

**ТАЛАНТ РУКОВОДИТЕЛЯ – РЕДЧАЙШИЙ ДАР. ИМ ОБЛАДАЮТ ЕДИНИЦЫ. РАБОТНИКИ И ВETERАНЫ «ВЕРХНЕВОЛЖСКНЕФТЕПРОВОДА» ЕДИНОДУШНЫ ВО МНЕНИИ: НА ПОСТУ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ПРЕДПРИЯТИЯ ГЕННАДИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ ТАРАБРИН БЫЛ ПРЕКРАСНЫМ РУКОВОДИТЕЛЕМ.**

# РЕДКИЙ ДАР ТАРАБРИНА

**Когда на нефтепроводе случается авария – счет времени идет на секунды. Главный инженер, словно генерал действующей армии, должен мгновенно принять технически грамотное решение. И не только принять, но и последовательно воплотить его в жизнь.**

Работа на магистральных нефтепроводах заинтересовала Геннадия Тарабрина, когда он, будучи студентом Гурьевского нефтяного техникума, проходил преддипломную практику на нефтепромысле Кульсары.

Отслужив четыре года в Сахалинской бригаде торпедных катеров Тихоокеанского флота, в 1959 г. он поступил на работу слесарем 6-го разряда в аварийно-ремонтную бригаду на Кротовскую НПС Бугурусланского РНУ Куйбышевского управления МН «Дружба». Это была узловая станция с большим резервуарным парком, где «сходились» потоки нефти с разных месторождений. Она обеспечивала поставки сырья на Новокуйбышевский НПЗ.

– Моим первым начальником и учителем, открывшим мне тонкости работы магистральных нефтепроводов, – отмечает Тарабрин, – был старший инженер НПС А.И. Семьянистов, кристально честный и порядочный человек. Впоследствии он стал главным инженером Управления приволжскими МН.

## КОЛЕСО ФОРТУНЫ

1961 год, по признанию Геннадия Григорьевича, оказался для него судьбоносным. Он женился, и красавица Алла,

ставшая его верной спутницей на всю жизнь, подарила ему первенца Сережу. В этом же году он был назначен технорук-ом, а затем и начальником Серноводской НПС, входившей тогда в состав Кротовской станции.

Жажда знаний и забота о будущем своей семьи послужили причиной его поступления в Уфимский нефтяной институт. Высшее образование открыло перед Тарабриным новые горизонты.

– Из преподавателей, – говорит он, – хорошо помню Виля Бареевича Галеева. Студенты его боготворили за умение доходчиво объяснять законы гидравлики – одной из основополагающих дисциплин при проектировании и эксплуатации трубопроводов.

В 1964 г. главный инженер Куйбышевского управления МН «Дружба» Н.Ф. Зайцев пригласил Тарабрина на работу старшим инженером в отдел эксплуатации МН. В то время оно только создавалось.

Через три года Тарабрин стал начальником производственно-технического отдела и проработал на этом посту 11 лет. Занимался пуском, ремонтами и модернизацией НПС и линейной части, а также ликвидацией последствий аварий, которые тогда случались нередко.

Он уже довольно долго исполнял обязанности главного инженера, и все вокруг прочили ему эту должность, но судьба в тот момент распорядилась иначе. Главным инженером стал не он, а начальник отдела КИПиА.

## «РАШН, ДАВАЙ-ДАВАЙ!»

Взъерошенный, взвинченный и обиженный, Тарабрин отправился в заграничную командировку в Нигерию строить нефтепродуктопровод высокого давления до 120 атм. В реализации проекта участвовали американцы, англичане, итальянцы и французы. У «западников» были отличные оборудование и техника, а наши «на



### Геннадий Григорьевич Тарабрин

Родился **23 декабря 1935 г.** в Гурьеве (ныне Атырау) Казахской ССР.

**В 1969 г.** окончил Уфимский нефтяной институт.

**С 1959 по 1978 г.** – слесарь, старший инженер, начальник Серноводской НПС Бугурусланского РНУ; начальник производственно-технического отдела, заместитель главного инженера Куйбышевского управления МН «Дружба».

**1978–1979 гг.** – служебная командировка, Нигерия.

**1979–1983 гг.** – главный инженер Куйбышевского управления МН «Дружба».

**1983–1996 гг.** – главный инженер – заместитель начальника Управления верхневолжскими МН.

**1996–2002 гг.** – заместитель главного инженера ОАО «Верхневолжскнефтепровод».

Награжден медалью «Ветеран труда», имеет звания «Почетный нефтяник» и «Ветеран труда АО ВВМН».

своем горбу» ворочали сорокатонные агрегаты. Жители окрестных деревень прозвали русских «давай-давай!» по крикам, доносившимся со стройплощадки. За родину-матушку было обидно.

Там Тарабрин приобрел опыт монтажа и обвязки высоконапорных перекачивающих нефтепродукты агрегатов. У него в подчинении были семь нигерийцев-рабочих, с которыми он общался с помощью языка жестов, крайне скудного английского и нецензурного русского.

– В Нигерии я понял главное, – рассказывает Геннадий Григорьевич, – что самыми выносливыми и терпеливыми в быту и на работе являются русские парни. В тяжелых условиях пятидесятиградусной



Подписание сертификата о выполненной работе. Г.Г. Тарабрин – крайний справа. Нигерия, 1979 г.



Г.Г. Тарабрин – третий слева. Нигерия, 1979 г.

