



АВТОШЛЯХОВИК

Грудень 2016 р. – Січень 2017 р.

Газета Полтавського будівельного технікуму транспортного будівництва



*Веселих свят
та щасливого
Нового року!*

ШАНОВНІ ДРУЗІ!

Щиро і сердечно вітаємо вас із Новим 2017 роком та Різдвом Христовим!

*Хай Новий рік увійде у ваші оселі з добром і радістю, злагодою і достатком,
з надією і натхненням для нових здобутків.*

*Нехай ці величні зимові свята, як і всі дні наступного року, будуть щедрими на
любов і доброту, взаєморозуміння і повагу, а Різдвяна Зоря запалить у ваших серцях
вогонь віри, надії і впевненості у здійсненні найзаповітніших бажань.*

*Хай ваше життя осяє Боже благословення,
а оптимізм утвердить вас на добрі справи.*

*Зичимо міцного здоров'я, добробуту, сімейного затишку та щасливої долі
вам і вашим родинам!*

Щасливих Новорічних та Різдвяних свят!

Робота циклової комісії професійно-практичної підготовки зі спеціальності «Експлуатація і ремонт підйомно-транспортних, будівельних, дорожніх машин та обладнання»

У становленні правової, демократичної, соціальної держави, фундаментального значення набуває потреба у висококваліфікованих спеціалістах. Сучасний спеціаліст – це не тільки компетентний виконавець своїх службових обов'язків, це працівник, який здійснює роботу ефективно і конструктивно, здатний навчатися та саморозвиватися. Найкраще засвоєння навчального матеріалу відбувається шляхом спілкування та вирішення конкретних завдань в умовах максимально наближених до реальності. Це питання завжди було і є в центрі уваги циклової комісії професійно-практичної підготовки.

Викладачі комісії формують не лише професійні якості фахівців, а й виховують патріота, активного громадянина України, навчають самостій-

ності. Для цього наставники постійно ведуть пошук нетрадиційних форм та методів організації як аудиторної, так і позааудиторної роботи. Результат такого пошуку – проведення тижнів циклової комісії, які вже стали традиційними.

Цього року циклова комісія професійно-практичної підготовки організувала і провела заходи професійного спрямування.



Розпочався тиждень циклової комісії з конкурсу «Кращий за професією», у якому брали участь студенти випускних груп. Учасники розв'язували тестові завдання з фахових дисциплін, а також вирішували ситуаційні задачі.

Продовжився тиждень екскурсіями студентів з викладачами кафедри на ремонтні підприємства Полтавщини.

Наступним заходом тижня була студентська конференція на тему «Гібридні автомобілі».

Студенти II і III курсів механічного відділення підго-

тували виступи із мультимедійним супроводом.



Також працівниками бібліотеки технікуму спільно з викладачами комісії було проведено презентацію нової технічної літератури.

Викладач Циплухін Д.С. провів відкрите заняття з дисципліни «Ремонт машин» на тему «Відновлення деталей зварюванням та наплавленням». Заняття пройшло на високому професійному рівні з використанням інтерактивних методів навчання.

Організація тижня потребувала значної підготовчої роботи, ретельного відпрацювання сценаріїв і методик проведених заходів, визначення їх логічної послідовності, підготовки завдань до конкурсів, які відповідали б сучасним навчальним вимогам і були цікавими та захоплюючими. А тому адміністрація Полтавського будівельного технікуму транспортного будівництва висловлює подяку цикловій комісії за вдало організовані і проведені заходи професійного спрямування.

Читайте у номері:

- Не такі страшні екзамени, як про них говорять
- Студентські стипендії – 2017: кому і скільки?
- Подвиг Героїв Крут – минуле і сучасність
- День Соборності у Полтаві
- Газове обладнання 4 покоління: переваги та недоліки
- Типові зимові проблеми з автомобілем

НЕ ТАКІ СТРАШНІ ЕКЗАМЕНИ, ЯК ПРО НИХ ГОВОРЯТЬ

Часто доводиться дивуватися, чому з числа студентів, котрі добре здали іспити, трапляється ті, хто майже не готувався. Та чи насправді вони не виявляли старань? Може, окрім везіння тут є щось ще?... Пропонуємо психологічні прийоми успішної комунікації студента і викладача.

