 дочерних обществ компании.**

Образовательная программа стартовала 18 сентября в Центре развития инженерных компетенций и завершилась в середине октября. Базовый курс по администрированию и вводу в эксплуатацию отечественного оборудования нового поколения подготовила фирма-производитель — Научно-технический центр «Протей» (г. Санкт-Петербург). поэтапное внедрение этого оборудования уже стартовало в дочерних обществах в рамках программы импортозамещения.



Практические занятия включали подготовку комплекса оборудования к работе

Занятия проводил представитель НТЦ Николай Куликов. Курс включал общие принципы построения сетей NGN (Next Generation Network), знакомство с комплектом «Протей-imSwitch5», основы управления и настройки, правила маршрутизации и регистрации терминалов передачи данных и прочие узконаправленные моменты. Линейка продуктов «Протей» совместима с оборудовани-



Слушатели программы получили новые знания

ем других производителей. На его основе можно строить как цифровые сети, так и интегрировать современную аппаратуру в старые аналоговые сети передачи данных.

Обучение последовательно прошли четыре группы специалистов. Каждый образовательный модуль завершался практическим занятием, во время которого обучающиеся самостоятельно проводили настройку общей экспериментальной сети. Все участники получили удостоверение о повышении квалификации, дающее право эксплуатировать и обслуживать данное оборудование.

Напомним, что нынешняя учеба связистов в ЦРИКе стала уже четвертой по счету. В общей сложности в образовательном проекте, который Учебно-производственный центр запустил в 2019 году, приняли участие более трехсот работников газовой компании. Как рассказали в УПЦ, некоторые специалисты посетили все без исключения программы и серьезно расширили свои компетенции.

Фото Владимира ФЕДОТОВА

# НА ПРЕДПРИЯТИЕ ПОСТУПИЛИ СУПЕРТЯЖЕЛОВЕСЫ

**В ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург» продолжается активное обновление парка специальной и дорожно-строительной техники (ДСТ). В этом году для нужд предприятия впервые были закуплены супермощные автокраны грузоподъемностью 100 т. Они выполнены на специальном шасси автомобильного типа и произведены в Китайской Народной Республике.**

В самом конце лета на Урал привезли первые два фирмы ZOOMLION. Обе новинки поступили в распоряжение управления технологического транспорта и специальной техники (УТТиСТ). Длина стрелы у модели ZTC1000V составляет 64 метра. В комплекте идет «гусек», который позволяет увеличить ее до 84 метров. Это существенно расширяет технические возможности автокрана: можно не только поднимать грузы выше, но и переносить их на более удаленное расстояние. Особенно это актуально в тех случаях, когда работы проходят в ограниченном пространстве. Например, на площадке компрессорной станции, где из-за плотной компоновки оборудования и трубопроводной обвязки зачастую невозможно подъехать к объекту на близкое расстояние.

Планируется, что 100-тонники будут использоваться при проведении погрузочно-разгрузочных работ на двух площадках УТТиСТ — в Екатеринбурге Свердловской области и на Копейском участке в Челябинской области, куда в конце прошлого года уже поступили новые автокраны этой же марки. Только грузоподъемность у них была меньше — 60 т. Еще один ZTC600V в августе получил другой филиал предприятия — Оренбургское ЛПУМГ.

Последняя партия техники прибыла в конце сентября. Это два шоссейных крана от компании XCMG — модель XCT100\_S (100 т). По заявлению производителей, низкий центр тяжести обеспечивает ей хорошую устойчивость



Грузоподъемность новинки на 25 т больше, чем у самого мощного, отслужившего свое «Либхера»

как во время движения, так и при выполнении крановых работ. XCT100\_S характеризуется отличными показателями проходимости. Он оснащен 12-ступенчатой автоматической коробкой передач и дизельным двигателем мощностью 429 л.с. Длина стрелы — 70 м, а если установить «гусек», то можно увеличить ее еще на 24,5 м.

Один кран пополнил автопарк Далматовского ЛПУМГ. Однако при необходимости он будет использоваться и в соседнем, Шадринском, и таким образом прикроет все производственные потребности филиалов Курганской области. Второй отправили на юг Челябинской области — в распоряжение УАВР № 2 (г. Магнитогорск).

