



Полтавський будівельний технікум транспортного будівництва

АВТОШЛЯХОВИК

Квітень 2018 року

Подорож у минуле

Цього року Україна та світ відзначають 130 річницю від дня народження видатного педагога та письменника Антона Семеновича Макаренка.

Антон Семенович – чудовий педагог, один із засновників дитячо-підліткового виховання. Він запровадив метод масового перевиховання дітей-правопорушників в трудовій колонії. Тисячі маленьких «бандитів» та дітей без нагляду зміг не лише підняти з «дна» життя, але і виховав передовими громадянами.

Нещодавно наша група побувала в цьому дивовижному місці – Державному музеї-заповіднику Антона Семеновича Макаренка у с. Ковалівка, поблизу Полтави, де раніше знаходилася колонія. Нині тут збереглися Червоний і Білий будинки, флігель, багато маленьких об'єктів – пірс, погріб, сходи до річки, колодязь.

У залах Червоного будинку розміщена експозиція, що розповідає про життя Макаренка і колективу, творчу діяльність педагога, долі вихованців. У Білому будинку відновлені навчальні класи, спальню дівчаток, клуб, майстерні, кабінет Антона Семеновича. Нам пощастило побачити деякі особисті речі видатного педагога: книги, бритву, а також дитячу парту.

Ми дізналися багато цікавого про колонію на початку її становлення та у процесі розвитку. У тяжкі часи треба було забезпечити елементарний матеріальний рівень, тому і в колонії почалися сільськогосподарські роботи, які виконували самі колоністи разом із вихователями у вільний від навчання час. Також колоністи були механіками, слюсарями, токарями. Пізніше почали виготовляти дрилі, і, нарешті, відкрили завод по виготовленню перших у Радянському Союзі фотоапаратів, які не поступалися закордонним аналогам.

Основними ознаками їхньої команди були спільна мета та спільна праця.

Ті, хто не хотів працювати, відбували покарання – повинні мовчки просидіти в кімнаті Макаренка і прочитати повчальну книгу. Ввечері керівник приходив і слухав переказ прочитаної літератури. Кожна дитина повинна була зробити певні висновки і, в найтяжчих випадках, відпрацювати за весь колектив пропущений час. Діти, які порушували дисципліну або грабували, (хоча з роками такі випадки ставали поодинокими) відбували більш суворі покарання, які призначала Рада колоністів.

Сьогодні ж на території колишньої колонії знаходиться гімназія для обдарованих дітей з сільської місцевості.

Поблукавши серед ніжної зелені, залами минулої трудової колонії, кожен із нас надихнувся творчою атмосферою цього місця.

Валерія Галаган, студентка групи 31-О



ЩО ЧЕКАЄ УКРАЇНСЬКИХ ВОДІЇВ У 2018 РОЦІ

Фотофіксація. Найсерйозніше нововведення, яке чекає автомобілістів у 2018 році, це введення фото- та відеофіксації порушень ПДР. Законопроект № 5364 від 04.11.2016 був підтриманий ВР у другому читанні. Незважаючи на те, що в назві документа йдеться про реформування системи паркування, суть його полягає у впровадженні «листів щастя». Головне нововведення полягає в тому, що винним у порушенні ПДР автоматично визнається не водій, а власник транспортного засобу. Втім, норми, що містяться в законі, можуть бути оскаржені в Конституційному Суді України. Прецедент скасування схожого за змістом документа вже мав місце в 2010 році.

Правила паркування. Тим же законопроектом регламентуються і нові правила паркування. Є чіткий перелік умов, за яких неправильно припаркований автомобіль можуть забрати на штрафмайданчик. За неоплату послуг паркування передбачений штраф. Так само передбачений механізм стягування штрафів з водіїв автомобілів на іноземній реєстрації. Втім, в його працездатності є великі сумніви. Адже по кожному окремому випадку поліція повинна робити запит в прикордонну службу, отримувати відповідь і на його підставі виносити постанову.