1. Вибір одягу

Уникайте яскравих кольорів, пишноти і «креативу» у зовнішності. Приберіть волосся з обличчя. Рукави повинні бути вільні, а шия відкрита. Цим ви покажете готовність до спілкування.

2. Підготуйте шаблонний текст

Основний зміст відповіді ви можете знати, можете не знати, але вступ і висновок можна підготувати заздалегідь. Що цікаво, вони можуть бути майже однакові при відповіді на абсолютно різні питання. У вступі потрібно підставити слова з питання білета.

3. Не мовчіть!

Яку б дурницю ви не говорили, це краще, ніж мовчати або відразу зізнаватися в незнанні відповіді.

4. Будьте винахідливі!

Якщо вам поставили додаткове питання, робіть вигляд, що інформація крутиться на язичку і ось-ось спливе. Викладач вирішить, що ви хоч щось читали.

5. Заплутування

При підготовці намагайтеся записати свою відповідь як можна більш складними мовними конструкціями, бажано з безліччю абстрактних понять. Повірте, при умінні можна одну просту думку висловити на кілька абзаців (ілюзія довгої і розумної відповіді). Тому розвивайте мову.

6. Погляд

Завжди дивіться в очі. Навіть якщо говорите не в тему. Прямий погляд володіє гіпнотичним ефектом.

7. Переключення уваги

Не подобається додаткове запитання? Примусьте викладача забути про нього. Впустіть ручку або різко подивіться у вікно, ніби дивне щось там побачили. Тут важливо після відволікаючого прийому відразу починати щось говорити по своїй темі.

8. Переконуюте

Імітуйте слабке самопочуття, тримайтеся за голову. Переконуюте, що вчили кілька днів і перевтомилися. Якщо вас відправлять на перездачу, не здавайтеся відразу. Ризикніть благати про додаткові запитання. А раптом ви зможете відповісти. Випадково. Таке буває. Від страху мислення загострюється.

9. Говоріть емоційно,

вкладайте душу

Уявіть, що розповідаєте казку. Робіть це з азартом. Так ви впливаєте на емоційний стан викладача, входите в емпатію. Це потужний засіб.

І головне правило, без якого можуть не подіяти попередні або ви не встигнете ними скористатися: **ви зобов'язані знати ім'я викладача, точну назву предмета та підручника і мати хоча б загальне уявлення про предмет.**

Студентські стипендії – 2017: кому і скільки?

З 2017 р. Міносвіти і науки збирається змінити порядок виплати стипендій: розмір пропонується збільшити, кількість одержувачів – скоротити, а право визначати, кому дати, кому ні, передати на відкуп навчальним закладам.

Відповідно до урядових постанов, розмір мінімальної ординарної (звичайної) академічної стипендії складає:

- для студентів ВНЗ I-II рівня акредитації, крім тих, які навчаються за спеціальностями (спеціалізаціями), для яких встановлюються академічні стипендії у підвищеному розмірі – 830 грн./міс.;

- для студентів ВНЗ I-II рівня акредитації за спеціальностями (спеціалізаціями), для яких встановлюються академічні стипендії у підвищеному розмірі – 1056 грн./міс.;

Розмір соціальної стипендії для осіб з числа дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування, а осіб, які в період навчання у віці від 18 до 23 років залишилися без батьків:

- для учнів професійно-технічних навчальних закладів – 1000 грн./міс.;

- для студентів ВНЗ, наукових установ – 2000 грн./міс.

Розмір соціальної стипендії для осіб, які мають право на призначення соціальних стипендій на підставі нормативно-правових актів, якими встановлені державні пільги і гарантії для окремих категорій громадян (крім тих, що зазначені у пункті 2 цих розмірів):

- для студентів вищих навчальних закладів I-II рівня акредитації – 750 грн./міс.