Фото Кирилла ДЕДЮХИНА



Управлять краном на спецшасси доверили опытнейшему водителю автоколонны № 4 Валерию Хозову — он работает в УТТиСТ без малого тридцать лет

## ПРОФЕССИОНАЛЫ ВЫСОКОГО УРОВНЯ

В канун Дня автомобилиста Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области наградило лучших работников муниципальных предприятий и частных компаний региона. Среди них — сразу три представителя специализированного транспортного управления «Газпром трансгаз Екатеринбург».



За многолетний добросовестный труд, высокий профессионализм и большой вклад в решение социальных вопросов предприятия благодарственные письма получили: водитель автоколонны № 1 Равиль Вагизов, водитель автоколонны № 2 Анатолий Шабунин и водитель автоколонны № 6 (г. Невьянск) Юрий Соколов.

## В ЛЕСУ РОДИЛИСЬ ЕЛОЧКИ

В начале октября инженеры по охране окружающей среды Малоистокского ЛПУМГ организовали очередную экологическую акцию. В районе Ново-свердловской ТЭЦ, расположенной в 12 км от областного центра, на месте браконьерских вырубок газовой высадили почти полторы тысячи молодых деревьев сибирской ели.



Эколог Малоистокского ЛПУМГ Юлия Киселева (на фото слева) стала инициатором, организатором и непосредственной участницей «зеленой» акции

Саженцы предоставило местное участковое лесничество. Перед началом «озеленения» территории лесники провели подробный инструктаж и объяснили технологию посадки. Работы также проходили под их непосредственным контролем.

В осенней акции приняли участие два десятка работников филиала, всего было восстановлено

0,5 гектара зеленых насаждений. Напомним, что это второй выезд малоистокцев «на природу»: нынешней весной в рамках Всероссийского субботника «Зеленая весна» они уже высадили две тысячи хвойных деревьев.

Фото Кирилла ДЕДЮХИНА

## ПОДЪЕМНЫЕ ОТ ГАЗОВИКОВ

Молодежный комитет Домбаровского ЛПУМГ организовал сбор средств в помощь выпускникам детского дома г. Орска, которые продолжили свое обучение в среднепрофессиональных учебных заведениях.

Как рассказала председатель молодежного комитета филиала Диана Бальчева, с момента выпуска из детского дома и до получения молодыми людьми первой стипендии проходит целый месяц. Узнав о таком «финансовом разрыве», домбаровская молодежь взялась помочь первокурсникам. Кинули клич в управлении, на их призыв отозвались многие работники. К личным пожертвованиям небольшую сумму добавил профсоюзный комитет КС-15. На собранные деньги были закуплены продукты и хозяйственные средства, необходимые ребятам для первого месяца самостоятельной жизни в общежитии.



Молодые работники КС-15 поддержали выпускников Орского детского дома

Делегация газовиков приехала в детский дом на выпускной. Они поздравили бывших воспитанников с новым этапом в их жизни, пожелали успешной учебы и от лица всех работников вручили наборы шестнадцати выпускникам.

Материалы полосы подготовила Татьяна ПИСКУНОВА  
Фото предоставлено филиалом



# А ВМЕСТО СЕРДЦА — ПЛАМЕННЫЙ МОТОР

Накануне Дня автомобилиста мы пообщались с несколькими водителями, ярко проявившими себя в этом году — трое попали в призы на конкурсе профмастерства, а один представлял предприятие на областном смотре водителей автобусов. Мы не гадали, но вышло так, что их профессиональная судьба по сути оказалась предопределена с рождения — отцы были заядлыми автомобилистами или трудились шоферами. Они катали сыновей в детстве на коленках, разрешая порулить, собственным примером учили бережно относиться к технике, заразив любовью и уважением к непростому ремеслу. И в итоге все четверо рано получили заветные корочки и уже в армии крутили «баранку».

И МОТАЛО МЕНЯ ПО РОДНОЙ СТОРОНЕ...