Нові штрафи. Законопроект № 7286 від 14.11.2017 вже був включений до порядку денного, але згодом його направили в комітети для доопрацювання. Доступна на сьогоднішній день редакція містить ряд пунктів, які передбачають досить істотне підвищення штрафів за порушення ПДР. Також законопроектом пропонується ввести кримінальну відповідальність за управління автомобілем у нетверезому стані. Законопроект регламентує і взаємодію водія з поліцією – розширює права поліцейського і дозволяє йому оглядати автомобіль просто на дорозі. Щоправда, яким документ стане після доопрацювання, поки не зрозуміло.

Електромобілі. Є й приємні законодавчі ініціативи. Одна з них – ліквідація податків на електромобілі. Законопроект № 6776-д від 14.11.2017 передбачає скасування акцизного збору та ПДВ при ввезенні всіх електромобілів. Крім того, в кінці цього року народні депутати звільнили від податків виробництво електромобілів в Україні. Ці дії законодавців можуть істотно збільшити популярність електротранспорту в Україні. Адже навіть без податкових

поблажок кількість проданих електромобілів зростала досить стрімкими темпами – понад 200 % за 2017 рік.

Зниження швидкості до 50 км/год. З 1 січня 2018 року набрала

чинності постанова Кабінету міністрів № 883, яка передбачає зниження максимальної швидкості в населених пунктах до 50 км/год. Таке обмеження діє у більшості країн Євросоюзу і воно є об'єктивно обгрунтованим, оскільки гальмівний шлях при такій швидкості значно менший. Відповідно, ризик виникнення ДТП з летальним наслідком при наїзді на пішохода значно скорочується. Втім, механізм контролю за дотриманням цієї норми найближчим часом працювати не буде – у співробітників поліції немає сертифікованих приладів для контролю швидкісного режиму.



ЗАБОРОНА ЖОВТОГО СИГНАЛУ СВІТЛОФОРА. ПРИЧИНА



В Україні після трагічної ДТП в Кривому Розі влада задумала прибрати жовтий сигнал світлофора.

Зайнятися цим питанням доручили заступнику міністра інфраструктури Юрію Лавренюку, який очолює урядову комісію з розслідування ДТП. Він заявляє, що багато країн вже відмовляються від жовтого світла.

Однак, у світі жовтий сигнал світлофора нікуди не подівся. У цьому легко переконатися за допомогою сервісу «Перегляд вулиць» на картах Google.

На картинках можна побачити, що на європейських дорогах все ще встановлено трисекційні світлофори, на яких присутній і жовтий сигнал.

Зазначимо, що дорожні знаки та світлові сигнали підведено під один стандарт Міжнародною конвенцією 1968 року, і їм повинно дотримуватися усіма країнами, які її ратифікували. У тому числі і Україною.

Жовтий колір світлофора попереджає, що сигнал ось-ось зміниться на червоний. Дії водіїв при жовтому світлі різняться в різних юрисдикціях – одні вимагають, щоб водії зупинилися, якщо це безпечно, інші дозволяють водіям проїхати через перехрестя, якщо це безпечно. У ряді країн, наприклад в Сполученому Королівстві, – фаза, протягом якої червоний і жовтий загоряється одночасно, вказує, що сигнал ось-ось зміниться на зелений.

Нагадаємо, ініціативу скасування жовтого сигналу світлофора вже підтримав прем'єр-міністр Володимир Гройсман.

За матеріалами інтернет-видань інформацію підготував С.В. Кравець, викладач спец. дисциплін

БЕЗПЕКА РУХУ НА МАРШРУТНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБАХ

Безпека руху в маршрутних транспортних засобах залежить від таких чинників:

1. Технічний стан транспорту.
2. Режиму роботи водіїв.
3. Стану ВДМ в місті.

- По перше, безпека в маршрутних транспортних засобах залежить від технічного стану т/з. Дуже багато ДТП стаються якраз таки від несправності МТЗ. По правилах водії повинні організувати проведення контролю технічного та санітарного стану автобусів перед початком роботи, якщо технічний стан транспорту задовільний то водій не має права виїхати на роботу.