Подвиг Героїв Крут – минуле і сучасність

*Чи хочем ми шукати і вернути
На рідну землю справжніх сіячів?
Уже у котре плакатимуть Крути,
Мов двадцять сім сльозинок у свічі.*

Інна Багрійчук

Багатовікова історія українського народу – це насамперед, літопис життя і змагань народу – великомученика, народу, на долю якого випало досить труднощів і лиха.

Українська революція є однією з найбільш яскравих, складних і трагічних періодів історії України, коли перед кожним стояла проблема вибору – на чий бік стати, яку політичну силу підтримати у боротьбі, коли вибір кожного визначав майбутнє України.

Українська громадськість 29 січня відзначає День пам'яті Героїв Крут.

99 років тому молоді захисники щойно посталої Української Народної Республіки власною кров'ю вписали нову героїчну сторінку в історію українського визвольного руху.

Саме цього дня 1918 р. поблизу залізничної станції Крути, що розташована за 130 кілометрів на північний-схід від Києва, 300 курсантів військової школи, студентів і гімназистів прийняли на полі нерівний бій із майже 5-тисячною більшовицькою армією, рішуче відстоюючи право українського народу жити у власній державі.

Що ж відбувалося в Україні у кінці 1917 – на початку 1918 року? Що передувало трагедії під Крутами?

Українська революція на середину січня 1918 року пройшла досить довгий шлях. Але за цей період Центральна Рада не зуміла створити міцну боєздатну армію, яка могла б захистити молоду державу і дати відсіч зовнішній агресії з боку більшовицької Росії.

Складна ситуація: надія тільки на молодь. 11 січня 1918 року «Нова Рада» – газета українських соціалістів-федералістів впливової фракції у Центральній раді, – опублікувала звернення «До українського студентства»: «...Треба за всяку ціну спинити той похід, який може призвести Україну до страшної руїни і довговічного занепаду»...

Студентська молодь записувалася в курінь, були сформовані підрозділи.

В. Винниченко писав: «Єдиною активною міліарною нашою силою була наша інтелігентна молодь і частина національно-свідомого робітництва, яке гаряче стояло за українську державність, розуміючи за нами ту державність так само, як ми її розуміли».

6 січня 1918 р. розпочато похід радянських військ на Київ. Залізничний шлях зв'язував Бахмач з Києвом. Саме вздовж цього шляху і продовжили наступ об'єднані радянські сили.

У середині січня 1918 р. петроградський Раднарком розгорнув повномасштабний вій-

ськовий наступ проти Української Народної Республіки. Зайнявши Полтаву, на захід просувалися радянські загони під командуванням М. Муравйова, а з Гомеля наступав на Бахмач «революційний» відділ Р. Берзіна. Нечисленні війська Центральної Ради чинили слабкий опір агресорові.

28 січня обидві радянські колони з'єдналися на вузловій залізничній станції Бахмач. Українські частини без бою відступили до ст. Крути. М. Муравйов розпочав підготовку до наступу на Київ уздовж залізниці Бахмач – Ніжин – Дарниця.

Натомість до ст. Крути відправлено 300 виснажених юнаків 1-ї Української військової школи та Помічний курінь Січових стрільців.

Курінь мав у своєму складі лише одну сотню, що налічувала 120 чоловік – студентів, гімназистів, слухачів фельдшерської школи. Отаманом куреня був студент С. Король, 1-ю сотнею командував студент Українського народного університету Т. Омельченко.

Більшість січовиків були погано екіпіровані, майже не вміли поводитися зі зброєю. «Вправи офіційно не провадились, а як провадились, то з ініціативи якого-небудь роєвого. І тільки на кілька днів перед від'їздом куріня на фронт приділено час для муштрових вправ старшин Богданівського полку, але за такий



«Бій під Крутами» художника Л. Перфецького

короткий час не багато їх навчили», – свідчив сучасник.

Сотник Д. Носенко негайно наказав підготувати на схід від залізничної станції позиції для оборони. Виконуючи наказ, бійців взялися копати шанці по обидва боки від високого залізничного насипу.