Дмитрий Шаранин ребенком на вопрос «Кем будешь?» уверенно отвечал: «Водителем». И на машине впервые прокатился в семь лет. Взрослые отправились в поле убирать сено и оставили его одного. Дима заскучал, завел дедовскую «копейку» и поехал навстречу. Остановился лишь, когда увидел, что ему грозят кулаками. Однако с тех пор отец — сам водитель «КамАЗа» — начал давать уроки вождения. Правда, родители настояли, чтобы после восьмилетки сын пошел учиться на ветеринара. Но Дмитрий быстро понял, что это не его, и бросил техникум.

Служил на Дальнем Востоке водителем ракетной установки. После дембеля устроился в коммерческую структуру на грузовик «Урал». Затем поработал в такси и резко сменил

профессиональную деятельность. Трудился на стройках Москвы и Питера. Сначала арматурщиком, потом монтажником-высотником. Но призвание не отпускало. Тогда обучился управлению манипулятором и продолжил колесить по стране: Самара, Сочи, северные вахты, снова Москва. В Подмосковье на 10-тонном «Мерседесе» развозил по магазинам продукты. Гоняли так, что сутками не спал. И в 2014-м вернулся на малую родину, устроился в Оренбурге к частнику на «КамАЗ». Следом освоил автокраны, обслуживая 25- и 50-тонники. А еще возил начальство в пенсионном фонде, работал механиком по приемке машин в автосалоне, где научился управлять еще и полуприцепом.

И вот, наконец, в ковидный 2020-й оказался в УАВР № 4. Начинать с самосвала, но вскоре доверили трал, на котором доставляет коллегам навесное оборудование, технику и комплектующие. Неудивительно, что с подобным опытом Дмитрий в этом году стал лучшим водителем Общества. А буквально три недели назад получил категорию «Д», теперь и автобус может водить. Настоящий универсал. «Сегодня мне можно любую машину дать. Все равно растолкаю и поеду», — смеется он.

ЗАБЫТЫЕ БОГОМ РОССИЙСКИЕ ВЕРСТЫ

Судьба Александра Ерениева из УТТиСТ определилась, когда отец усадил его за руль одного из самых известных советских грузовиков «ГАЗ-52».

После школы выучился на мастера сельхозпроизводства, поскольку там давали права, а практику проходили на комбайнах, тракторах и грузовиках. Трудовой путь начал на автобусном предприятии на «Газели», пока не пересадили на пассажирский «ЛАЗ».

Во время стажировки с ним произошел забавный случай. На маршруте Екатеринбург — Сысерть в рейс ходил с наставником. Лето. Жара. На автовокзале набился полный автобус горожан, отправлявшихся на приусадебные участки. Шум, гам. Инструктор увидел, что стажер волнуется, и предложил: «Давай по городу проеду». Выбрались на трассу, и Александр пересел за руль. Народ напрягся: «А чего это вы поменялись?».

Инструктор отшутился: «У нас новая услуга на предприятии — платишь водителю 500 рублей и занимаешь его место». В салоне повисла мертвая тишина. И до конца пути никто слова не произнес.

После трудился в геологоразведке. Возил на трале негабаритные грузы, управлял топливозаправщиком. Объездил весь Приполярный Урал, немало намотав по бездорожью. Передвигался по руслам рек, застревал в болотах, регулярно встречался в тайге с волками и медведями. Когда предприятие закрылось, перекалфицировался в дальнебойщики. Но появилась семья, и он понял, что с дальними командировками пора завязывать. А тут и предложение от Трансгаза подоспело. Пришлось вернуться к автобусам. И теперь на метановом «НефАЗе» он доставляет коллег на работу и обратно.



ПАПИНА «ПОБЕДА»

Когда-то в журнале «Крокодил» была карикатура с таким названием, высмеивающая «мажоров», рассекающих на отцовских «Победах». А вот Игорь Неуймин совсем не «мажор», и его отец — настоящая «шоферская косточка». Просто однажды они возвращались с рыбалки на старенькой «Победе», и он пустил сына порулить. С этого и началось. Потом была вся линейка советских мопедов и мотоциклов, которые Игорь перебирал в свободное время.