- По друге, безпека залежить від режиму роботи водіїв. В нашому місті наприклад, водії МТЗ працюють з 6:00 до 22:00, тоді коли в правилах сказано що водіям дозволяється працювати не більше 8 годин. Після 8 годин праці, водії дуже втомлюються. В них зменшується час реакції, і тому багато небезпечних ситуацій стається якраз таки через перевтому водіїв



- На прикладі нашого міста добре видно стан та якість дорожньої розмітки, проїзної частини, дорожніх знаків та світлофорів. Також для покращення умов та безпеки руху в нашому місті потрібно регулярно проводити розрахунок циклу світлофорної сигналізації щоб зменшити час затримок, та безпечний перехід пішоходів. Що на превеликий жаль в нашому місті цим ніхто не займається.

- Дуже важливий чинник, який залежить від самих водіїв, це їхня жадібність. Часто спостерігаються «гонки» водіїв на кільцевому маршруті. Коли в час пік, водії починають ганятися за пасажирями, порушуючи ПДР, що також часто призводить до ДТП.

- Важливим також є те що водії порушують правила експлуатації т/з, водії беруть набагато більшу кількість пасажирів, чим зазначено в нормах експлуатації т/з, що призводить до перегрузки т/з, а воно в свою чергу до ДТП. Під час практики було підраховано кількість пасажирів в час пік, в автобусі БОГДАН. Номінальна кількість пасажирів становить 26 чоловік, а в салоні автобуса знаходилось 80 пасажирів.

Отже, враховуючи вищеперелічене, можна сказати, що безпека руху на автомобільному транспорті в нашому місті є незадовільною. Студентами та викладачами ПБТТБ у 2008 та 2011 роках були розраховані заходи в галузі маршрутних транспортних засобів в місті. Було розраховано кількість МЗТ на маршрутах інтервал між ними, які саме автобуси було б найкраще використовувати на маршрутах. Всі ці матеріали були передані в Міську раду, у відділ Пасажирських перевезень. Але, нажаль, це все було марно, адже тодішня міська влада, не схотіла ввести ці заходи, бо для цього потребувались значні кошти, вони сказали що це дуже дорого, що це не вигідно для них.

*Інформацію підготував
П.Л. Кулай, викладач спец. дисциплін*

ЗАКОН ПРО ПАРКУВАННЯ: ЯКІ ЗМІНИ ЧЕКАЮТЬ НА ВОДІВ

Президент Петро Порошенко 28 березня підписав закон, який регулює правила паркування. Торік у грудні за нього проголосували 237 народних депутатів. Документ набуде чинності 28 вересня нинішнього року.

«Мета закону – впровадити систему паркування автомобілів і навести лад на парковках. Наша проблема – не відсутність паркомісць, а проблема з організацією руху. У містах немає знаків і схем, які б показували наявність парковки. Зараз поліція не має права карати порушника за неправильне паркування, якщо його немає на місці. Часто порушники залишаються безкарними. У країнах ЄС зовсім інша практика. Порушникові виписують штраф, а квитанцію залишають на лобовому склі. Прийнятим документом таку ж систему вводять у нас», – каже автомобільний юрист В. Караваєв.

1. Чому законопроект був необхідний

В Україні практично не регулювалася сфера паркування. Часто водії залишають транспортні засоби на тротуарах, проїжджих частинах або на коліях. Це ускладнює рух та створює затори. Причина не тільки у недобросовісності водіїв, а й у нестачі місць для паркування. Наприклад, у Києві трохи більше 6 тис. місць для денної і нічної парковки. За повідомленням «Київпастрасу», рух трамваїв та автомобілів зупинили на 35 хв. через припаркований автомобіль у неналежному місці.

Крім того, корупція на парковки була вигідна і водієві, і паркувальнику. Тепер органи місцевої влади зможуть впровадити Автоматизовану систему контролю оплати паркування. Її створили для зручності оплати за паркування і контролю за надходженням коштів. Для цього запровадять спеціальні мобільні сервіси.

2. Основний зміст закону

Завдяки документу на законодавчому рівні запрацюють механізми відповідальності за порушення правил зупинки, стоянки та паркування автомобілів. У поліції з'явиться можливість евакуйовувати неправильно припарковані машини та виносити без правопорушника постанову про накладання штрафу. Обставини про накладання штрафу фіксуватимуть у режимі фотозйомки або відеозапису та у відповідному протоколі про адміністративне правопорушення. Постанову про накладання штрафу можна виносити без участі правопорушника. Її надсилатимуть рекомендованим листом на поштову адресу, вказану при реєстрації автомобіля. Затриманий автомобіль повертатимуть після сплати штрафу і вартості послуги з його транспортування та зберігання.

