



# Полтавський будівельний технікум транспортного будівництва АВТОШЛЯХОВИК

Квітень 2019 року

## Тиждень безпеки дорожнього руху та тиждень циклової комісії професійно- практичної підготовки з фаху «Організація та регулювання дорожнього руху»



Згідно рекомендацій Міністерства освіти і науки України та в рамках загальнодержавного «Тижня безпеки дорожнього руху» у Полтавському будівельному технікумі транспортного будівництва було проведено тиждень циклової комісії професійно-практичної підготовки з фаху «Організація та регулювання дорожнього руху».

Цикловою комісією були заплановані та реалізовані наступні заходи:



- Захист курсової роботи з дисципліни «Транспортно-експлуатаційні властивості автомобільних доріг» в групі 21-О (викладач Носенко Н.Ю.);
- Захист курсового проекту з дисципліни «Організація та регулювання дорожнього руху» в групі 31-О (викладач Ковшик К.О.);
- Виховна година на тему «Правила поведінки на дорозі» в групах 12-М та 26-М (викладач Ковшик К.О.);
- Науково-практична конференція на тему: «Проблеми організації дорожнього руху та пасажирських перевезень» (група 21-О та викладачі Кулай П.Л., Мосієнко О.О.).





# Marshmallow Challenge в ПБТТБ



Нещодавно на одному із занять з психології з групою 31-О було вирішено провести час незвично і з користю. Серед багатьох психологічних вправ було обрано досить відому гру, яка багато чому вчить і є досить цікавою.

Назва цієї вправи-гри звучить англійською як «Marshmallow Challenge». Завдання просте: за 18 хвилин команди повинні побудувати найвищу споруду, яка стоятиме без підтримки і на вершині триматиметься цілий зефір. У розпорядженні команд інструменти: 20 штук спагетті, один метр тонкої мотузки, один метр липкої стрічки і жувальний зефір (маршмеллоу).

Крім гри має чіткі правила: 1) Треба побудувати найвищу башту, яка ні на що не спираючись, має втриматися на столі. Довжина буде вимірюватися від столу до кінчика споруди. 2) Зверху повинен бути цілий зефір – не можна його відкушувати або ділити на частини, навіть якщо хочеться :). 3) Використовувати треба лише: спагетті, мотузку та стрічку, які можна ламати і різати на свій розсуд.

Автор гри Том Вуджек відзначає, що найкраще з вправою справляються діти. Вони виконують завдання в режимі постійної побудови прототипу і встановлюють зефір зверху з початку збору конструкції. Багато дорослих мали фіаско, коли намагалися прикріпити зефір до вже побудованої конструкції. Найгірше з вправою справляються випускники шкіл бізнесу і менеджменту, бо вони витрачають основний час на обговорення плану дій, а на реалізацію його не залишається.

**Які ж висновки ми зробили зі студентами після завершення?**

♣ Чомусь маршмеллоу до встановлення на конструкцію здається значно легшим, ніж є насправді.

♣ Гра проектує реальні життєві ситуації, коли деякі завдання можуть здатися простішими, ніж з'ясовується в ході роботи.

♣ Початкова впевненість у правильності побудови (ми ж будівельники ☺) не свідчить про вдалий результат. Конструкція, яка видавалася міцною, під кінець не витримала навантаження маршмеллоу. А все тому, що єдиний спосіб перевірити несучу здатність спагетті – зробити прототип. У цьому і полягає тактика, яка допоможе побудувати високу вежу: якнайшвидше створити прототип, протестувати його і дорацьовувати в разі потреби.

♣ Ще одне цікаве спостереження: спочатку всі групи споруджували різні за будовою конструкції, але коли одна група (найбільш активна) почала всіх випереджати, інші вирішили зробити ідентичні конструкції, які, на жаль, під кінець роботи показали свою неспроможність витримувати навантаження. Нічого не нагадує? ☺

**Гра – це завжди відображення реального світу.** Аналізувати, робити висновки і підвищувати продуктивність своєї команди – завдання marshmallow challenge!