Обладателем ржавой «копейки», восстановленной практически до заводского состояния, он стал еще школьником. Логично, что выучился на автослесаря. И полученное образование превратил в хобби — до сих пор в своем гараже перерабатывает и возвращает к жизни битые мотоциклы и машины. Сезон обкатывает, а потом продает. Хотя подчеркивает, что эта история не про деньги, а в первую очередь про удовольствие создавать что-то собственными руками.

Запись же в трудовой книжке у него одна. Как устроился после армии во 2-ю колонну УТТиСТ, так здесь и служит. Начинать с «шестерки», гнившей у забора. Сам же ее поставил на ход. Вскоре пересадили на «Шевроле Ниву», на которой 12 лет назад сходил в автопробег «Глубокой коридор».

Потом были грузовые «ЗИЛ», «ГАЗ», «МАЗ». А в последние годы его основное дело — автобусы. Водил «ПАЗ», «КАЗ», «Мерседес», всевозможные «НефАЗы». Впрочем, обладателя такого опыта постоянно привлекают на подмены, когда коллеги уходят в отпуск. Ему доверяют самые разные автомобили, потому что знают: Неуймин с любой техникой на «ты».

— Столько лет ежедневно прихожу на работу с теплым чувством и желанием. Ведь у нас и коллектив отличный, и ездить я очень люблю. С радостью соглашаюсь на любой маршрут. Не припомню, чтобы мне ехать не хотелось. Я и дома все время в движении. Купил, например, небольшой экскаватор и теперь еще им регулярно управляю, — улыбается Игорь.



В Обществе  
работают  
1046 водителей  
автомобилей,  
автобусов  
и грузовиков,  
из них 376 —  
в УТТиСТ

ПО БОЛОТУ НА АВТОКРАНЕ

Кайрат Саликов нагадал будущее еще в начальной школе, написав в сочинении, что хочет быть «водителем оранжевого самосвала». Написал и забыл. А на выпускном сочинение вернули. Посмеялся и пошел учиться... на агронома. Однако после армии, где возил командира части, устроился в колхоз шофером. Начинать на «ГАЗоне», потом получил квалификацию на перевозку опасных грузов и пересел на бензовоз. Пусть не агроном, но посевная да уборочная прочно вошли в его будни — доставлял в поля соль и бензин для сельхозтехники.

А еще в колхозе привлекли водить машину пожарного поста. Вот там он хватанул адреналина: выезжал на возгорания, разматывал рукава, тушил вместе со всеми.

Затем попробовал силы в геологоразведке, обучившись на крановщика. Управлял 25-тонным «Ивановцем» и «Уралом» с манипулятором. Так и попал в Далматовское ЛПУМГ, где требовался автокрановщик. Здесь освоил немецкий «Либхер» с телескопической стрелой. И однажды на нем даже сумел подменить трубоукладчик. На узле подключения меняли шаровой кран Ду 1400, который весит 34 тонны. Местность болотистая, на «трубаче» никак не подобраться. Положили плиты. Кайрат подъехал поближе и с небольшого расстояния вытащил старый кран и поставил новый.

— Ощущения, конечно, приятные, в руках два почти игрушечных джойстика, а ты с их помощью такой серьезный вес тянешь, — вспоминает Саликов.

По характеру он такой человек, что ему интересно все новое. Сейчас на бортовом «КамАЗе» перевозит грузы. И очень этому рад: «Мне нравится в командировках. Все время на трассе. Картинка меняется, с людьми знакомлюсь». Впрочем, прежнее дело тоже не забыто — когда автокрановщик в отпуске, начальство вспоминает про Кайрата.



Подготовил Алексей ЗАЙЦЕВ. Фото из личных архивов



## ТРИ ПРАВИЛА УСТАВШЕГО ВОДИТЕЛЯ

Ежегодно в последнее воскресенье октября в России отмечается День автомобилиста. Профессиональный праздник для всех, кто по роду своей деятельности связан с автотранспортом. Например, для преподавателя УПЦ Ксении Кузнецовой, отвечающей в нашем Обществе за обучение водителей. Сегодня она делится советами с водителями, собравшимися в дальнюю дорогу.