29 січня близько 9-ої години ранку розпочався бій під Крутами, який тривав більше п'яти годин. Сили були нерівні. Майже усі вірні УНР оборонці загинули, але загинули переконані – Україна має бути вільною.

Загинуло кілька сотень найкращої інтелігенції – юнаків, ентузіастів української національної ідеї. Така втрата для культурної нації була важкою; для нашого народу вона безмірна. Винен уряд, який вирішив захиститись від добре озброєної більшовицької армії кількома сотнями шкільної молоді. Озброївши нашвидкуруч цих жертв урядової легковажності, без жодної військової підготовки, УЦР відправили їх в Крути...

2 березня 1918 р. російське більшовицьке військо було (щоправда ненадовго) вигнане з Києва і 19 березня відбулося перепоховання 28 розстріляних

полонених крутян. Їх поховали у Києві на Аскольдовій горі.

На похоронній церемонії виступив з промовою Михайло Грушевський. Він почав її словами: «Солодко і славно померти за Батьківщину».

День битви під Крутами – 29 січня проголошено Днем Скорботи України і щоразу в цей день відбуваються мітинги, молебні, реквієми.

Мужність, героїзм, самовідреченість продемонстрували юнаки. Безумовно, це був подвиг, який засвідчив, що є люди, для яких Україна – найдорожче. Ці хлопці – обличчя молоді України. Нині встановлено частину імен загиблих.

Крути – це символ національної честі, національної гідності.

Україна – це духовно нескорена нація, котра, вміє поважати чужу і боронити свою незалежність. Тож хай слово правди завжди живе!

Історія – це не лише наука про минуле, вона завжди повернута у майбутнє. Занурившись в атмосферу політичної боротьби під час української революції, ми ясніше бачимо перспективу та завдання, які стоять перед нами сьогодні. Зміцнювати українську державність, жити й працювати в ім'я майбутнього Батьківщини, бути справжнім патріотом – наше завдання сьогодні й повсякчас.

Підготував викладач історії
С.Д. Березін

У ПОЛТАВІ ВІДЗНАЧИЛИ ДЕНЬ СОБОРНОСТІ СИМВОЛІЧНИМ ЛАНЦЮГОМ ЄДНОСТІ

**З'єднанням берегів
Ворскли в обласному
центрі відзначили
з'єднання України**

22 січня 2017 року у Полтаві до Дня Соборності України відбулася акція «Ланцюг єднання» із нагоди річниці проголошення Акту Злуки УНР та ЗУНР. До вшанувань долучилися громадські активісти і небайдужі полтавці.



Декілька сотень містян, тримаючи національну символіку, зібралися біля мосту через річку Ворскла, щоб символічно об'єднати східні і західні землі України. У межах акції в різних частинах мосту було сформовано дві колони, які о 12 годині рушили, зішлись та утворили «живий ланцюг». Учасники акції також виконали Державний гімн і вшанували хвилиною мовчання усіх полеглих за волю України.

На завершення заходу учасники пов'язали на перилах мосту синьо-жовті стрічки.

Ян Пругло,
інтернет-видання
«Полтавщина»

Газове обладнання 4 покоління: переваги та недоліки

Порівняно недавно газове обладнання 4 покоління набуло поширення. Воно набагато ефективніше, ніж попередні системи, оскільки дозволяє робити керування роботою двигуна, орієнтуючись на показання датчиків. Варто зауважити, що використовується таке обладнання на автомобілях з інжекторною системою впорскування. По-перше, виникає необхідність в калібруванні, яке робиться за даними, отриманими зі штатних бензинових форсунок. По-друге, в роботі бере участь безліч датчиків – витрати повітря, положення дросельної заслінки, детонації, швидкості та інші.