*О.О. Мосієнко,  
практичний психолог технікуму*



## Музей важкої бомбардувальної авіації – гордість Полтави



До Міжнародного дня авіації та космонавтики студенти груп 21-Д, 21-О та 26-М разом з викладачами Дугніст Л.П., Колісою О.М., Пашенко Н.Ю. та Челебій А.О. відвідали унікальний музей важкої бомбардувальної авіації, який розташований в авіамістечку Полтави.

Музей створений на основі летовища, заснованого на початку ХХ століття, яке пройшло шлях від цивільного аеродрому для забезпечення перших в Україні пасажирських авіаліній до однієї з наймогутніших стратегічних авіабаз світу. Тільки тут знаходиться унікальний, єдиний у світі музейний експонат – літак Ту-160 «Білий лебідь» за класифікацією НАТО – «Блекджек» та єдиний в Україні літак Ту-95МС за класифікацією НАТО – «Ведмідь». Окрім літаків наявні космічна капсула, авіаційні бомби, крилаті ракети, аварійно-рятувальне спорядження.

Кожен бажаючий мав можливість відчувати себе членом екіпажу, побувавши на борту військового літака.

Фонди музею налічують майже шість тисяч експонатів: архівних документів, фотографій, оригінальних зразків вогнепальної та холодної зброї, особисті речі ветеранів. Тут містяться майстерно виготовлені діорами, художні макети, інтер'єр залів відзначається оригінальним художнім оформленням, цікавим розміщенням наочного матеріалу. Однією з найбільших є розширена експозиція, присвячена спільній американсько-радянській операції 1944 року «Френтік Джо». А усіх, хто цікавиться історією рідного міста запрошують відвідати нову музейну експозицію «10-й танковий полк», яка розповідає про героїчну оборону Полтави у вересні 1941 року.





# Повчальна подорож



Центральна площа міста Бендери



Куточок радянського минулого



Центральний залізничний вокзал чекає поїздів

## Географічна довідка

Молдова знаходиться на південному заході від України, між річками Дністер і Прут. Межує з Одеською, Вінницькою, Чернівецькою областями та з Румунією. Населення близько 3 млн чоловік. Столиця — Кишинів. Відстань від Одеси — 120 км. Молдовська і румунські мови ідентичні.

У 1992 році від Молдови відокремилась частина території із населенням побіля річки Дністер. Центр Придністровської Молдавської Республіки — Тирасполь. Місто Бендери розташоване від Тирасполя за 8 км. Колись була ідея об'єднати ці міста в єдине з назвою Тирабєнд.

Кожному з нас властиво швидко забувати свої помилки і не один раз повторювати їх в житті. Але, коли це стосується цілих народів, то для пересічних громадян це приносить жакливі наслідки. Існує вислів: «краще вчитись на чужих помилках», і це правда. Я хочу розповісти про жакливу помилку громадян сусідньої Молдови, які розкололи колись квітучу країну на дві частини. І обидві ці частини зараз існують на межі бідності.

Нещодавно я здійснив поїздку, яка для мене була хвилюючою, а враження, які я в ній отримав, думаю, будуть для багатьох повчальними. Тому я вирішив коротенько (за браком місця і часу) поділитись своїми думками з читачами. Цього разу це була не велосиподорож, а втомлююча поїздка традиційним транспортом: в душному вагоні поїзда «Харків — Одеса», на таксі по страшних одеських дорогах до таможні «Кучурган». Далі перехід кордону, обшук речей, заповнення декларацій, обмін гривень на придністровські рублі, поїздка на маршрутці до міста Бендери.

У цьому місті я пропрацював більше 20-ти років викладачем в технікумі. Бендери розташовані в тій частині Молдови, яка зараз називається Придністровською Молдавською Республікою. Ця частина має статус держави, яка успішно існує вже більше 23 років, проте, яку не визнає світ.

