



НЕФТЕ

переработчик

Газета Акционерного общества
«Павлодарский
нефтехимический завод»

20 АВГУСТА
2010 ГОДА
№15 (806)

Год основания 1987

• производство • новости • события • факты • люди • достижения • комментарии •

• **СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:**

- 2 ПАРТНЕРСКИЙ ВИЗИТ**
- 3 С ДНЕМ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ!**
- 4 ВОДИТЕЛЬСКИЙ ЭТИКЕТ**

• **НОВОСТИ**

Казахстанцы смогут въезжать без визы в китайский Хайнань.

Китайская провинция Хайнань получила одобрение правительства на увеличение числа стран, чьи граждане могут въехать сюда без визы. В этот список вошел и Казахстан.

«Хайнань получила одобрение на реализацию ряда льгот, в том числе увеличение числа стран, чьи граждане могут въехать в Китай без визы, и снижение ограничения на количество человек в группе туристов из некоторых стран, а также увеличение времени пребывания», - сообщил пресс-секретарь руководства провинции Хайнань Сюй Чжуан.

К 21 стране, чьи граждане пользуются правом безвизового въезда, Хайнань добавит в список Финляндию, Данию, Норвегию, Украину и Казахстан, а также ослабит ограничения на количество человек в группе туристов из России, Южной Кореи и Германии, (теперь должно быть, по меньшей мере, два человека, раньше - не менее пяти). Кроме того, время пребывания без визы продлено с 15 до 21 дня.

profinance.kz

В селах Павлодарской области будут смотреть цифровое телевидение.

Жители Павлодара в этом году получили доступ к новой услуге - Интернет-телевидению, сообщили в областном филиале «Казахтелекома». Внедрение ID TV, которое отличается высоким качеством изображения, стало возможным благодаря развитию цифровой связи и расширению волоконно-оптической сети в регионе. С будущего года цифровое телевидение смогут смотреть в районных центрах Успенка, Теренколь, Шарбакты, Акку и Коктобе.

Казинформ

Герман Греф пожертвовал павлодарскому храму три миллиона тенге.

Председатель правления Сбербанка России Герман Греф выделил три миллиона тенге на реконструкцию православного храма Александра Невского в селе Иртышск Павлодарской области.

Банкир, родившийся в Иртышском районе, пожертвовал деньги как частное лицо. Всего, по словам настоятеля храма отца Ильи, на восстановительные работы, включая реставрацию колокола и церковной утвари, необходимо около 150 миллионов тенге. Высота стен собора составляет более 12 м. Общая площадь здания - 200 кв. м. Храм был воздвигнут на деньги жителей села Иртыш в 1911 году.

Vesti.kz

• **ГОСТЬ НОМЕРА**

Николай Андреевич ПЕТЕРС, мастер железнодорожного участка цеха №13

Из рога не унывающих...



Открытый человек с ясными глазами и легким нравом, в придачу - бесхитростный характер - таким представился мне гость этого номера - путеец и заводчанин.

Детство и юность нашего героя прошли в Успенском районе, в селе Новопокровка. Там Николай вырос и закончил школу-восьмилетку, отсюда ушел в армию, а после возвращения со службы стал работать в родном селе: там ведь всегда нужны рабочие руки. Успел за это время наш герой и выучиться по сельскохозяйственной линии в Щербактах, став техником-механиком.

Когда пареньке возмужал, подвернулся случай устроить и личную жизнь. Встретил свою вторую половинку Коля на широкой деревенской свадьбе, где был дружкой. Будущая жена путейца понравилась за задор и певучий голос. Городская девчонка сразу привлекла внимание своими каштучками и песнями:

- Так и спелись в первый же вечер, улыбаясь, говорит Николай Андреевич. - Пошел ее провожать, забежал домой, каких-то цветов нарвал. Так и поем вместе до сих пор...

Свою свадьбу сыграли тоже в родной для героя деревне. Полгода жили в Новопокровке, да молодую супругу тянуло в город. Переехали в Павлодар. А что молодым больше всего необходимо для новой жизни? Конечно, жилье. Родители жены работали в путевой части-18 павлодарского отделения железной дороги. Туда и устроился в 1983 году бывший деревенский парень.