3. Як каратимуть порушників парковки та у яких випадках евакуйовуватимуть машини

Якщо водій припаркував автомобіль у неналежному місці, він отримає штраф. Автомобіль мають право евакуйовувати тоді, коли він «суттєво перешкоджає

Просимо вас дотримуватись Правил Дорожнього Руху та паркувати своє авто у спеціально відведених місцях.



В разі значного перешкоджання руху транспортних засобів, на водія — порушника накладатиметься адміністративне стягнення у вигляді штрафу, якщо водій на місці порушення відсутній - автівку за допомогою евакуатора доставляють до арештмайданчику.



ПАТРУЛЬНА ПОЛІЦІЯ

102

ВІКЛИКАТИ

ПАТРУЛЬ

ЗВІДКИ ЗАБИРАТИМУТЬ АВТО

Трамвайні колії залізничний переїзд

На зупинці та за 30 м від них

Естакада, міст, шляхопровід чи під ним, тунель

з місць, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд та перехрестя

пішохідний перехід або 10 м від нього

ближче 10 м від місця дорожніх робіт

ближче 10 м від виїздів з прилеглих територій

коли стає неможливий рух інших авто, пішоходів із дитячими візочками

СПЕЦІАЛЬНО ДЛЯ АВТО НА ЄВРОНОМЕРАХ

LV - 1000 штраф платить людина, що завезла авто в Україну

дорожньому руху». Рішення про «суттєво» чи «несуттєво» приймає поліцейський. Крім правоохоронців, право проводити евакуацію матимуть інспектори з паркування. Законом затвердили 17 конкретних випадків евакуації. Під час неї керуватимуться не суб'єктивними судженнями, а фактами.

4. Особливості фото-відеофіксації на парковці

Будуть діяти три режими притягнення до адміністративної відповідальності.

Перший режим – «старий». Він передбачає передбачає контакт поліцейського та порушника. Правоохоронець перевірятиме водійське посвідчення і технічний паспорт, складе постанову про притягнення до відповідальності прямо на місці вчинення порушення.

Другий режим – автоматичний. Він передбачає фіксацію правопорушень. Серед таких як неправильна зупинка, парковка в недозволеному місці чи несплата за парковку. Їх фіксуватимуть стаціонарні камери. Їх встановлять на на шляхопроводах, стовпах і навіть на громадському транспорті. Інформація з камер буде надходити до центрів обробки інформації. Поліцейські проводитимуть візуальну перевірку. За допомогою електронного підпису так само будуть складати постанову. Спочатку з порушника стягуватимуть штрафні бали. Їх вистачає на три порушення. Потім – грошові штрафи.

Третій режим – режим фотозйомки або відеозапису у ручному режимі. Порушення фіксуватимуть через спеціальну програму. Там автоматично відобразатиметься місце, час, дата і GPS-координати автомобіля. Інформацію про порушення вноситимуть до Реєстру адмінпорушень в сфері безпеки дорожнього руху.

5. Як каратимуть власників «євроблях» на парковці

Для штрафкування автомобілів на іноземних номерах встановили два способи стягнення штрафів.

Якщо автомобіль ввіз на територію країни громадянин України – резидент, то штраф за порушення надсилатимуть на його домашню адресу. Якщо штраф не сплатять добровільно, його стягнуть у примусовому порядку. несплати штраф буде стягнуто у примусовому порядку.

Якщо ж автомобіль ввіз на територію країни іноземний громадянин – нерезидент, постанову про адміністративне порушення йому вручатиме при в'їзді в Україну Держприкордонслужба.

Якщо авто віддали за дорученням і повідомлення про штраф отримує власник, він може знайти того,

хто управляє машиною. Після цього внести його до реєстру власників. Якщо він відмовиться, штраф все рівно сплачуватиме водій, адже на транспортний засіб накладуть арешт. Справу передадуть до виконавчої служби.