### УСТАЛ — ОТДОХНИ

Иногда водители хвалятся друг перед другом «рекордами». Один ехал почти сутки без передышки, второй — целый день с короткими остановками. На самом деле гордиться здесь нечем: усталость за рулем столь же опасна, как алкоголь. Переутомление оказывает негативное влияние на основные функции организма, и, по статистике, с ним так или иначе связано более половины всех ДТП.

Первое — ухудшается зрительное восприятие: увеличиваются его пороги, снижаются контрастная чувствительность, точность оценки расстояний до объектов и скорости их движения. Зрительное утомление напрямую зависит от продолжительности рабочего дня. Подсчитано, что после восьми часов непрерывной работы водитель увидит дорожный знак не за 100 метров, а за 80.

Второе — слабеет память, что влияет на скорость переработки информации. Также меняется реакция, она становится чрезмерно замедленной или, напротив, очень быстрой. В результате происходит расстройство ранее сформированных навыков. Третье — меняется рабочая поза: становится более глубокой посадка с типичным наклоном корпуса вперед или заваливанием назад, что затрудняет пользование рулем, педалями и рычагами, ухудшает обзор дороги и наблюдение за приборами.

Как показывают исследования, утомление у водителей обнаруживается уже через 4–5 часов вождения, явно ощущается к 6–8 часам, а к концу девятого требуются уже волевые усилия, чтобы поддерживать управление авто на безопасном уровне.

**Если водитель находится за рулем от 7 до 12 часов, вероятность ДТП вырастает в два раза, если свыше 12 часов — в девять (!) по сравнению с 7-часовой поездкой**

### РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА

Главное в дороге — грамотно чередовать работу за рулем (а это именно работа!) и отдых. Согласно приказу Министерства транспорта РФ, допустимое время непрерывного управления автомобилем



### НАША СПРАВКА

Ксения Кузнецова связана с Трансгазом по факту рождения — ее отец работает в УТГиСТ. И закономерно, что после первого курса обучения на экономиста пришла сюда на практику в отдел снабжения. Отлично себя проявила, и тогдашний руководитель филиала Эдуард Березин предложил остаться. Начинала диспетчером. Работа непростая: голова переполнена заявками, звонками, именами, номерами и марками автомобилей... Но находила время для участия в спартакиадах, КВН, брейн-ринге. С годами захотелось что-то поменять, например, стать педагогом, как мама.

Окончила пединститут и получила специальность преподавателя теоретических дисциплин по программе подготовки водителей транспортных средств. В качестве хобби по вечерам стала преподавать в автошколе. В начале 2022 года ей доверили в УПЦ 20-часовой курс по ПДД для водителей. Весной взяла группу по программе «Охрана труда на автомобильном транспорте». Очень хотела попасть в штат, и в ноябре мечта сбылась. Теперь ведет сразу несколько групп по разным программам, часто ездит в командировки по трассе, получая удовольствие от общения с новыми людьми.

составляет до 4,5 часа. После этого водитель обязан сделать перерыв не менее 45 мин. Или разделить отдых на две части, первая передышка — не менее 15 мин.

Двенадцать часов в пути, учитывая время остановок, — именно такой ориентир будет правильным для опытного водителя. А суммарное время работы не должно превышать 10 часов. В пересчете на пробег получится примерно 800–900 км. И поверьте, никто не сомневается, что вы можете проехать больше.

Все мы разные — кто-то более вынослив, кто-то устает быстрее. Если вы часто меняете позу, вам жарко или холодно, несмотря на комфортную температуру

в салоне, у вас «садится» зрение, вы с трудом «читаете» дорожные знаки, а в глазах двоится, вам срочно нужно остановиться в месте, где это разрешено правилами и безопасно. Выйдите из машины и сделайте зарядку: поприсядьте, помашите руками, понаклоняйтесь, попрыгайте, побегайте и пр. Наиболее опасны последние участки пути, именно на них приходится более 80% всех аварий. В многодневной поездке лучше чуть раньше встать на ночлег и не стараться проехать через силу последние 100–150 км.