## Щасливі двадцять років

Після закінчення київського вузу я обрав направлення в технікум до молдовського міста Бендери (за легендою так називалась переправа через річку). Сонячною Молдова називалася не дарма. За час керівництва цією радянською республікою Брежнєва Л.І. вона стала райським куточком. Там все було: і вино, і до вина. Не дарма кожної неділі каравани туристських автобусів з України спустошували прилавки тамтешніх магазинів. Вигрібали все: від килимів, вина, консервів та цукерок, до чудової художньої літератури видавництва «Карта Молдовеняске», «Луміна». За час роботи в Молдові я зібрав чудову бібліотеку з понад 1500 книг, яка зараз займає одну кімнату в моїй двокімнатній квартирі. Свою літню відпустку із сім'єю я проводив таким чином: один місяць в Джанкої (Крим), де жили батьки дружини, другий місяць на моїй малій Батьківщині в Нових Санжарах.

Більше двадцяти років я пропрацював викладачем в технікумі легкої промисловості. Це були незабутні роки. Наш технікум тільки заснували, для нього спеціально спорудили комплекс будівель, де було все, що треба для успішної підготовки висококласних спеціалістів, яких направляли по усьому Союзу.

Стденти проходили практику на кращих підприємствах Молдови, України, Білорусі, Прибалтики, Росії.

Мені довелося побувати майже в усіх містах цих республік. Я викладав спец предмети, вів дипломне проектування, а тому два рази в рік їздив перевіряти технологічну (літом) і переддипломну (зимою) практики.

Життя у технікумі буквально вирувало: проводилися вечори відпочинку, день здоров'я, ми ходили в туристичні походи, їздили на змагання, зимою вирушали в Карпати, літом на Чорне море до Одеси. Випускники завжди згадують туристичний зліт, коли весь технікум (а це близько 600 чоловік) виходили з ночівлею у ліс. А кожної осені усі разом виїжджали на два місяці в колгоспи, щоб допомогти у зборі врожаю. Збирали все: починаючи з зеленого горошку, картоплі, буряків, помідорів, закінчуючи збиранням яблук, слив, персиків і виноградом.

### Потім була війна....

Швидко промайнуло двадцять років. До своїх двох дипломів (ПБТТБ і технічного київського вузу) я додав ще диплом Московського економічного вузу. Мені пощастило побувати за «залізною» завісою – в круїзі по Середземному морю. Протягом місяця ми відвідали Турцію, Грецію, Мальту, Італію, Іспанію, Марокко. Побували навіть в Атлантичному океані на Канарських островах.

Думалось, що так буде вічно. Але тихе життя закінчилось несподівано. Жителі одного із районів Молдови заявили, що у них сконцентрована вся промисловість і вони не будуть годувати всю країну. Якщо вони будуть самостійними, то стануть жити нарівні Швейцарії. Вони розробили програму, яку почали втілювати в життя у буремні 90-ті роки. На озброєння взяли і т.з. «утиски молдовської мови», і націоналізм і багато тих ідей, що потім повторились в Україні. Закінчилося все це референдумом і створенням незалежної Придністровської Молдавської Республіки. Центром якої стало місто Тирасполь (170 тис. жителів). До ПМР увійшла вся лівобережна частина Молдавії, а також місто Бендери, яке розташоване на правому березі Дністра. Після цього виник військовий конфлікт між новим утворенням і центральною владою Молдови. Під час важких боїв загинули сотні людей, 5 тисяч поранено, 250 пропали безвісти.

23 роки тому більшість населення (у тому числі і я) щиро вірило в правоту своєї боротьби за відокремлення від Молдови, не задумуючись про наслідки. А це, насправді, був так знайомий нам сепаратизм. Та зовсім мало часу знадобилося для того, щоб населення впевнилося в помилковості такого курсу. Республіка ніким не визнана, економіка повністю ізольована від зовнішнього світу, промисловість зупинилася, багато людей виїхало. Швейцарії в Придністров'ї не побудували.

У бувшому технікумі легкої промисловості зараз навчається всього 120 студентів. Тепер там готують поварів, перукарів, офіціантів тощо. Літом цього року мене покликали на 50-річчя технікуму. Те, що я там побачив, відобразилося на фотографіях.

Я по скайпу спілкуюсь зі своїми студентами, які розкидані по всій планеті. Найбільше їх у Росії.