- В путевой части павлодарско-

го отделения с жильем было попроще. Семь лет в ПЧ поработал, тогда и квартиру там дали. А жилье получил - потом куда идти? Так и остался еще на три года, - вспоминает железнодорожник.

Монтеру пути Петерсу работа давалась легко. Быстро стал замечать мастера, а потом и бригадира. Своего наставника по путевой части бригадира Альвина Августовича Кина Николай Андреевич вспоминает очень тепло. Кстати, благодаря своему наставнику наш герой и оказался на заводе. После ухода на пенсию Альвина Августовича пригласили мастером участка на завод. Вот и переманил наставник своего ученика сюда в 1993 году. Этому поспособствовали перебои с зарплатой в путевой части и общий развал в стране. На заводе собеседник сначала работал бригадиром, а потом мастером. После того как цех №13 отделения, его начальником стал Виктор Козлов, а ему в помощь пришел мастером Юрий Пархоменко, наш путеец вновь перешел бригадиром. При следующей рокировке в цехе Николай Андреевич вернулся в мастера. В этом качестве работает уже как семь лет, а на заводе - все семнадцать.

Про свои обязанности охотно рассказывает:

- Круг моих обязанностей - состояние железнодорожных путей-переводов и наш коллектив: монтеры пути, дежурные стрелочного поста, дежурные по парку, водитель дрезины, его помощник и машинист. Под моим началом работают сорок два человека. Вот ребята в бригаде работают, бывает, и я с ними вме-

сте молотком побую, костыли помахаю, чтобы поразмяться и не забывать работу путейца.

Быть путейцем Николаю Андреевичу сразу понравилось, поэтому и не ушел из путевой части и с завода:

- Хотя у нас и однообразие в работе, но мне нравится, потому что сразу видно работу, которую делаешь. Вот делали, например, капитальные ремонты 20-го пути на ПСГ, там такое старье все лежало, дерево. А сейчас положили железобетонные шпалы, новые рельсы. Приятно посмотреть, какая полоса получается, лента...

Несмотря на наказания матери-хохлушки - «учись сынку, будешь, как наш инженер, в белой рубашке ездить на бобику» - с дальнейшим образованием у Николая не сложилось:

- Не скажу, что я ленивый, но больше мне всегда нравилось руками что-то делать, - добавляет путеец. Такое пристрастие к «ручному» труду сохраняется у собеседника и на работе, и дома. Благо частный дом это позволяет:

- У нас разделено: жена очаг подерживает, а я все во дворе делаю, веду «земляные работы». Люблю огородничеством заниматься и картошку садить - это мой «продукт производства».

За мягким юмором Николая Андреевича трудно угадать, что его семья недавно перенесла большую утрату - не стало после тяжелой болезни младшего сына. Но вот что удивительно: судя по разговору, у нашего героя не осталось при этом ни обиды на жизнь, ни жалости к себе или зависти чужому счастью. В голосе собеседника только тревога о том, чтобы снохе и внучке было хорошо и чтобы разлуки с ними не случилось... А разлук выпало этой семье порядком. Старший сын с женой и внуками - редкий гость в доме отца, ведь из Германии в Павлодар не наездишься.

Но Николай Андреевич с супругой не унывают: поддерживают сноху, балуют внучку, дружат с соседями, ездят на летнюю рыбалку. А еще готовит супруга мужу его любимый борщ - настоящий, украинский, со шкварками и с зеленым острым перцем, чтобы жизнь вдруг не показалась пресной...

P.S. С Николаем Андреевичем мы встречались как раз накануне профессионального праздника железнодорожников, и его большим желанием было поздравить своих коллег с Днем работников транспорта и связи. Праздник отшумел, но просьбу мастера железнодорожного участка мы все же выполняем. Здоровья и благополучия, вам, уважаемые железнодорожники!

Анна Гронская



cmk



• ВИЗИТ

Для сбора данных и детализации

С 10 по 12 августа на заводе состоялась очередная рабочая встреча технического руководства предприятия, представителей КМГ и иностранных компаний по проекту модернизации АО «ПНХЗ».

