

Путь жизни — нефтепровод

ОАО «Северные магистральные нефтепроводы» АК «Транснефть» является единственным предприятием по транспорту нефти в Республике Коми. Это надежная, отвечающая современным требованиям трубопроводная система, которую обслуживает коллектив квалифицированных специалистов. Для них нефтепровод — это еще и жизненный путь, который когда-то они выбрали раз и навсегда. Один из таких специалистов — Владимир Иванович Исаков — 45 лет проработал в нефтяной отрасли, а в системе «Транснефть» — 35 лет. Он стоял у истоков становления ОАО «Северные магистральные нефтепроводы» и внес неоценимый вклад в его развитие. За многолетний добросовестный труд многократно награждался почетными грамотами, его фото размещали на Доске почета объединения, а имя было занесено в Книгу почета предприятия. Владимир Иванович награжден знаком «Победитель соцсоревнования», двумя юбилейными медалями, почетной грамотой Министерства промышленности и энергетики РФ. Имеет поощрительные грамоты администрации Ухты за активное участие в общественной жизни города, является ветераном труда.

Родился Владимир Иванович в Корткеросском районе, в селе Небдино, что в 100 километрах от Сыктывкара. Годовалого Володю родители отвезли в Нижний Доманик (отца, военного, перевели в поселок в 1943 году на нефтешахту № 3).

Трудиться Владимир начал в 9 классе на нефтешахте №1 поселка Ярега, отец договорился с начальником цеха КИП. Ремонтники в помещении с шахтными вентиляторами, нагнетавшими воздух в шахту под давлением, долбили бетон. Поэтому первым рабочим инструментом, который подросток взял в руки стал отбойный молоток.

По окончании школы в 1960 году Владимир отправился в Ростов-на-Дону подавать заявление в морское училище, куда его не приняли из-за проблем со здоровьем.

Тогда Володя вернулся домой и поступил в Ухтинский горно-нефтяной техникум на только что открывшееся отделение контрольно-измерительных приборов и автоматики (КИПиА). Из-за призыва в армию окончил его экстерном за 2 года.

«В 1962 году нас, пятерых сту-

дентов, отправили в Войвожское нефтепромысловое управление на практику. Работали в поселке Южный, рядом с Войвожем, слесарями КИПиА. Там, на нефтяном поле, стояли станки-качалки. Для проверки состояния этих агрегатов операторы делали ежедневный обход. Нефтяное поле большое, стояли 72 качалки, и операторы обходили их за день. Нас послали осуществить монтаж и наладку телемеханики этих станков. Должны были смонтировать на агрегатах по три датчика, чтобы по системе проводной связи информация передавалась в диспетчерскую. Тогда осциллографы только появились. Диспетчер, наблюдая на экране диаграммы работы станка, определял его рабочее состояние. Кроме нескольких диспетчеров обслуживали станки-качалки еще и ремонтные бригады. В результате нашей работы их должны были... сократить. Такова обратная сторона прогресса. Поставили мы датчики, приходим утром, а их нет. Но систему все-таки смонтировали и получили благодарность от начальника производственного



Отец и сын Исаковы.

объединения «Коминетфть» — рассказывает он.

По окончании техникума получил Владимир специальность «техник-электрик». С 1963 по 1966 год служил в армии. После демобилизации до 1968 года работал инженером во ВНИИГАЗе, затем, до весны 1974-го, трудился механиком КИПиА на заводе железобетонных изделий. Одновременно учился на вечернем отделении Московского института нефти и газа им. Губкина, или как его называли в народе, «керосинке». Защитился и получил диплом инженера-механика.

НПС «Ухта-1»

«Как я попал на работу в ОАО «СМН»? — переспрашивает Владимир Иванович.

«Это было в марте 1974 года. Я тогда искал работу, и родственник посоветовал съездить на НПС «Ухта-1». До места добирался на автобусе часа полтора. Хотел даже вернуться, но раз уж поехал — решил довести дело до конца. В результате получил должность ин-

женера по эксплуатации КИПиА. В то время станция представляла большую строительную площадку, на которой трудились рабочие «СМУ-22»: заключенные и административный персонал станции, не более 10 человек.