Подготовил Алексей ЗАЙЦЕВ  
Фото из архива Ксении Кузнецовой

### СОВЕТЫ ДЛЯ ДАЛЬНОЙ ДОРОГИ

- 1 Продумайте маршрут заранее — с точками отдыха и ночлега. Не полагаясь только на навигатор, проследите его по бумажной карте и будьте готовы использовать в дороге.
- 2 Выезжайте рано утром, хорошо выспавшись, когда у вас максимум сил, а в городе минимум пробок. Возьмите дополнительную батарею и пауэр-банк к телефону — так вы избежите риска спалить предохранитель прикуривателя и не «попасть» при отсутствии электричества поблизости.
- 3 Запаситесь аудиокнигами — музыка может наскучить, а хорошую книжку вы будете слушать часами.
- 4 Остановившись на отдых, съезжайте подальше от дороги — обочину используют только при экстренных случаях. Подойдет съезд к поселку или специальной площадке.
- 5 Вы сэкономите силы, если откажетесь от частых обгонов, а периодическое движение за фарами защитит от дорожных неожиданностей и сэкономит топливо.
- 6 Сделайте главным приемом пищи завтрак, а в остальное время обойдитесь водой, сухофруктами, орехами, леденцами — так вы избежите сонливости за рулем.
- 7 Если вы пассажир и видите, что водитель устал, его можно занять разговором. Но не более чем на час, дольше этот прием не работает.

### ЧТОБЫ ПОМНИЛИ

## КУБАНСКИЙ РУБЕЖ

Работники предприятия продолжают участвовать в поисковых экспедициях. Так, председатель «первички» магнитогорского филиала Сергей Дрюк и инженер по КИПиА Далматовского управления Сергей Вдовин в мае побывали под Ржевом, а недавно вернулись с Кубани, где стали участниками акции «Вахта Памяти — 2023. Битва за Кавказ».

Организаторами патриотического мероприятия выступили Межрегиональная профсоюзная организация «Газпром профсоюз» и «Газпром трансгаз Краснодар» при содействии ПАО «Газпром». На их призыв откликнулось около сотни неравнодушных работников из 42 «дочек».

Поисковые работы проходили в Крымском районе Краснодарского края. Символично, что Вахта состоялась в год 80-летия освобождения Таманского полуострова от фашистских захватчиков. Именно осенью 1943-го войска Северо-Кавказского фронта преодолели упорное сопротивление противника и вышли к Керченскому проливу. А ведь немецкая армия сформировала здесь мощнейший рубеж, который протянулся от Черного моря до Азовского. Он был оборудован дотами, дзотами, орудийными площадками,

колючей проволокой и минными полями, а его глубина составляла до 25 км. Оборонительная линия считалась неприступной, но только не для бойцов Красной армии.

Базовый палаточный лагерь расположился у станицы Неберджаевской. Организаторы позаботились о комфортном быте поисковиков, а по вечерам перед ними выступали местные артисты.

— Нас разбили на десять групп, приравняв к каждой опытного инструктора из поискового отряда «Кубанский рубеж



На месте поисков газовой установки установили памятную плиту

К-95», — рассказывает Сергей Дрюк. — Ежедневно после завтрака мы забирались в гору на высоту 350–400 метров. Дорога в крутой подъем занимала минут



Сергей Дрюк (слева) и Сергей Вдовин регулярно участвуют в поисковых экспедициях

сорок. И уже на месте начинали вскрывать траншеи. Работа тяжелая, потому что там не земля, а сплошные камни. Долбили грунт кирками и лопатами, а по-



Битва за Кавказ завершилась 80 лет назад, а ее страшные следы находят до сих пор

том вручную разбирали завалы. В итоге за вахту все вместе вскрыли 152 метра траншеи.

Поисковики обнаружили останки 16 бойцов. При этом один из них, судя по личным вещам, был немецким солдатом. Останки передали представителям отряда «Кубанский рубеж К-95», которые произвели их торжественное захоронение.