6. Які суми штрафів загрожують за правопорушення

Новий закон штрафів за порушення правил паркування і стоянки не збільшує. Якщо авто не створює перешкоди та небезпеки для руху, стягуватимуть 255 грн, якщо створює – 510 грн. Паркування на місцях для інвалідів обернеться штрафом у розмірі від 1020 грн до 1700 грн.

Якщо порушення зафіксували в автоматичному режимі, водієві можуть зробити знижку 50%. Для цього протягом 10 днів водій повинен сплатити штраф.

Якщо порушення зафіксували у режимі фотозйомки чи відеозапису, таких пільгових 10-денних періодів буде два. Перший триватиме з дня вчинення порушення правил зупинки, стоянки або паркування. Другий – з дня набрання постановою про адміністративне правопорушення чинності.

На лобовому склі в такому випадку залишатимуть повідомлення. «Там буде вказано, що автомобіль зафіксований, порушив правила дорожнього руху. На сторінці в інтернеті можна буде знайти більш детальну інформацію про порушення і фото. Спеціальну постанову відправлять за адресою власника машини», – пояснює автоюрист Б. Глядик. Власника авто повідомлятимуть листом. Його надішлють на поштову адресу, вказану при реєстрації автомобіля. Постанову вважатимуть врученою через 3 дні. Якщо власника не можливо знайти у реєстрі, повідомлення залишатимуть під «двірником». У ньому міститимуть такі ж відомості, як і у постанові.

Перші 10 хвилин стоянки на будь-якій парковці будуть безкоштовними. Якщо авто стоятиме на стоянці довше, а водій не сплатить – доведеться платити штраф. Штраф за порушення правил паркування встановлюється у 20-кратному розмірі вартості однієї години користування тим платним майданчиком, на якому відбулося порушення.

Якщо впродовж місяця штраф не сплатять, то інспектор накладе на нього пеню у розмірі 100 %. Ще через 30 днів справа передадуть у Виконавчу службу для примусового стягнення оплати.

В Україні підвищили розмір штрафу за паркування автомобілів на місці для інвалідів. Становить від 1020 до 1700 грн. Таку ж суму стягуватимуть з організацій, які не облаштували паркувальні місця для людей з обмеженими можливостями. Раніше штраф становив 450 грн.

Автобуси майбутнього

Сучасні технології не стоять на місці. Передбачається, що автобуси майбутнього стануть чимось середнім між звичайним громадським транспортом і особистим авто. Розробники сподіваються на те, що багато людей пересядуть з автомобілів на такі автобуси.

Електричний Superbus (Голландія) – прототип громадського транспорту нового покоління, буде їздити по звичайних дорогах і по спеціальних «супертреках», на яких зможе розвивати швидкість до 250 км/год. Розрахований на 30 сидячих місць. Для досягнення більшої аеродинамічності висота автобуса складає 1,7 м. У кожного пасажера для входу-виходу буде свої окремі двері. Для посадки в супербас пасажирів потрібно буде скинути смс диспетчеру, аби замовити будь-яке місце.



Автобус майбутнього з Лондона – автобус без водія, буде працювати від електрики, пересуватися тільки по місту, використовуючи магнітні мітки на дорогах. Розроблена спеціальна система для визначення перепон – автобус не наскочить на інші автомобілі або пішоходів. Автобуси будуть під'їжджати безпосередньо до будинку і їхати без зупинок до місця призначення.

В автобусі без водія можуть їхати тільки 24 пасажирів. За окрему плату можна буде викликати автобус по мобільному телефону як таксі. Плата за проїзд практично не відрізнятиметься від ціни за стандартний автобусний квиток.