Переваги газобалонного обладнання

Слід виділити особливості ГБО 4-го покоління, які характеризують позитивні якості, в порівнянні з попередніми системами:

- витрата палива (газу) мінімальні за рахунок використання мікроконтролерної системи управління роботою обладнання;
- двигун втрачає набагато менше потужності – не більше 1-2%, якщо порівнювати з ранніми системами, то в них допускалося зниження потужності силового агрегату на значення до 30%;
- автомобіль, оснащений ГБО 4-го покоління, відповідає нормам токсичності Євро-2, Євро-3 і Євро-4;
- при роботі двигуна на газовому паливі відсутні хлопки, характерні для більш ранніх систем;
- електронний блок системи ГБО 4-го покоління повністю сумісний з самодіагностикою бортової мережі EOBD, при цьому не потрібно застосування додаткових емуляторів;
- при проведенні установки обладнання неможливо допустити помилки, робота проводиться досить просто за рахунок того, що всі з'єднання дротів мають виконання у вигляді різних роз'ємів, сплутати їх неможливо, тому ризик неправильного підключення виключений;

- ціна устаткування з мікропроцесорною системою управління практично рівна вартості застарілого обладнання, оснащеного контролером з лямбда-зондом.

Недоліки ГБО

Без недоліків не функціонує жодна система. Якщо порівнювати з бензином, природний газ володіє одним мінусом, який є основним – теплота згоряння набагато менше. З цієї причини падає корисна потужність двигуна – в перших поколіннях до 30%, в 4-му і 5-му – 2-3%, але, залежно від типу використовуваного палива, падіння потужності може досягти максимального значення в 5%. Газове обладнання 4 покоління може встановлюватися на будь-які автомобілі, при цьому втрата потужності виявляється мінімальною.

Для нормального функціонування системи, з метою зменшення падіння потужності, встановлюють трохи раніше запалювання (приблизно на п'ять градусів). Правильність цієї дії спірна. По-перше, так допускається робити, якщо двигун автомобіля працює на бензині з октановим числом понад 95. Робиться це для того, щоб не проводити регулювання запалювання при перемиканні видів палива. Але в цих випадках цілком можливе застосування октан-коректорів. Правда, не на кожному автомобілі є октан-коректор і газове обладнання 4 покоління зможуть нормально функціонувати.

По-друге, дослідження показують, що при живленні природним газом потрібно більш пізнє запалювання на високих обертах двигуна. Якщо порівнювати з бензином, то в разі його застосування запалювання необхідно встановлювати пізніше. Серед «дрібних» недоліків можна виділити ще один – великий балон в багажнику. Вкрай незручно, якщо ви використовуєте автомобіль для перевезення вантажів. Але існують балони тороїдальної форми, що повторюють обриси запасного колеса.

Основні вузли ГБО 4 покоління

Для зберігання стисненого газу використовується балон. До нього пред'являються певні вимоги – герметичність, надійність, міцність. Для використання газового балона на автомобілі потрібен дозвіл. Видати його можуть тільки фахівці, у яких є ліцензія для здійснення даної процедури. Так як упорскування газу відбувається під тиском, меншим ніж те, яке в балоні, то необхідно його знижувати. Для цієї мети використовується редуктор. У метанових установках вони мають два ступені зниження тиску, а в пропан-бутанових достатньо однієї. Причина – в першому випадку тиск в балоні може досягати значення до 200 атмосфер, у другому – до 16.

Газові форсунки необхідні для уприскування палива в камери згоряння. Вони з'єднані з редуктором-випарником. Управління всією системою здійснюється за допомогою електронної начинки – ЕБУ, яка працює завдяки мікропроцесору. У нього закладається прошивка, яка забезпечує роботу згідно заздалегідь продуманим алгоритмом. Газове обладнання 4 покоління має перевагу перед більш ранніми – вибір палива відбувається автоматично, без участі водія. Для цього тільки й потрібно, що встановити перемикач газ-бензин в перше положення.

Як працює ЕБУ?