Таких покинутих будинків в місті ще багато



Річковий вокзал на Дністрі. Тепер він пустує



Мої випускники, які залишилися у місті

Залишилися тільки ті, хто займається торгівлею. Обстановка напружена. Владі вдається підтримувати життя людей завдяки грошам Росії, яка тримає там свої війська. Багато жителів прикордонних районів їздять в Україну за товарами, які коштують набагато дешевше, продають їх у себе, і завдяки цьому виживають. Проте кордон на замку, на таможні я побачив одиниці перехожих, а в поїзді нас було тільки троє. Серед моїх співрозмовників панує думка про повернення ПМР на своє історичне місце – в склад Молдови. Бо залишившись без Придністров'я, молдовани теж живуть дуже погано. Що правда, їхній моральний стан покращився, і це викликає заздрість у сусідів: жителі Молдови тепер вільно виїздять в Європу, а це дуже вигідно.

Висновок із моєї розповіді можна зробити один: дуже велика вірогідність, що наших борців за відокремлення (я маю на увазі, Крим і Донбас) чекає така ж плачевна доля і такий же кінець. Але ціна за прозріння буде на багато більшою.

*М.Д. Камуз,  
викладач охорони праці*



## ІСПИТ З ВІДЕО ТА ЕЛЕКТРОННИЙ ЖУРНАЛ ЗАНЯТЬ. ЯК ЗМІНИЛИСЯ ПРАВИЛА ОТРИМАННЯ ВОДІЙСЬКИХ ПОСВІДЧЕНЬ

5 березня Кабінет міністрів України вніс зміни до низки постанов, пов'язаних з порядком видачі посвідчень водія, підготовки водіїв, а також акредитацією автошкіл.

Вже упродовж півроку на українців чекають суттєві зміни при отриманні водійських посвідчень.

### Відеофіксація під час складання іспиту

Передбачається, що процеси складання іспитів зі знань правил дорожнього руху (ПДР) і навичок керування транспортними засобами, будуть фіксувати на відео.

У МВС зазначають, що відеофіксація процесу складання теоретичного іспиту наразі вже реалізована в сервісних центрах нового зразка.

«Відтепер й під час складання практичного іспиту дії кандидата у водії та екзаменатора фіксуватимуться за допомогою обладнання, що встановлюватиметься в кожному екзаменаційному авто» – пояснюють в МВС.

### Дві частини іспиту – в одному центрі МВС

Також обидві частини випробування перед отриманням водійських прав потрібно буде проходити в одному місці.

Неможливо буде скласти теоретичний іспит в одному територіальному сервісному центрі МВС, а практичний – в іншому.

### 2 роки на отримання прав після закінчення курсів

Згідно з новими змінами, після отримання в автошколі Свідоцтва про закінчення навчального закладу з підготовки водіїв транспортних засобів у водія буде лише 2 роки (раніше було 5 років), щоб здати іспит та отримати водійське посвідчення.

В іншому випадку доведеться проходити курс навчання повторно.

### Отримати чи обміняти права – лише за документами, що посвідчують особу

Регламентовано, що отримати або обміняти посвідчення водія неможливо без відмітки про місце реєстрації в документі, що посвідчує особу.

### Електронний журнал для навчальних закладів

Передбачається, що територіальні органи з надання сервісних послуг МВС встановлять з навчальними закладами з підготовки водіїв транспортних засобів електронний обмін інформацією.

Викладачі та інструктори з водіння будуть зобов'язані вносити у спеціальний електронний журнал інформацію про час проведення теоретичних та практичних занять, а також транспортний засіб, на якому здійснюватиметься практичне заняття.

### Випускникам ПТО, що пройшли курс водіння, не потрібне навчання в автошколах

Усі випускники, які закінчили навчання із підготовки водіїв у закладах професійно-технічної освіти будуть допущені до складання іспитів без додаткового навчання в автошколі.

