



АВТОШЛЯХОВИК

№ 6 квітень 2013

Газета Полтавського будівельного технікуму транспортного будівництва

**Циклова комісія професійно-практичної підготовки
зі спеціальності «Організація і регулювання дорожнього руху»**



Опісля веселого та напрочуд теплого по міркам цієї весни дня Першого квітня в Полтавському будівельному технікумі транспортного будівництва відбувся Студентський КВК - 2013 . Другий день квітня мав своєю теплою до навчання та жартів , тому на КВК зібрався повен зал дужих до жартів студентів . Зазвичай такого рівня КВК не налаштує на мега веселість жартів та серйозність взагалі , але те що відбувалося в актовій залі ПБТБ будуть пам'ятати ще довго, ну прийманні до наступного КВК .

Про те, що тут все буде не просто так повідомили нам костюми суддів, які були одягнені в одязі служителів Феміди – серйозні судді з орденами на грудях і плащами до самого долу. Не вистачало тільки перук та молотка для повного комплексу . Команди , а саме: команда механіків – «Клапана», команда дорожників – «Здрасьте Ребята» та команда організаторів – «Хрестики-Нулики», були підготовлені відмінно. Форма команд , як це не дивно, була напрочуд цікавою – це не були просто футболки та джинси, або ж білі сорочки, я повторюся, команди підготувалися відмінно - здоровезні хрести та нулі та футболках організаторів, сорочки в клітинку у дорожників та туфлі, білі шарпетки, спортивні штани та футболки з написами у «Клапанів». Перед виступом команди нервували, бо катастрофічно всім не вистачало часу доробити все до пуття . Але це не нищило позитивний настрій та веселощі, що панували на цьому дійстві.

Після збірки команд на сцені та привітального слова першими виступали «Хрестики-Нулики». Жарти, сміх, судді задоволені – що ще треба. Феєричний виступ команди дорожників викликав ще більше веселих емоцій, ще більше сміху, а виступ команди «Клапани» бурхливими оплесками завершив перший конкурс - «Привітання». Студенти, викладачі, гості та судді тягнули задоволені посмішки і блищали очима. Наступний музичний конкурс показав нам гарні ноги

механіків, голосочки організаторів, та танці дорожників . До речі, судді тримали інтригу в плані оцінок весь час надаючи перевагу то одній, то іншій команді, що ще більше згуртовувало і підіймало дух змагання серед учасників КВК і готувало їх до останньої битви – «Домашнього завдання». І цю битву героїчно виграли команда «Клапана» завдяки чудовим співам і естетичному балету усієї команди.

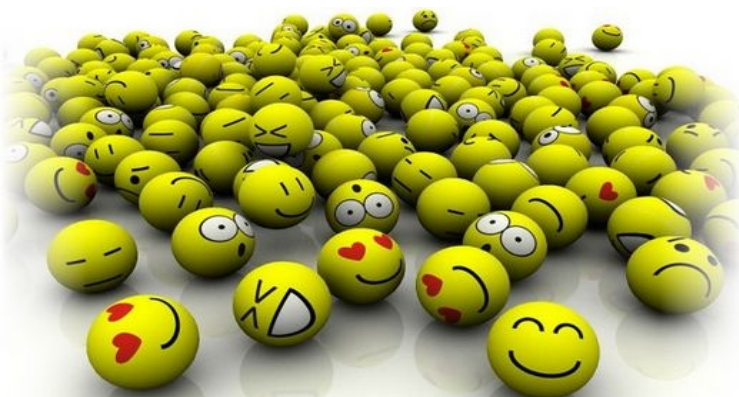
Лунав сміх і радість за переможців була присутня у всіх, але більшості, як і мені, хотілося б ще раз побачити та почути всі ті жарти і пережити знову ті всі гарні емоції і радість.

Богдан Рибка



В цьому номері:

Кабмін затвердив нові ПДР	стор. 2
Як обрати найкращий відеореєстратор?	стор. 2
Ліки за кермом - помічники чи вороги?	стор. 3
Поради психолога	стор. 4
Актуальна інформація	стор. 5
Безпека руху - це життя	стор. 6
100-тисячний кілометр – вже цього літа!	стор. 7



Кабмін затвердив нові правила дорожнього руху

З 15 квітня вступає в дію нова редакція правил дорожнього руху, прийнята 11 лютого на засіданні Кабміну.

Документ передбачає цілу низку нововведень.

Зокрема, документом вводяться такі поняття, як "газон" ("ділянка однорідної території з дерновим покриттям, який штучно створюється шляхом посіву й вирощування дерностворюючих трав") і "маневрування" ("початок руху, перелаштування транспортного засобу з однієї смуги в іншу, поворот вправо або вліво, розворот, рух заднім ходом, з'їзд на узбіччя").

Зупинка і стоянка на газонах буде заборонена.

Також, згідно новим ПДР, темним часом доби є "частина доби від заходу до сходу сонця". Раніше було передбачено, що це період від закінчення вечірніх сутінків (30 хвилин після заходу) до початку ранкових сутінків (30 хвилин до сходу).

Крім того, за новими правилами, дорожні знаки мають перевагу над дорожньою розміткою.

"Раніше дорожні знаки нерідко суперечили розмітці. Бувало так, що розмітка вказує на можливість руху зі смуги в різних напрямках, а знак над дорогою показує, що рухатися можна тільки прямо. При цьому було незрозуміло, чим керуватися водієві. Зараз пріоритет буде закріплений за постійним знаком", - розповів експерт у сфері транспортного права Антон Кравченко, який брав участь у розробці нових правил.