При роботі проводиться зчитування всіх даних, які надходять від датчиків. Зокрема, проводиться аналіз сигналів, що йдуть від лямбда-зондів – один встановлений до катколлектора, другий – після. Один основний, а інший є коректувальним. Всі параметри, зчитані з датчиків, надходять на вхід мікропроцесора. Але тут виникає невелика проблема – рівень сигналу у одних зчитувальних пристроїв великий, а в інших – занадто маленький. Для узгодження датчиків і портів введення мікроконтролера використовуються узгоджуючі пристрої. Наприклад, датчики температури, виготовлені на основі терморезисторів, на виході видають 12 Вольт. До мікроконтролеру ж слід підводити не більше 5 Вольт. Для цієї мети використовуються подільники напруги, в основі яких лежать резистори і діоди. На жаль, останнім часом газове обладнання 4 покоління, ціна якого зросла, у зв'язку зі збільшенням курсу долара і євро, має велику вартість в основному через дорожнечу електронного блоку управління. Підключення ж датчиків, у яких низький рівень сигналу, здійснюється за допомогою каскадів на операційних підсилювачах, біполярних або польових транзисторах.

Можна підвести підсумок – газове обладнання 4 покоління допоможе заощадити багато коштів. Установка його нескладна, на СТО вона займає половину робочого дня. Але варто дивитися на те, наскільки активно використовується своїм автомобілем. Якщо за рік пробіг менше 30000 кілометрів, то окупатися ГБО буде дуже довго. Якщо великий пробіг, то встановлення обладнання виправдає себе за рік, а іноді й менше.

Типові зимові проблеми з автомобілем і їх рішення

Щозими холоди приносять автомобілістам сюрпризи: погано працює пічка, стукає підвіска, пищать приводні реміні...

Що робити в таких випадках? Які неприємності найчастіше виникають узимку?

1) ABS і ESP

Виявляється, системи активної безпеки (ABS, ESP і т.д.) в мороз можуть спрацьовувати із запізненням. Як показують тести гальмівних рідин, багато зразків не проходять випробування на в'язкість при мінусових температурах (-40 °C). Чим така рідина небезпечна? Сервоприводи вищезазначених систем з кожним поколінням стають все більш компактними – зменшуються розміри їх насосів, електромоторів і перетину каналів гідросистеми. Тому в'язкість гальмівної рідини повинна бути стабільною. При її підвищенні сервоприводи не зможуть швидко створити необхідний робочий тиск в тому чи іншому контурі, а значить, ABS і ESP спрацюють із запізненням, що в екстремальній ситуації загрожуватиме ДТП. Щоб уникнути цього гальмівну рідину в сучасних іномарках слід міняти на дилерській СТО або купувати імпорتنу в торгових точках, де ймовірність продажу підробок мінімальна.

2) Обігрівач

У машинах старше 10 років висока ймовірність зниження ефективності роботи обігрівача салону внаслідок відкладень усередині радіатора-нагрівника у вигляді накипу, що знижує пропускну здатність трубок радіатора і їх здатність віддавати тепло. Тому повітря, що надходить через радіатор, не прогрівається і салон погано опалюється. В даному випадку іноді допомагає промивка радіатора таким же засобом, яке використовується при митті системи охолодження. Однак більш ефективний радикальний метод – зняти радіатор і промити його струменем води під тиском в напрямку, протилежному потоку рідини. Якщо і це не допомагає, радіатор доведеться замінити. Причиною холодної пічки може бути й заповнення системи при зміні антифризу.

Шановні читачі!

Запрошуємо до співпраці творчих та креативних.

Якщо ви бажаєте поділитися своїми думками, пригодами чи талантами, або давно хотіли спробувати себе у ролі журналіста, звертайтеся до редакції нашої газети.

Творімо історію разом!

3) Амортизатори

Зими бояться також амортизатори, які мають два слабких місця. Перше – після стоянки гідравлічне масло в них вимагає розігріву. Тому після початку руху перші 500-1000 м бажано проїжджати повільно, щоб поршень піддавався великим ударним навантаженням. У такому режимі на ущільнення амортизатора припадають менші навантаження, а після розігріву він починає працювати нормально. До речі, в мороз джерелами стукоту в підвісці можуть бути саме амортизатори з загуслим маслом. Друге проблемне місце – пильовики штока і відбійники амортизатора.