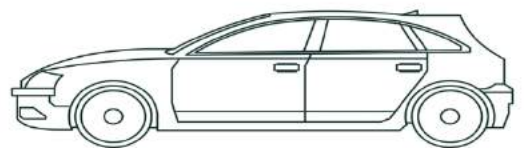
### Для автошкіл: без обов'язкових бланків та зі спрощеною акредитацією

Автошколи позбавлять від необхідності купувати в територіальних сервісних центрах МВС «єдиноправильні» бланки свідоцтв про закінчення закладу з підготовки водіїв транспортних засобів.

Також передбачена своєрідна децентралізація: функції акредитації закладів передадуть від Головного сервісного центру МВС до регіональних сервісних центрів МВС за місцезнаходженням закладів.

Крім того, нововведення передбачають спрощений механізм акредитації закладів, що належать до сфери управління Міністерства освіти та науки.

## ЯК ЗМІНИЛИСЯ ПРАВИЛА ОТРИМАННЯ ВОДІЙСЬКИХ ПОСВІДЧЕНЬ В УКРАЇНІ



- Відеофіксація складання іспиту з ПДР та керування авто
- Лише 2 роки на отримання прав після закінчення курсів
- Обидві частини іспиту – в одному центрі МВС
- Неможливо отримати чи обміняти права без відмітки про місце реєстрації в документі, що посвідчує особу
- Електронний журнал для навчальних закладів
- Випускникам ПТО, що пройшли курс з водіння, не потрібно додатково вчитись в автошколах



### ДЛЯ АВТОШКІЛ:

- без обов'язкових бланків свідоцтв про закінчення навчання від МВС
- децентралізація в акредитації закладів
- спрощення акредитації для закладів МОН

**ЗМІНИ ПОВИННІ БУТИ РЕАЛІЗОВАНІ ПРОТЯГОМ ПІВРОКУ**

Інформацію підготував К.О. Ковшик,  
викладач спец. дисциплін

## ОБМЕЖЕННЯ ШВИДКОСТІ 50 КМ/ГОД – НАВІЩО?

Перевищення швидкості – причина більше 70% аварій із постраждалими. Досить багато людей вважають, що при міській швидкості у 60-70 км/год неможливо отримати тяжкі травми, втім є аварії, коли на швидкості 30-40 км/год людина серйозно страждає. ДТП як в нашій країні, так і в усьому світі є головною причиною смертності серед молоді від 15 до 29 років.

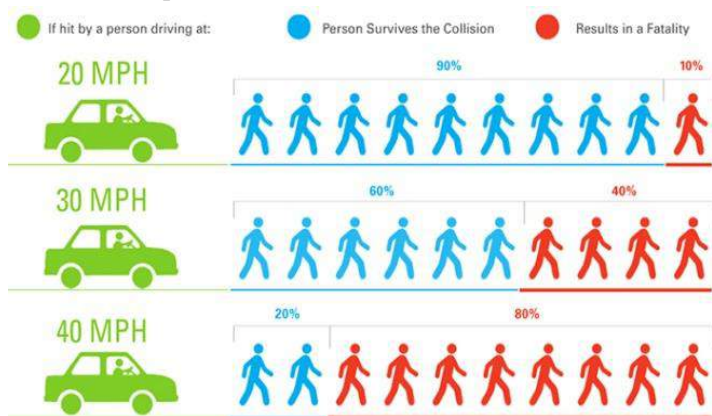
Ні для кого не є таємницею, що Україна є лідером за кількістю ДТП з летальними наслідками серед європейських країн, хоча на українських дорогах нараховується значно менше автомобілів, ніж в країнах ЄС. У Києві відбувається приблизно 150-200 аварій на день, але більшість з них без потерпілих. Серйозних аварій відбувається близько 10 на день, 3-4 людини отримують травми досить серйозні, коли людину госпіталізують, і 1-2 людини на день в Києві гинуть. На вулицях Полтави за останні 3 роки у ДТП загинуло 50 мешканців, а травмувалося більше тисячі.