Модель автобуса **Credo**

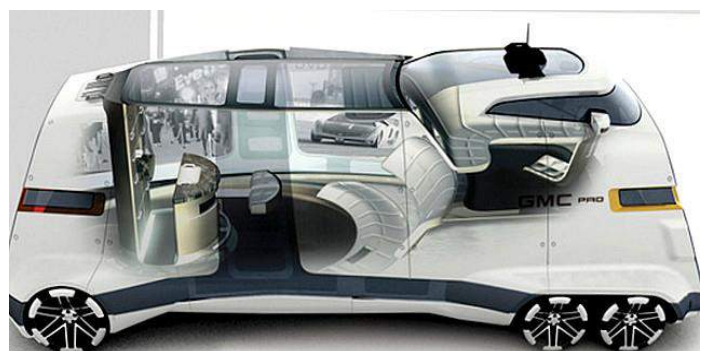
E-Bone, що «живиться» воднем, вже втілює у життя дизайнер Петер Симон. Виглядає він дуже незвично. Його дзеркала заднього виду схожі чи то на різьби равлика, чи то на вушка кролика, а кузов складається із пластику, тому відрізняється особливою легкістю. У рух автобус призводить електромотор, що живиться від водневих осередків і від літєвих батарей.

Китайська компанія Shenzhen Hashi Future Parking Equipment розробила концепцію дворівневих автобусів



майбутнього, який вирішить всі проблеми з трафіком. Автобус зможе їхати з малою швидкістю, зупинятися для посадки-висадки пасажирів на верхніх рівнях і при цьому під ним весь час будуть проїжджати машини, висота яких не більше двох метрів. Двигун електричний. Швидкість – до 60 км/год, місткість такого автобуса – 1200-1400 пасажирів. Для використання такого автобуса необхідно перебудувати всю інфраструктуру: від спеціальних зупинок і до установки ліній електропередач, світлофорів, обмежувальних рамок.

GMC PAD – концептуальний автобус майбутнього від General Motors, футуристичний, роботизований будинок на колесах, як альтернатива звичайному будинку. Автобус оснащено гібридно-дизельною силовою системою, що складається з дизельного генератора, який здатний вирішити внутрішні потреби в електриці, і електромотора для пересування транспортного засобу. Крісло водія знаходиться на другому поверсі. В салоні встановлено все необхідне для проживання: від кухні і до супутникового телебачення.



Безпілотні автобуси



Гельсінкі – один з декількох міст, які планують провести довгострокове тестування безпілотних автобусів. Вони будуть працювати нарівні зі звичайним транспортом.

Безпілотний автобус може перевозити 12 пасажирів, працює на електриці і пересувається зі швидкістю близько 11 км/год повільніше, ніж велосипедист. Якщо його хтось підрізає на дорозі, автобус гальмує, щоб уникнути ДТП. Під час випробувань за кермом такого автобуса повинен сидіти водій на випадок непередбачених обставин, проте в майбутньому він буде їздити без водія, і проїзд на ньому буде коштувати досить дешево.

До речі, це майбутнє вже на підході, тому містам варто до нього підготуватися. Містам доведеться адаптувати свою інфраструктуру до нового транспорту. Можливо, безпілотні автобуси зможуть висаджувати пасажирів саме там, де їм потрібно, як Uber, тому для них потрібні додаткові зупинки. Можливо, на дорогах з'явиться нова смуга для таких автобусів, а біля світлофорів буде пряме підключення до їх операційної системи. У січні 2017 в Лас-Вегасі (вперше у США) пройшло невелике тестування безпілотних електроавтобусів. Безпілотний транспорт курсував по трьох кварталах протягом десяти днів. У штаті Невада вже

прийняли закон, що дозволяє безпілотним автомобілям пересуватися по дорогах нарівні із звичайним транспортом.

Однією з труднощів, з якою доведеться зіткнутися безпілотній технології, – це людський фактор. «Машина завжди дотримується правил дорожнього руху, а ось люди часто їх порушують, – пояснив Гаррі Сантамала, керівник програми розумного транспорту Університету прикладних наук Метрополія в Гельсінкі і учасник проекту Sohjoa, що займається тестуванням безпілотних приміських автобусів. – А ще іноді водії не розуміють, як працювати з такими транспортними засобами на дорозі».



Технологія безпілотних автобусів поки що розвивається, і подальші випробування допоможуть виробникам знайти рішення проблем, з якими стикається подібний транспорт, наприклад, викликаними метеорологічними умовами (система лідарів погано працює під час снігопаду). Однак французька компанія Navya, яка зробила автобуси, досліджувані в Лас-Вегасі і Мічиганському університеті, вважає, що технологія практично готова, і її можна масово тестувати. «У 2018 році в США будуть працювати 50 безпілотних приміських автобусів, – стверджує П'єр Елліот Петі, начальник відділу експлуатації Navya North America. – А взагалі ми сподіваємося, що до цього часу їх буде більше ста». В цьому році Navya планує відкрити новий завод в Мічигані, щоб задовольнити попит на зростаючому ринку Північної Америки.