Из казахстанских участников совещания своих представителей прислали компании «КазМунайГаз», ТОО «Дирекция Строящихся предприятий КМГ», АО НК «КазМунайГаз - переработка и маркетинг». В состав иностранной делегации вошли компании Eni S.p.A., APS Engineering, UOP.



Напомним, что для компании Eni S.p.A. визит на наше предприятие не первый. Впервые представители итальянской нефтегазовой компании посетили завод еще в прошлом году, чтобы начать работу над технико-экономическим обоснованием (ТЭО) реконструкции и модернизации АО «ПНХЗ».

Сотрудничество завода с итальянской энергетической компанией ведет истоки от Меморандума о сотрудничестве и взаимопонимании по осуществлению определенных инвестиций в нефтегазовую разведку и объекты промышленной инфраструктуры в Республике Казахстан. Соглашение было подписано НК «КазМунайГаз» и Eni S.p.A. также в прошлом году. По соглашению стороны договорились о совместных проектах по разным направлениям. Среди них: проведение разведки месторождений Исатай и Шагала на шельфе Каспия, проекты по оптимизации использования газа, по строительству газоперерабатывающего завода, газогенераторной электростанции и судостроительной верфи, модернизации Павлодарского НХЗ.

Впоследствии для управления общими проектами КазМунайГаза и Eni S.p.A. созда-

ли новую структуру - ТОО «Дирекция Строящихся предприятий КМГ». А встречи итальянской и казахстанской рабочих групп совместного комитета управления этими проектами оказали большое влияние на работу по продвижению программы реконструкции завода.

С ноября 2009 года специалисты КМГ, ПНХЗ и Eni S.p.A. начали работу по разработке ТЭО модернизации нашего предприятия. Из шестнадцати вариантов модернизации ПНХЗ, предложенных итальянской компанией, для дальнейшего этапа исследования выбрали только шесть. Далее состоялся первый визит инженеров Eni S.p.A. в Павлодар, когда партнеры обсудили состояние объектов завода, а техслужбы ПНХЗ передали итальянцам необходимую технологическую информацию и предоставили техзадание на разработку ТЭО.

Следующим этапом стала поездка представителей КМГ на заводы компании Eni S.p.A. в Италию. Там совместно с итальянскими специалистами были выбраны два оптимальных варианта модернизации ПНХЗ. На основании этих двух вариантов исследования ведутся до сих пор.

К разработке ТЭО модернизации завода на сегодняшний день привлечены и другие иностранные компании: по процессам гидроочистки нефти, дизельного топлива и риформинга - компания UOP, по установкам атмосферной и вакуумной перегонки, УЗК - фирма APS Engineering. Совещание в августе было созвано с целью ознакомления с результатами предварительных исследований всех компаний, причастных к проекту.

За время визита заинтересованные лица не только смогли познакомиться с результатами изысканий зарубежных коллег, но и получить недостающую информацию. Компании APS и UOP смогли собрать и подтвердить данные по оборудованию и объектам нашего завода, все собравшиеся - обсудить расположение будущих установок на территории завода, уточнить вопросы паспортных данных оборудования и технологических параметров установок каткрекинга, гидроочистки широкой бензиновой фракции, дизельного топлива и вакуумного газойля, детально выяснить нюансы технологической схемы.

По решению совещания сроком окончания технологических исследований зарубежных компаний Eni S.p.A., APS Engineering и UOP был назван декабрь 2010 года.

Анна Гронская

НАША СПРАВКА:

Eni S.p.A. (Ente Nazionale Idrocarburi - «Государственное нефтепромышленное объединение») - итальянская нефтяная и газовая компания, штаб-квартира которой расположена в Риме. Главный управляющий — Паоло Скарони. Логотип компании - шестиногая собака, символизирующая энергию. Консорциум занимает 17 место в Fortune Global 500 (2009 год).

Компания основана в 1953 году итальянским правительством. Eni ведет деятельность в 70 странах мира. Общая численность персонала концерна - 71500 человек. Выручка компании в 2006 году составила 86,11 млрд. евро, чистая прибыль - 9,82 млрд евро. На долю дивизиона геологоразведки и добычи консорциума в 2005 пришлось 25% выручки, дивизиона природного газа и электроэнергии - 25%, переработки и сбыта нефтепродуктов - 37%, нефтехимии - 6,2%, сервисных услуг и инжиниринга - 6%.