**ВООЗ: Швидкість позитивно позначається на мобільності, скорочує час транспортування, але відіграє негативну роль при ДТП, підвищуючи як ймовірність аварії, так і тяжкість наслідків. Крім того, швидкість підвищує рівень забруднення навколишнього середовища, а також несприятливо впливає на умови життя в міських районах. Збільшення середньої швидкості автомобіля на 1 км/год тягне за собою зростання числа автокатастроф зі смертельними наслідками на 4-5%.**

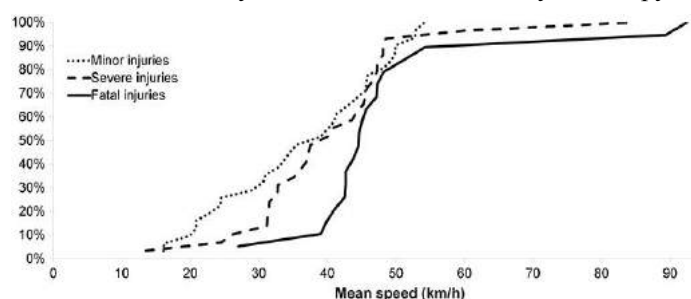
Треба відзначити, що проводилася досить велика кількість досліджень впливу швидкості руху на тяжкість наслідків при ДТП. Наприклад, плакат Департаменту транспорту Нью-Йорка, доступно пояснює, чому швидкість в місті треба обмежувати. При ударі автомобіля на швидкості 30 миль на годину (48 км/год) пішохід виживе з імовірністю 80%. Якщо ж машина буде рухатися зі швидкістю хоча б 40 миль в годину (66 км/год), то пішохід з імовірністю 70% загине.



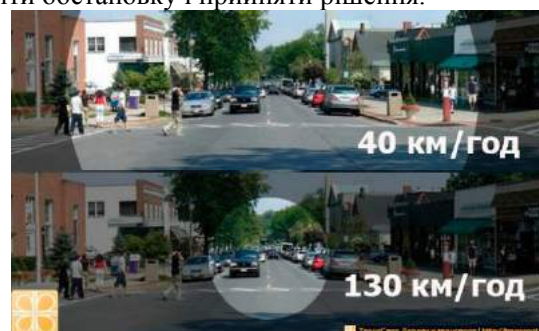
Радикально знизити смертність при наїздах на пішоходів допоможе лише обмеження швидкості до 30 км/год. Ось, наприклад, статистика, згідно з якою кількість серйозних травм у пішоходів різко зростає з 25-30 км/год, а число смертних випадків – з 40 км/год.



Не варто забувати про здатність водія уникати зіткнення з пішоходом. Чим вище швидкість, тим менше кут огляду водія. На високих швидкостях периферичний зір практично перестає працювати. Це означає, що якщо водій їде швидко, він, швидше за все, просто не помітить пішохода, який починає переходити дорогу, і відповідно не встигне загальмувати коли він з'явиться у полі зору.



Також важливим є таке поняття, як гальмівний шлях. Є безліч додаткових факторів: погодні умови, стан дороги, маса автомобіля, зношеність гальм і так далі. Але в цілому все працює дуже просто: чим швидше їде автомобіль, тим довше буде шлях зупинки автомобіля. До того ж, будь-якому водієві необхідний певний час, щоб оцінити обстановку і прийняти рішення.



У передових містах Європи, таких як Берлін або Париж, в деяких англійських містах вже давно практикується обмеження швидкості в центрі міста до 30 км/год. У всьому цивілізованому світі швидкість руху на вулицях, що проходять через житлові райони обмежена до 20-30 км/год. У більшості цивілізованих країн не пробачають перевищення швидкості навіть на 3 км/год і обов'язково штрафують.

Враховуючи дані великої кількості досліджень у різних країнах, можна зробити беззаперечний висновок, що обмеження швидкості до 50 км/год є безумовно виправданим кроком для покращення ситуації на дорогах і розвитку безпечної транспортної системи.