Магистральный нефтепровод «Уса-Ухта» уже был заполнен нефтью, и мы готовили станцию к работе. Работы велись параллельно: готовили насосную станцию, устанавливали мощные насосы. Рядом возводили временную насосную, чтобы транспортировать нефть по линейной части нефтепровода. Здесь наш участок и принял первое трудовое крещение. Мы разработали и внедрили схему контроля работы насосов и технологической защиты. А к ноябрьским праздникам, как это было принято в советские времена, все было готово.

Трудности? Была проблема с кадрами, потому что тогда труд специалистов так хорошо не оплачивали, и на работу иногда устраивались случайные, неквалифицированные люди, неопытная молодежь. А объ-

ект делать надо. И тут я серьезно засомневался: справлюсь ли с работой? Первое время в моем подчинении было от 10 до 15 человек, потом добавились операторы, которые занимались технологией перекачки нефти, прислали на подмогу специалистов из Управления северо-западными магистральными нефтепроводами. Я им очень благодарен за хорошие «производственные» уроки. Четверо из них потом остались у нас работать.

И вот, когда у нас уже почти все было смонтировано, приняли решение о замене устаревшей релейной автоматики на более совершенную полупроводниковую. Это было более компактное оборудование, изготовленное по новейшим технологиям, потреблявшее меньше электроэнергии. Работали круглосуточно. За ходом работ, по указанию из Москвы, следили кураторы из УСЗМН. Мы тогда были их филиалом.

Запустили станцию перед новым, 1975 годом, и занялись ее обслуживанием, устанавливали новое оборудование, осваивали телемеханику линейной трассы, которая обеспечивала диспетчеризацию».

База производственного обслуживания (БПО)

В апреле 1976 года в УСМН появилось новое структурное подразделение — база производственно-технического обслуживания и комплектации оборудования. Сформировали на базе и участок КИПиА из 25 специалистов, который возглавил Владимир Иванович Исаков.

С 1984 по 1989 годы на предприятии производилась телемеханизация стационарных и линейных объектов нефтепроводов «Уса — Ухта» и «Ухта — Ярославль».

«Жили в полевых условиях, — вспоминает В.И.Исаков. — По всей трассе ставили будочки, в которых находилась аппаратура по приему данных от датчиков. Затем по каналам связи информация передавалась диспетчерам. Автоматика была в основном венгерская и чешская, поэтому с представителями этих соцстран общались часто.

Даже в 90-е годы мы работали слаженно, несмотря на кризис. С 2000 года началось техническое перевооружение магистрального нефтепровода, переход на современную цифровую технику, компьютеризация производства. Участок увеличился до 40 человек», — делится воспоминаниями Владимир Иванович.

Время идет, и вот уже позади остались годы, которые дети и внуки называют историей. Тридцать пять лет (с 1974 года) Владимир Иванович проработал начальником участка. Последние четыре года трудится инженером первой категории — передал «правление» своему работнику, молодому энергичному Федору Кнышу. Сын, Константин, пошел по стопам отца и работает здесь же ведущим инженером участка.

«Не жалеете, что всю жизнь отдали нефтепроводу? — спрашиваю у Владимира Ивановича.

«Горжусь этим. 35 лет отдано не зря — система работает исправно. Я как-то посчитал, сколько электриков прошло через наш участок. Получилось 123 человека. Все они стали хорошими специалистами и людьми, некоторые занимают руководящие посты в ОАО «СМН». Вот и сын связал свою жизнь с нефтепроводом. Хорошая это дорога».

Евгений КАРПОВ



Фотографии из архива В.И. Исакова

Войвож, 1962 год. Первенство по футболу среди команд Войвожского района. Тогда футбол был в почете. По словам Владимира Ивановича, в соревнованиях принимали участие около 10 команд из населенных пунктов: Крутая, Верхняя и Нижняя Омра и других. Их команда «КПНГ» («Команда перекачки нефти и газа») завоевала главный приз — кубок. Играли, как положено: в настоящей футбольной форме, на настоящем футбольном поле. Зрителей было очень много. Слева направо: второй — будущий генеральный директор «СМН» Валентин Коротков, четвертый — будущий начальник АИТМ БПО Владимир Исаков, пятый — будущий начальник НПС «Ухта» Евгений Иванов, шестой — будущий механик БПО Евгений Чернов.