Eni S.p.A. владеет также сетью АЗС (в основном функционирующих под брендом Agip), энергетической компанией Enipower; имеет нефтеперерабатывающие мощности.

UOP - подразделение корпорации Honeywell International, (штаб-квартира UOP в Дес-Плэйнз, штат Иллинойс, США) - крупнейшая инжиниринговая компания, уже более 80 лет работающая в сфере нефте- и газопереработки и нефтехимии. UOP - крупнейший держатель лицензий на технологические разработки в области нефтепереработки и развивает свой бизнес в более чем 100 странах мира. Компания специализируется на лицензировании нефтеперерабатывающих и нефтехимических технологий, предоставлении инжиниринговых услуг и поставке катализаторов для нефтепереработки.

APS Engineering - одна из ведущих независимых инженерно-проектных организаций, работающая по всему миру, штаб-квартира которой располагается в Риме. Компания предоставляет услуги по инжинирингу, закупкам, строительству и управлению проектами. Основные направления работы APS Engineering - нефтяная и газовая промышленность, электроэнергетика.

Точность под контролем

Поверочная лаборатория нашего завода подтвердила свое соответствие требованиям нового международного стандарта СТ РК ИСО/МЭК 17025-2007. Этой новостью с редакцией «Нефтепереработчика» поделился начальник отдела метрологического обеспечения цеха КИПиА Максим Мигунов.



Поверочная лаборатория входит в состав отдела метрологического обеспечения цеха №9. Здесь работают четыре инженера и пять поверителей. Каждый из них аттестован в Госстандарте РК и внесен в Государственный реестр.

По словам Максима Мигунова, к каждому официальному поверителю у государства довольно жесткие требования: кроме того что он должен иметь соответствующее образование, поверитель обязан раз в три года проходить курсы повышения квалификации. За каждым сотрудником поверочной лаборатории нашего предприятия закреплены разные установки. И все приборы, которые там находятся, подлежат периодической поверке.

- Сам факт аккредитации, - комментирует Максим Мигунов, - дает нам право на поверку средств измерений в соответствии с областью аккредитации завода. Под нее подпадают 525 типов приборов. При этом ежегодно мы поверяем более 15 тысяч единиц измерительной техники.



Теперь лаборатория имеет право поверять еще 47 типов средств измерения, а это около 300 приборов. После аккредитации, по словам Максима Мигунова, полномочия наших поверителей значительно расширились. К примеру, теперь они поверяют самостоятельно: прибор «АНТЕК-9000», предназначенный

для выявления количества серы в бензинах и дизельных топливах, прибор для определения вязкости котельного топлива и мазута по Энглеру 7217 (Италия), новый калориметр типа 6200 (США) для вычисления теплоты сгорания мазута. Кроме того, в этот список включены и новые хроматографы «Clarus 500» и «Clarus 600» для детального анализа углеводородов и сжиженных газов. Эти и многие другие приборы раньше поверялись в сторонних организациях, причем на это уходили немалые средства, теперь же завод имеет право заниматься этим самостоятельно.



К аккредитации готовились основательно всем заводом. Работники цеха №12 сделали ремонт в помещениях поверочной лаборатории. Кроме того, в цехе №9 появились новые компьютеры со всем необходимым программным обеспечением и кондиционеры.

- За все это хотелось бы поблагодарить руководство завода, директора по соцсфере и главного метролога предприятия, а также наших строителей и цех АСУ, - говорит начальник отдела метрологического обеспечения. Нужно отметить, что аккредитационная комиссия из Астаны высоко оценила усилия заводчан.

«Каково отношения к условиям, в которых поверяются приборы, и помещениям, в которых работают люди, таково отношение к точности средств измерений и к метрологии на предприятии в целом», - отметили столичные гости, поставив поверочной лаборатории оценку «отлично».

Светлана Винюкова

• ДАТА

В августе, богатом на профессиональные праздники, свой День есть не только у строителей, но и у работников железнодорожного участка, цеха связи, и у пятого цеха. Праздник, когда заводчане из этих цехов могут подвести итоги своей профессиональной деятельности за год, называется Днем работников транспорта и связи.