О.О. Мосієнко,  
практичний психолог технікуму



## ДОСЯГНЕННЯ З КРЕСЛЕННЯ

На початку квітня У Полтавському національному технічному університеті імені Юрія Кондратюка відбулась щорічна відкрита олімпіада з креслення, у якій взяли участь учні шкіл, закладів професійно-технічної освіти, студенти ВНЗ I-II р. а. міста Полтави, Полтавської, Сумської та Кіровоградської областей. Організатором олімпіади, яка сприяє розвитку творчого потенціалу обдарованої молоді й популяризує вищу технічну освіту, є колектив кафедри нарисної геометрії та графіки ПолтНТУ.

Цього року в олімпіаді взяли участь четверо студентів III курсу дорожнього відділення технікуму: Асауленко Єлизавета, Гутченко Віктор, Дем'янова Олена, Малярчик Вадим.

Підготувала студентів викладач Гуріна Тетяна Володимирівна.

Наша команда виявила ґрунтовні знання і високий рівень володіння технікою графічних побудов та здобула призові місця:

- II місце – Гутченко Віктор (група 31-Д)
- III місце – Дем'янова Олена (група 31-О)

Переможці були нагороджені грамотами ПолтНТУ, викладачі – подяками, а всі учасники олімпіади отримали сертифікати.

*Ми вітаємо переможців та учасників олімпіади і бажаємо їм успіху в оволодінні новими знаннями на шляху саморозвитку та пізнання!*



## КОНКУРС КРАСИ І ТАЛАНТІВ «ПАРА-BEST-2019»

23 квітня у Палаці дозвілля «Листопад» відбувся традиційний щорічний конкурс «Пара-best-2019» серед студентів технікумів та коледжів нашого міста.

Цьогоріч він проходив уже всьоме і зібрав дев'ять пар креативних, талановитих та яскравих конкурсантів і величезну армію їхніх вболівальників.

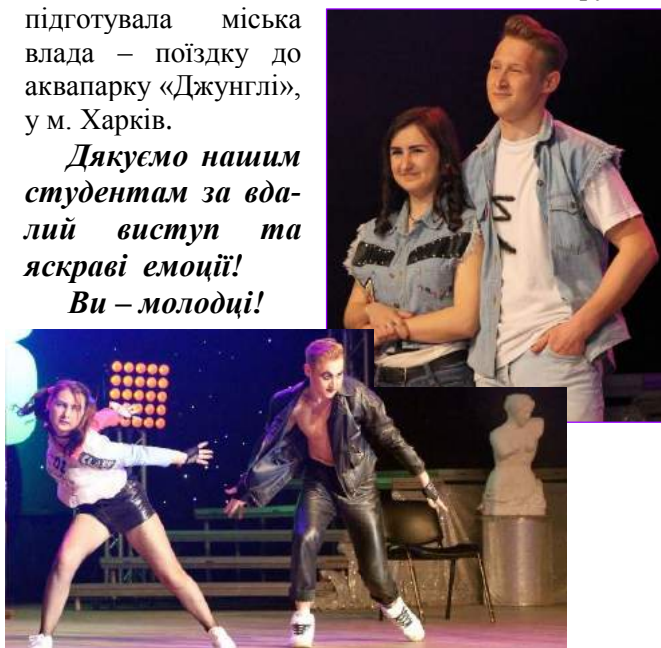
Щороку конкурс має визначену тематику. Цей рік виключенням не став. Так, конкурс 2019 року мав назву «Cherchez la femme» – «Шукайте жінку» і був присвячений відомим артисткам, письменницям, науковицям.

Наш технікум представляли студентка першого курсу Анна Жиженкова і студент четвертого курсу Дмитро Бондаренко. Вони показали високий рівень підготовки, вдало проявили танцювальні здібності та акторський талант, і за результатами конкурсних епізодів вибороли звання в номінації «Міс та містер Індивідуальність».

Перемогу цього разу здобули студенти Аграрно-економічного коледжу ПДАА.

Усі пари-учасники отримали подарунки від партнерів конкурсу. Особливий подарунок підготувала міська влада – поїздку до аквапарку «Джунглі», у м. Харків.

*Дякуємо нашим студентам за вдалий виступ та яскраві емоції!  
Ви – молодці!*



**Автошляховик**

Газета ПБТБ

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: pbtbtb\_lib@ukr.net