жары и стопроцентной влажности при недостаточной технической оснащённости мы сдавали работу вовремя и с отличным качеством.

В 1979 г. после возвращения из Африки Тарабрин был назначен главным инженером Куйбышевского управления МН «Дружба», где проработал еще четыре года.

### ВРЕМЯ И ТРУД ВСЕ ПЕРЕТРУТ

– В 1983 г. мне позвонил В.Д. Черняев, начальник Главтранснефти, и предложил должность главного инженера Управления верхневолжскими магистральными нефтепроводами (УВВМН). Я отказывался. Все-таки 20 лет проработал на одном месте – семья, друзья, быт, привычки. Но Валерий Давыдович резко переменял тон: «Думаешь, мы дадим тебе мхом обрасти?!» Это был приказ. На следующий день я вылетел в Москву, а затем в Горький.

В первое время мне было тяжело в психологическом плане, но, как гласит русская поговорка, время и труд все перетрут. Так и случилось.

Была общая цель, стоящая перед всем коллективом, – обеспечить бесперебойные поставки нефти на НПЗ, а для этого надо было повышать надежность в работе линейной части нефтепроводов и оборудования НПС. Модернизация и реконструкция объектов, внедрение передовых технологий, капитальные и текущие ремонты, решение оперативных и хозяйственных вопросов способствовали сплочению людей.

### МАРШ ЭНТУЗИАСТОВ

Будучи главным инженером УВВМН, Тарабрин вплотную занимался переобвязкой камер скребков для запуска и приема диагностических снарядов, много внимания уделял реконструкции и перевооружению НПС. Производилась замена чугунных насосов на стальные, электродвигателей, выработавших свой ресурс и морально устаревших, на более совершенные и надежные. В управлениях

модернизировались диспетчерские пункты, а на НПС – операторные.

– Если на нефтепроводе случалась авария, – вспоминает он, – приходилось работать круглосуточно в тяжелейших условиях. Простой нефтяной магистрали очень дорого обходится народному хозяйству – под угрозой остановки НПЗ и нефтедобывающих промыслов. «Верхневолжские» в то время снабжали нефтью пять НПЗ Центральной России – Горьковский, Московский, Рязанский, Ярославский и завод под Ленинградом.

### «ЧЕРНО-БЕЛЫЙ» ЧЕЛОВЕК

Когда Геннадий Григорьевич стал заместителем главного инженера, в круг его обязанностей вошла диагностика МН, а также организация ликвидации дефектов.

Начальник лаборатории надежности и диагностики магистральных нефтепроводов доктор технических наук Н.Ф. Хохлов рассказывает:

– Геннадий Григорьевич был в числе организаторов нашей лаборатории. В годы его руководства она была лучшей в «Транснефти». Сейчас мы занимаемся диагностикой и продлением ресурса объектов МН, а в то время, помимо этого, активно вели научные исследования, в частности решали проблему доведения труб до разрушения циклической нагрузкой. Безусловно, Тарабрин был хорошим руководителем – технически грамотным, волевым, способным решать сложнейшие задачи. Что касается дела, для него не существовало компромиссов и полутонов. Черное или белое, друг или враг. Эта черта характера очень ценна для главного инженера.

– За время моей работы в нефтепроводной отрасли (а это 48 лет), – говорит сам Тарабрин, – мне везло на руководителей и коллег. С особым уважением и признательностью я отношусь к А.И. Семьянистову, В.Д. Черняеву, Ю.В. Лисину, А.А. Андрееву, А.А. Груздеву, В.Н. Александрову, А.П. Зоту и Р.М. Тахауу.



Вручение грамоты главному инженеру УВВМН Г.Г. Тарабрину за организацию охраны объектов. 1987 г.

### Главный инженер ОАО «Верхневолжск- нефтепровод» А.А. Груздев рассказывает:

– Будучи главным инженером Ярославского РНУ, я 13 лет трудился под руководством Г.Г. Тарабрина. А когда он достиг пенсионного возраста, я стал главным инженером ОАО, а Геннадий Григорьевич – моим заместителем.



По инициативе Тарабрина и под его руководством были организованы колонны по ремонту изоляции на действующих нефтепроводах и создан ряд машин для этой цели. В 90-х гг. объемы ремонта изоляции МН составляли 140–150 км в год.

В конце 80-х гг. Тарабрин был одним из организаторов выпуска вездеходных машин разных типов. На базе нижегородского КБ «Рамснег», проектирующего снегоходы, при поддержке «Транснефти» образовалось ЗАО «Транспорт», которое и сейчас обеспечивает вездеходами разных типов и спецтехникой все предприятия нефтепроводной отрасли.

После перестройки началось повсеместное внедрение импортных диагностических приборов – ультрасканов, магнесканов и средств для обработки и расшифровки результатов диагностики и т. д. Были выявлены тысячи опасных дефектов труб. В «Верхневолжских» при непосредственном участии Геннадия Григорьевича мы создали службы контроля строительства, ремонта и ликвидации дефектов на линейной части. Сформировали специальные бригады. Прошло два-три года, и аварийность на нефтепроводах резко снизилась.

\*\*\*

Тарабрин и сегодня в строю. Работает в фирме по производству изоляции для труб. Его энергии завидуют молодые. Фанат зимней рыбалки, неутомимый садовод, книголюб и физкультурник, любящий муж, отец и дед. Главное его качество – жажда жизни.

Ирина Нестерова  
Фото Евгения Крылова  
и из личного архива Г.Г. Тарабрина