И «громкая» связь, и «видеоцифра»

Чем были заняты связисты в этом году и что делают сейчас, рассказывает начальник цеха №14 Сергей Муравьев:

- В этом году мы занимались текущим ремонтом оборудования и участвовали в ремонтах помещений. Летом надо много двигаться, чтобы зимой не мерзнуть на шкафах. Полностью ревизируем все соединители, шкафы, кроссы, к зиме будем это утеплять, закрывать от влаги. Когда «подойдет» заказанный по заявке кабель, то работы по кабельному хозяйству нам хватит до октября. В основном, это будет работа по наладке громкоговорящей связи. Так, в капремонт мы добавили на нефтяных парках пять «колоколов» - рупорных громкоговорителей ГРДВ, чем закончили реконструкцию громкоговорящей связи по второму цеху. Выполнили установку громкоговорящей связи от начальника смены второго цеха с монтажом кабеля по ре-агентному хозяйству. (Отметим, что громкоговорящая связь для установок и парков очень важна и нужна. По сути, это поисковая связь, так как рации на заводе есть не у каждого работника. *Примеч. корр.*) Наши планы - установить три-четыре до-



полнительных «колокола» и на УЗК, пока их там всего два. Так, в прошлом году мы полностью заменили кабельную систему по радиовещанию, поэтому в этом году занимаемся уже громкоговорящей связью.

Принимаем, конечно, участие во всех ремонтах помещений и кабинетов по мере сил и возможностей, имея в наличии нужные материалы. Например, полностью заменили оборудование, материалы, линии, внутреннюю разводку, структурированные кабельные сети в здании банка. Поставили там новые телефоны и смонтировали дополнительный оптоволоконный кабель для цеха АСУ. В помещении СПЧ-7 для ТОО «Топливо-транспортная компания», которая занимается транспортировкой нефтепродуктов завода, также проделали большую работу.

В плане нового оборудования и техники в этом году мы особо не

развивались, из нового - только одна АТС. Занимаемся тем, что планировали. Сейчас отревизировали установку УЗК четвертого цеха: почистили контакты, заменили коробки телефонной связи, привели в порядок боксы, произвели отзвонку-прозвонку, заменили кроссеровки. Закончили реконструкцию на УПБ с заменой кабеля в бытблоке цеха №4. Выполнили в четвертом цехе монтаж кабеля ТПП -100/2 и переключили УПБ и бытблок четвертого цеха на новый кабель.

В принципе, то, что мы заказывали по материалам, все завозится, хотя телефонный кабель начал поступать только около двух недель назад. Нет, к сожалению, пока и новых приборов - осциллографов, частотомеров. Все, что есть, - уже вышло из строя. Эти приборы списываем и выбрасываем, а все, чем работаем, люди принесли из дома.

Есть новое и по видеонаблюдению. Мы смонтировали четыре новые камеры на здание банка, а также перешли на цифровую запись.



Теперь для записи видеосигнала мы не применяем видеомagneтофон. Для этого используем оцифровку и пишем прямо на компьютер. Это делается так: в компьютер вставляется плата видеозахвата, к ней подводим аналоговый сигнал с камер и «цифруем». Я считаю, что это - большой шаг вперед. Планировали также поменять мониторы наших компьютеров для видеонаблюдения на ЖК-мониторы, но из плана годовых закупок этот пункт в целях экономии был вычеркнут.

Сейчас мы прорабатываем техническое задание с компанией «Newtech» с планируемой установкой АТС нового поколения с IP-телефонией, с привязкой по местам, с расчетом на новую станцию громкоговорящей связи и диспетчеризацию. Надеемся, что это будет не локальная система оповещения, как сейчас, а одна, единая система. Она должна будет включать и радиовещание, и громкоговорящую связь, и сирены. Дополнительно планируем три-четыре подстанции, которые будут соединяться с центральной станцией при помощи сетевого протокола по оптическому кабелю. Говоря понятнее, мы доходим оптикой к абонентам для того, чтобы не тянуть к ним медный телефонный кабель, ставим там подстанцию и от подстанции проводим дальнейшую подводку. Такую связь планируем поставить в диспетчерском пункте вместо ДХ-500, потом на УЗК, РМБ и во втором цехе на участке ТСП. Однако все наши планы зависят от финансирования. А что касается планов на этот год, то можно сказать уверенно: все, что мы получили по годовой заявке, освоим до конца года, оставив резерв на первое время 2011 года.