Алексей ЗАЙЦЕВ  
Фото из архива Сергея Дрюка



# ТАНЦЕВАЛЬНАЯ ПЕРЕЗАГРУЗКА

Смотрели ли вы «Криминальное чтиво»? Если смотрели, то готова поспорить, что даже самый сдержанный и невозмутимый флегматик никогда не забудет умопомрачительный твист, который «сымпровизировали» в клубе Джон Траволта и Ума Турман. Или вот еще сумасшедшее выступление Анны Нетребко на Зальцбургском фестивале 2011 года. Исполняя арию Джудитты в сопровождении Парижского филармонического оркестра, мировая прима на ходу сбросила свои серебряные шпильки и в зажигательном канкане страстно прошлась босиком через всю сцену. Это я к тому, что танец может многое, а талант и искренность растрогают самую невозмутимую публику. Но сегодняшняя героиня нашей рубрики увлечена особым видом этого искусства — бальными танцами.

## РАБОТА УМА

С ведущим юристом Оренбургского ЛПУМГ Вероникой Парфеновой мы познакомимся около года назад. Тогда я готовила рассказ про юридический отдел Общества. И его руководитель назвал Веронику Александровну в числе лучших представителей подразделения. Тех, кто добился значительных успехов в профессиональной деятельности и выиграл не одно сложное дело в суде в пользу предприятия.

Во время общения с ней выяснилась еще одна деталь. Невероятно дотошный и скрупулезный в делах специалист в свободное от работы время занимается бальными танцами. Тогда и появилась идея рассказать еще и про это очень романтичное и не самое распространенное среди наших коллег увлечение.

Бальные танцы нравились Веронике всегда, но поначалу у нее не было возможности ими заниматься. Родители отдали девочку в студию эстрадного танца, но заветную мечту она сохранила и реализовала, став взрослой.

— Бальные танцы — это особый вид. В нем сочетаются художественная образность, эмоциональное содержание музыки, выразительность и пластичность человеческого тела. В них одновременно воплощены жизнерадостность молодости и элегантность зрелости. Я занимаюсь бальными танцами больше 18 лет, и самое притягательное лично для меня — красота движения, чувство взаимодействия с партнером и то, что это очень сложное занятие. Прежде всего это работа ума, а уже потом все остальное — физические дан-



Вероника Парфенова считает, что танцевальные занятия не только приносят удовольствие, но и укрепляют силу воли

ные, музыкальный слух, хорошая память.

А еще это перезагрузка в работе и возможность погрузиться в совсем другой мир.

## УЧИТЕЛЬ ТАНЦЕВ

Вероника Александровна занимается с тренером два-три раза в неделю по два часа. Говорит, что хотела бы больше,

но загружен и репетиционный зал, и учитель. Под руководством опытного преподавателя она осваивает сразу две программы — «стандарт» и «латину». В первую входят медленный и венский вальсы, бальное танго, фокстрот и квикстеп (быстрый фокстрот), во вторую — ча-ча-ча, самба, джайв, румба и пасадобль. Каждый из них обладает своей энергетикой и внутренней структурой.

Новых планов у Вероники Александровны пока нет. Но, возможно, когда-нибудь она освоит еще и аргентинское танго. Не ставила она перед собой и другую цель — участвовать в соревнованиях. Ей просто нравится процесс движения под музыку. Да и ее партнер, будучи судьей международного класса, сейчас не имеет права соревноваться. Вместе они выступают только на отчетных концертах клуба. Но от этого притягательность занятий не падает: — Они дают мне очень много в плане физической формы: укрепление общего мышечного тонуса, поддержание осанки, улучшение координации. С эмоциональной точки зрения вызывают восторг и дарят наслаждение.

А еще благодаря бальным танцам

я становлюсь более выносливой, терпеливой, работоспособной и все время учусь взаимодействовать с партнером. Я думаю, что регулярные занятия формируют у меня лидерские качества, укрепляют силу воли и приучают к дисциплине. Все это очень востребовано и в нашей основной профессии.

Какие еще преимущества приносит хобби? Знакомство с новой гениальной музыкой. Особенно она любит мелодии медленного вальса и фокстрота. Наконец, это расширяет круг личных знакомств. За прошедшие годы в ее жизни появились новые интересные люди, увлеченные, как и героиня нашей рубрики, этим видом творчества.

В заключение она дала несколько советов. Они — больше «за жизнь», чем про занятия. Может, и вам пригодятся.