Внаслідок обледеніння, впливу сольових розчинів і жорсткого миття струменем високого тиску матеріал відбійників втрачає свої властивості і починає розсипатися. В результаті пильовики відриваються і не виконують своїх функцій. Якщо це сталося, можна окремо замінити відбійник і пильовик. Також у мороз можуть постукувати або скрипіти втулки стабілізатора. Хоча після потепління стук найчастіше зникає, це може бути симптомом необхідності швидкої заміни цих деталей.

4) Ремені

У морозну погоду можуть почати пищати приводні ремені навісного обладнання. Відбувається це внаслідок зниження їх еластичності. Неприємний звук, як правило, зникає після прогріву двигуна. Це не є серйозною проблемою, в даному випадку рекомендується тільки перевірити натяжку ременя. Якщо він ослаблений – підтягнути. При неможливості – використовувати засоби автохімії: спреї для ременів (наприклад, Liqui Moly Keilriemen-Spray). Вони надають «задубілим» клиновим і поліклиновим ременів еластичність, чим запобігають і усувають прослизання, а відповідно, і писк. Спецпрепаратом для обробки ременів не тільки усувають шумовий ефект, але і збільшують їх ресурс.

5) Шини

Перепади температур взимку стають причиною появи на дорогах ям різної величини, які при неувважності водія здатні пошкодити будь-яку шину. Щоб цього не сталося, радимо дотримуватися таких правил:

- на вільній від транспорту і неслизькій дорозі об'їжджати ями;
- при візуальному виявленні ями пригальмовувати, відпускаючи педаль гальма безпосередньо перед в'їздом в яму;
- контролювати тиск в шинах, не знижувати його більше, ніж рекомендовано автовиробником. У низькопрофільних покриттях (від ... / 55R... і менше) тиск бажано підвищити на 0,2-0,4 атм.

6) Бензин

У паливний бак взимку внаслідок конденсації може потрапляти вода, через що відбувається обмерзання фільтра паливного насоса. В результаті цього виникають труднощі з запуском і роботою бензинового мотора. Щоб не провокувати несправність, бензину в баку має бути завжди більше половини. Не забувайте, чим більше в баку повітря, тим більше водяної пари в ньому міститься. Для профілактики, а точніше, для видалення з паливного бака вже наявної води в нього можна додати спеціальну присадку, яка дозволить воді змішатися з паливом. Найбезпечніше видаляти воду механічним способом – шляхом відкачування або зливу всієї «рідини» з бака, коли пального в ньому мінімум. Почистити фільтр грубого очищення бензонасоса краще демонтувавши його.

7) Термостати

Ще одна проблема – заклинило термостат. Виникає вона через похилий вік цього вузла або бажання автовласника максимально заощадити при покупці і заміні термостата. Так що економити на ньому не потрібно.

8) Скло

Якщо відносно нова іномарка давно не проходила кваліфіковане техобслуговування, у автовласників часто з'являються скарги на підвищене запотівання стекол. Найчастіше це буває, коли після літа забули замінити фільтр системи вентиляції салону. У такі машини доступ свіжого повітря зовні обмежується, і в салоні, де надихали пасажери, підвищується вологість, що, власне, і є причиною запотівання скла. У цих випадках іноді рятує кондиціонер. Взимку кондиціонер, зі зрозумілих причин, не використовується. Однак раз на два-три тижні для профілактики варто включати його, причому при працюючій пічці. Це не дасть гумовим ущільнювачам задубіти і втратити герметичність. Але у старих авто і ця система навіть після розігріву моторного відсіку взимку може не включитися через зниження в ній тиску робочого газу (фреону, холодоагенту). При цьому потрібна перезаправка кондиціонера, але попередньо треба знайти місце витoku холодоагенту. Фільтр салону бажано замінити новим. Для міста – краще вугільним. У крайньому випадку, фільтр продувають стисненим повітрям.

Автошляховик

Газета ПБТБ

Виходить щомісяця

Відповідальний за випуск: **Зволь І.С.**

Редактор: **Челебій А.О.**

Адреса редакції: 36005, м. Полтава, вул. Слави 4/2.

Телефон: (05322) 51-24-77

E-mail: pbttb_lib@ukr.net