Коллег из транспортного цеха, железнодорожного участка, наших связистов я поздравляю, хоть уже и с минувшим, профессиональным праздником и искренне желаю всем здоровья. Пусть замечательно работает снабжение, пусть сбудутся наши планы и уверенными темпами движется реконструкция завода!



Приоритет безопасности

О своих заботах рассказывает начальник цеха №5 Анатолий Войтович.

- Не могу сказать, что в этом году у нас в цехе были какие-то очень яркие события. Внешне особых изменений в цехе не произошло, все стабильно. Занимаемся обычной рутинной работой. Новых боксов пока не построили, да и оборудование только ждем. Но, закончив капремонт, могу заверить точно: транспортники этот ремонт выдержали полностью. Мы не сорвали ни одной



заявки, работали в две-три смены, выполнили заявки все до единой и без замечаний. Наша техника была готова, исправна, вовремя подавалась. Все задачи, поставленные руководством, мы реализовали. Возьмем, например, автобусы. Несмотря на то что их загруженность очень большая, а в период капремонта численность пассажиров увеличивалась на 350 человек за счет сторонних организаций, все 49 автобусов были и есть на ходу, водители имели и имеют полную загрузку. Это еще при том, что дорога в город очень плохая, а китайские запчасти к нам не поступали! Выдержать наплыв подрядчиков и другие сложности нам помогают разные факторы. Первое - это то, что в свое время мы закупили автобусы с запасом. Второе - хорошие показатели по безопасности движения (не слезить бы!). Стабильную ситуацию на дорогах удается поддерживать, потому что водители соблюдают скоростной режим: это показали

многочисленные проверки. К тому же, те, кто за рулем, знают все ямы на трассе, ее особенности и приладились к ней, а на заводе состояние дорог терпимое. А с ремонтом техники справляемся сами: передельваем детали от других моделей, реставрируем. В общем, нам помогают собственный ум, сметливость слесарей и помощь РМБ.

Так что парк автобусов вряд ли увеличим, автобусы будем только менять. На следующий год мы готовы получить 10 машин, а нынешние будем списывать. Их срок службы - 10 лет - подходит к концу, и по пробегу они вполне подлежат списанию. Поступление новой техники ожидаем и в этом году: экскаватор «Драглайн» и гаражное оборудование. Мы рассчитываем получить оборудование для ремонта техники: домкраты различной грузоподъемности, гайковерты, для того чтобы быстрее ремонтировать подъемники, автоматические мойки и мелкий воздушно-электрический инструмент.

Жаль, что у нас все-таки случаются простои из-за нехватки запчастей. Получение запчастей, автотехники порой затягивается: МТС справляется где-то на 80%. Хотя понятно, с чем связаны задержки в их работе:



не отлажен рынок и новая система, к которой еще не все привыкли.

Добавлю пару слов и о составе коллектива. Он - стабильный: за 2009 год ушли всего два человека, причем на пенсию. Где-то 70% транспортного цеха - до 50 лет, 30% - молодежь до 30 лет, поэтому больших кадровых изменений у нас не предвидится.

Своих коллег и всех автомобилистов, которые имеют свой транспорт, я поздравляю с Днем работников транспорта и связи и желаю здоровья и легких дорог!

Анна Гронская

• НА ЗАМЕТКУ



Водительский этикет: знают ли о нем казахстанцы?

Конечно, главным документом, определяющим поведение на дорогах, являются ПДД. Но сегодняшняя жизнь на дорогах настолько разнообразна и динамична, насколько зависит еще и от множества случайных факторов. Есть один вид этикета, соблюдение которого не только делает общение людей между собой приятным, но, зачастую, может спасти им жизни. Водительский этикет - это не просто соблюдение определенных канонов, это скорее свод правил, который должны соблюдать все, кто хочет добраться до места назначения живым и невредимым.

В Западной Европе, например, водительский этикет находится на довольно высоком уровне. Так, считается обязательным пропускать пешеходов, даже если они нарушают ПДД, а при движении по скоростному шоссе, если впереди замечена пробка - крайние включают «аварийку», чтобы заранее предупредить других водителей о начале торможения.