## ТРИ СОВЕТА ОТ ВЕРОНИКИ ПАРФЕНОВОЙ

- В современном обществе всегда можно найти свое направление деятельности кроме работы, дома и семьи.
- Если вы любите танцевать, петь, рисовать — вперед, делайте это! Главное — получать удовольствие, ничего не бояться, не стесняться и не лениться.
- Живите полной жизнью, радостно и увлеченно. Если ты в душе молодой, то возраст не имеет значения для любимого занятия!

Фото из личного архива В. Парфеновой

## НАВСТРЕЧУ ЮБИЛЕЮ

# НОВЫЙ АДРЕС: ГУРЗУФСКАЯ, 16

Мы продолжаем путешествие по адресам административной столицы «Газпром трансгаз Екатеринбург», которые сегодняшним молодым газовикам вряд ли известны.

В августе 1964-го, через семь месяцев после того, как по приказу Госкомитета СССР по газовой промышленности было образовано Управление магистральных газопроводов «Бухара — Урал», в Свердловске официальную прописку получило еще одно его подразделение — Малоистокское райуправление. Первоначально оно было учреждено как Первоуральское отделение Дирекции строящихся газопроводов и занимало одну комнату в бараке по улице Гурзуфской, 16.

В 1997 году барак снесли, на его месте возвели 16-этажный жилой дом. Но газовиков это уже не коснулось, они съехали оттуда почти сразу. Строительство магистрали «Бухара — Урал» двигалось семимильными шагами, и к 7 ноября 1964-го, почти на год раньше намеченного срока, бухарский газ через ГРС-1 Свердловска пришел на Верх-Исетский металлургиче-

ский завод. Новые газовые объекты надо было обслуживать, и численность эксплуатационников быстро росла. К концу года коллектив Малоистокского райуправления насчитывал свыше 90 человек. В начале 1965-го офис переехал в дом № 23 по улице Декабристов. Позже по этому адресу располагался хирургический кор-



В середине 1960-х здесь был барак, в котором располагалось Малоистокское райуправление



На ПМЖ филиал переехал на 15-й километр Тюменской трассы

пус Центральной городской клинической больницы № 1.

Параллельно шло строительство промплощадки, и совсем скоро газовики полу-

чили постоянную прописку на 15-м км автодороги Екатеринбург — Тюмень. Здесь и сейчас располагается и сам филиал, и еще несколько подразделений Общества.

Материалы полосы подготовила Татьяна ПИСКУНОВА. Фото из архива Трассы

## ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ И БУДЬТЕ С НАМИ!

ВНУТРЕННИЙ ПОРТАЛ  
[www.utg.ru/press-centr](http://www.utg.ru/press-centr)

## ХЕШТЕГИ:

#GAZPROMTRANSGAZEKATERINBURG  
#ГАЗПРОМТРАНСГАЗЕКАТЕРИНБУРГ  
#ГТЕ #ГТЕ #СМИ\_ГТЕ

## ИНТЕРНЕТ-САЙТ



## СВЕЖАЯ ГАЗЕТА



## КАНАЛ НА RUTUBE



## ВКОНТАКТЕ



## ТЕЛЕГРАМ



Учредитель: ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург». Адрес учредителя и редакции: 620075, г. Екатеринбург, ул. Клары Цеткин, 14. Главный редактор — Т. Н. Пискунова; тел. 287-21-37, e-mail: T.Piskunova@ekaterinburg-tr.gazprom.ru. Издатель: «АиФ Реклама» — 620027, г. Екатеринбург, ул. Азина, д. 22/2, оф. 15. Корреспонденты: тел. 287-21-54. Верстка И. С. Ленский.

Все рекламируемые товары подлежат обязательной сертификации, все услуги — лицензированию.

Газета «ТРАССА ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ ЕКАТЕРИНБУРГ» зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций по Свердловской области ПИ № ТУ 66-00169.

Периодичность — 1 раз в месяц. Отпечатано в ООО «Типография». Юридический адрес: 620043, г. Екатеринбург, ул. Репина, 78, помещение 1.

Фактический адрес: 620043, г. Екатеринбург, ул. Ухтомская, 45, тел./факс: (343) 287-03-52, 287-03-54. Заказ № 1036. Тираж 3300 экз. Дата выхода в свет — 27.10.2023 г. Распространяется бесплатно.