Безпілотні автобуси стануть більш дешевим і зручним способом їздити з передмістя на роботу в місто і назад, особливо якщо такий транспорт буде рухатися не за стандартним маршрутом, а підбирати пасажирів за запитом. Уявіть, що ви їдете на розумному автобусі і спізнюєтеся на електричку. На вулиці погана погода, і, коли ви приїдете, вам, швидше за все, доведеться мерзнути на відкритій станції. Автобус проаналізує цю інформацію і повезе вас на наступну станцію, щоб вам не довелося залишати теплий салон. Всі ці приємні дрібниці можуть покращити якість громадського транспорту. Безпілотні автобуси допоможуть людям відмовитися від машин – вони будуть використовувати їх тільки за містом. Ситуація дещо нагадує появу Uber и Lyft. Спочатку люди не розуміли, як ними користуватися, але все змінилося. Тепер прийшов час безпілотників...



*Інформацію підготувала
Валерія Галаган, студентка групи 31-О*

ПІЗНАННЯ НОВОГО

На цьому тижні всі студенти першого курсу нашого технікуму відвідали Полтавський ботанічний сад. Ініціатором такої ідеї була викладач Орлова Влада Валеріївна. Завдяки їй вихованці ПБТТБ змогли побачити рослини приекваторіальних та екваторіальних районів Земної кулі.

Сам ботанічний сад являє собою оранжерею, яка складається з двох відділів, у яких додержуються максимально наближені кліматичні умови до субрегіону життєдіяльності завезених рослин. Також на прилеглий території можна спостерігати рослини притаманні помірному клімату. Під скляним дахом оранжереї водночас розмістилися «полтавські» тропіки, субтропіки та пустеля. Колекція засушливих районів Землі представлена рослинністю Африки та Південної Америки. Численні кактуси з яскравими плодами та юкки серед кам'яних брил імітують пустелю, агави викликають зацікавленість зовнішнім виглядом і біологічними властивостями.

Не менш цікавою є група рослин – представників субтропіків: рожево-білі олеандри, мирти, гібіскуси, цифомандри.

Колекція тропіків широко представлена мешканцями дощових лісів – фікусами, велетенськими ліанами. Над міні-басейном розкинулись зарості циртомиума дворядного та гігантської ліани монстери делікатесної. Добре акліматизувалася в оранжереї і драцена, або драконове дерево, представлене декількома видами. Над усім цим здіймаються велетенські пальми заввишки до 10 метрів, фінікові пальми з плодами і віяльні – ерітерія, сабаль, трахікарпус з ароматними суцвіттями.

Колекція рослин в оранжереї постійно поповнюється новими видами. Відвідувачам надається можливість придбати паростки рослин та квітів. Відвідати ботанічний сад може кожен охочий за досить символічну плату (15 грн).

Владислав Чамара, студент групи ІІ-Д



Фото: з офіційного сайту ботанічного саду

СТУДЕНТ ПБТТБ – ЧЕМПІОН УКРАЇНИ З КІКБОКСИНГУ



Фото: із сайту «Полтавщина. Спорт»

Наприкінці квітня у місті Рівному відбувся Чемпіонат України з кікбоксингу, організований Комітетом з фізичного виховання та спорту Міністерства освіти і науки України та Федерацією кікбоксингу «WAKO».

У змаганнях взяли участь спортсмени з Полтави. П'ятеро наших бійців повернулися додому з медалями.

За результатами декількох турів **І місце** у своїй ваговій категорії завоював студент нашого технікуму **Джиркінс Антон**.

***Вітаємо Антона
із перемогою і
бажаємо високих
злетів у спорті та
у навчанні!***



Автошляховик

Газета ПБТТБ

Виходить щомісяця

Відповідальний за випуск: **Кулай П.Л.**

Редактор: **Челебій А.О.**

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

Телефон: (0532) 51-24-77

E-mail: pbttb_lib@ukr.net