Зарубежный трафик выглядит совсем отлаженным часовой механизм, который никогда не дает сбоев. Да, там тоже случаются весьма большие и неприятные дорожные заторы и пробки, только вот находиться в таких заторах, где все друг друга прекрасно понимают и даже в чем-то поддерживают, даже приятно. В нашем же случае пробка больше напоминает бойцовский ринг, выбравшись из которого можно с легкостью перевести дух и потом еще около получаса приходиться в себя.

Сама же водительская этика основывается на том, чтобы с максимальным пониманием относиться к другим участникам дорожного движения. Давайте рассмотрим несколько вариантов водительского этикета.

Начнем с азов - с наиболее употребительного сигнала на дорогах «моргать дальним светом». Он применяется в двух случаях:

- просьба уступить дорогу;
- предупреждение встречного водителя об опасности впереди.

В первом случае следует помнить, что вначале необходимо включить указатель левого поворота (так делают все европейцы!), а лишь потом мигнуть дальним светом. При этом по сравнению со вторым случаем необходимо более длительное включение дальнего света.

Если впереди едущий водитель по объективным причинам не может вас пропустить, не следует устраивать светопредставление, да еще и делать его музыкальным. Этим вы будете его только раздражать, а то и вгонять в стрессовую ситуацию. А там и до аварии недалеко.

Иногда миганием дальнего света водители показывают, что пропускают автомобиль, который длительное время «мается» на второстепенной дороге из-за сплошного потока на главной.

Если у вас автотранспортное средство имеет большие габариты (например, грузовик), то вы можете помочь едущим позади водителям ориентироваться в дорожной обстановке.

Включением левого указателя поворота вы показываете, что обогнать вас нельзя - встречная полоса движения занята.

Включением правого указателя поворота вы показываете, что обгон делать можно.

Кстати, если вы обогнали авто-



мобиль, водитель которого таким образом вас проинформировал, не забудьте его поблагодарить - на несколько тактов включите аварийную сигнализацию - общепринятый знак благодарности. Ею же мигают, принося извинения, если сделал «косяк» на дороге.

Но помните: применять данные сигналы необходимо лишь тогда, когда они будут однозначно поняты другими водителями.

И еще хотелось бы остановиться на одном аспекте. Водители часто предупреждают друг друга светом фар о том, что впереди стоят сотрудники дорожной полиции. Это нельзя отнести к водительской этике, так как вы, моргнув фарами, можете запросто предупредить о дорожной полиции, например, преступника, как раз скрывающегося от полиции и т.п. Но если вы будете подавать сигналы светом, извещая встречный транспорт о том, что впереди авария, ремонт дороги и т.п., то честь вам и хвала за это.

Несколько слов о применении сигналов в ночное время суток.

- При приближении встречного автомобиля, переходите на ближний свет, чтобы не слепить его водителя. Если вас слепят, два-три раза мигните ближним светом. Но ни в коем случае, если даже вас ослепили, не включайте в отместку дальний свет! Будьте выше хамства! В этом случае (в случае ослепления), включите «аварийку», плавно снизьте скорость и прижмитесь к обочине, как того требуют Правила дорожного движения.

- Если Вас кто-то обгоняет, перейдите на ближний свет, пока обогнавший не отъедет от вас на достаточное расстояние - не у всех есть еще зеркала заднего вида с противослепляющим эффектом.

Теперь рассмотрим несколько знаков помощи.

- Трос в руке - водитель просит взять его автомобиль на буксир.

- Канистра в руке (или стоящая рядом) - необходимо топливо. И это вовсе не означает, что вы должны поделиться своим (да и во многих машинах это невозможно) - просто нужно подвезти человека до ближайшей АЗС или подвезти водителя к его автомобилю.

- Баллонный ключ, домкрат, колесо - необходима помощь, связанная с колесами. И опять же, скорей всего, необходимо человека довести до

ближайшей мастерской шиномонтажа. Но может, что человеку необходимы газобаллонный ключ или домкрат.

Скрещенные перед собой руки в виде буквы «X» - нужна медицинская помощь!

И еще несколько общераспространенных правил водительского этикета, которые зачастую, увы, не выполняются.

1. Снижайте скорость перед лужами около тротуаров, если там находятся люди.

2. Если вы видите ребенка, пожилого человека, маму с коляской, которые хотят перейти улицу даже там, где нет перехода, пропустите! Туда, куда вам нужно, успеете доехать. НО! Ни в коем случае не делайте это резко, если позади или рядом движутся другие транспортные средства. Так как какой-то гон-



щик может подумать, что вам просто делать нечего, вы решили притормозить, и объедет вас с другой стороны. После чего может случиться трагедия. Поэтому смотрите по сторонам и оценивайте обстановку.

3. Если на трассе «голосует» женщина с ребенком, грех не подвезти, а особенно в плохую погоду. И не надо клянить «хотя бы столычник!» Помните, у вас тоже есть или будут дети.

4. Паркуйтесь так, чтобы не создавать помех другим водителям. И не паркуйтесь на газонах! Вы и так объективно загрязняете окружающую среду, так что не усугубляйте! Тем более, за это можно получить внушительный штраф!

Частенько встречаются водители, которые не дают себя обогнать: их обгоняют, а они при этом все сильнее и сильнее давят на педаль газа. Подобных «шумахеров» хватает, и обитают они на всей территории нашей необъятной родины. На самом деле нужно осознавать, что обгон, плавно переходящий в дуэль пилотов «Формулы-1», может закончиться смертью одного или обоих соревнующихся в скорости и ловкости. Поэтому обгонять человека, который не дает Вам этого сделать, не стоит. Если же обгоняют Вас, постарайтесь хотя бы не прибавлять газу, не говоря уже о том, что надо бы слегка снизить скорость.

Повторяю, все это - только азы водительского этикета. И не забывайте, что водительский этикет опирается на общий культурный уровень водителя. Не может человек быть культурным на дороге, если он хам по жизни.

Ирина Лукьянина,
пресс-служба Комитета дорожной полиции МВД РК, zakon.kz

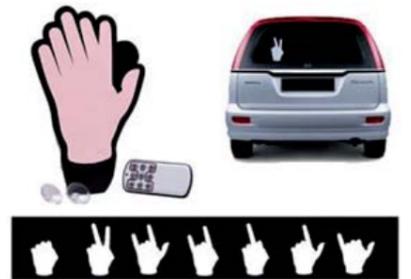
• МИР ИНТЕРЕСНОГО

Автомобили научили жестиковать

Ежедневно тысячи автомобилистов «подрезают» друг друга на трассах или, наоборот, любезно пропускают вперед. В такие моменты хочется поблагодарить вежливого водителя, «помигав» фарами, а нахалу прокричать что-нибудь вслед...

На Западе придумали специальное устройство, которое поможет автовладельцу выразить все эмоции. На заднее стекло автомобиля с помощью присосок крепится небольшой электролюминесцентный экран в форме кисти руки. С помощью пульта управления водитель может подсвечивать или затемнять «пальцы». «Рука» способна показывать до семи различных жестов: от очень дружелюбных до весьма неприятных.

Изобретение пользуется бешеной популярностью, оно работает на батарейках и стоит 39,99 доллара. Правда, производитель предупреждает покупателей, что многие жесты, показанные в публичных местах, в некоторых странах наказуемы штрафом или чреваты другими неприятностями. Так что подумайте, прежде чем продемонстрировать невежливому водителю средний палец.



Объявления

Внимание! Идет запись на курсы казахского языка на 2010-2011 учебный год.

Желающие могут записаться по телефону 67-55 или обратиться в инженерный корпус, кабинет № 203.

Кульбакиш Араевна Бейсекеева

21 августа 2010 года на стадионе «Жулдыз» (бывш. «Трудовые резервы» по ул. Осупенко) начинаются соревнования по большому футболу на кубок завода.

Справки по тел. 68-83.

Выражаем искреннюю благодарность инспектору ВУС Татьяне Куршаковой и совету воинов-афганцев завода во главе с председателем Виктором Фоменко за моральную поддержку и материальную помощь афганцу, инвалиду I группы, бывшему работнику предприятия Андрею Алькову.

Огромное им спасибо!

семья Альковых