Крім іншого, буде введено низку нових дорожніх знаків, наприклад, "Пункт зупинки трамвая", "Кінець пункту зупинки трамвая", "Культова споруда", "Промислова зона", "Фото-, відеофіксація порушень".

До білої й жовтої дорожньої розмітки додається розмітка синього (місця парковки на проїжджій частині) і жовтогарячого кольору (тимчасова розмітка).

У новій редакції закріплене положення, згідно з яким з 1 жовтня до 1 травня всі транспортні засоби за межами населених пунктів повинні будуть їздити з увімкнутими ходовими вогнями або ближнім світлом фар.

Це, на думку авторів змін, дозволить поліпшити реакцію водіїв на дорожні умови.

Із ПДР виключений пункт, згідно з яким обгін транспортних засобів дозволяється тільки з лівої сторони.

"Цей пункт суперечив поняттю "обгін", який сам по собі передбачає виїзд на зустрічну смугу, що знаходиться тільки ліворуч від автомобіля. Праворуч, як відомо, може бути тільки смуга для руху в одному напрямку з вами", - розповів співрозмовник у ДАІ, відзначивши, що даний пункт не означає дозволу на обгін справа по узбіччю дороги.

Також у нових правилах немає чіткого положення про необхідність зміни шин з початком нового сезону.

Вказується лише, що у випадку постійної експлуатації транспортного засобу на дорогах зі слизькою проїжджою частиною "рекомендується використовувати шини, що відповідають стану проїжджої частини".

К.О.Ковшик



Як обрати найкращий відеореєстратор

Останніми роками серед автолюбителів стали популярні відеореєстратори - пристрої, які кріплять у салоні машини і філюють оточення через лобове скло. Відеозаписи допомагають з'ясувати істину в разі аварії.

Блок живлення пристрою під'єднують до гнізда підкурювача машини. Після запуску двигуна реєстратор автоматично вмикається. Він записує 2-хвилинні ролики на карту пам'яті. Коли вона заповнюється, видалає найстаріші файли.

Навіть найдешевший відеореєстратор допоможе на суді після аварії й у спірних ситуаціях із працівниками ДАІ.

Зазвичай реєстратор обирають, виходячи із потреби, автомобіля і грошей. Для машин, обладнаних мультимедійною системою з екраном, купують відеореєстратор без монітора. Його під'єднують до мультимедійника. Такий реєстратор займає менше місця, він майже не помітний з вулиці. Більшість купує реєстратори з екраном.

Більшість відеореєстраторів мають датчик руху. Як тільки біля машини хтось проходить чи проїжджає, пристрій починає записувати.

Відеореєстратори із інфрачервоним світлом краще знімають вночі.

Проте чіткої картинки далі 3-4 метрів вночі навіть дорогий пристрій із інфрачервоною підсвіткою не дасть. А ось інспектора, що заглядає у водійське вікно, добре зніме.

Головний критерій вибору відеореєстратора - це розмір і формат відеороликів, які він робить. Найдешевші пристрої за 300-400 грн знімають відео у AVI-форматі розміром 640x880 точок. Відео такого реєстратора злегка розтягнуте по краях екрану, номерні знаки машини, що їде спереду за 10-12 метрів, не розгледити.

Пристрої вартістю понад 1 тис. грн мають додаткові функції: GPS-модуль, він визначає швидкість і місцезнаходження машини.

Також у таких є G-сенсор. Він спрацьовує при різких маневрах машини, ударі, перекиданні та інших раптових ситуаціях. Ролики, зняті у форс-мажорній ситуації, пристрій зберігає в іншу папку. Вона автоматично не знищується. Є такі моделі відеореєстраторів, що мають три камери - одну встановлюють під лобовим склом, іншу в салоні, а третю - ззаду, у районі багажника. Є відеореєстратори по 4 тисячі гривень, вони мають 8-12 камер, всі розташовані у різних місцях машини. Інформація з них стікається до блоку управління.

Для всіх відеореєстраторів експерти рекомендують купувати карти пам'яті 10 класу, так як вони найшвидше працюють.

Запис і видалення інформації на ній відбувається у кілька разів швидше, у порівнянні з картами першого класу. Чим вищого класу карта, тим коротша пауза між закінченням запису одного ролика й початком запису іншого. Під час швидкої їзди навіть дві секунди паузи відеореєстратора можуть бути вирішальними.

П.Л. Кулай



Весна – час не тільки пробудження природи, але і період збільшення застудних та загострення хронічних захворювань. Водії, як і всі інші люди теж хворіють та інколи вимушені вживати ліки. Керування автотранспортним засобом вимагає від водія не тільки технічної майстерності, але і деяких медичних знань. Ризик нещасних випадків на дорозі можна зменшити, якщо знати про побічні ефекти медикаментів.

Одні з них погіршують зір, викликають сонливість, слабкість, запаморочення, загальмованість, інші, навпаки, стають причиною надмірного збудження. Існують, крім того, ліки, дія яких практично непомітна для людини. Суб'єктивно водій нічого не відчує, але в нього спотворено сприйняття навколишньої обстановки, порушені координація руху і здатність концентрувати увагу, що дуже небезпечно на дорозі.

НЕЙРОЛЕПТИКИ гальмують роботу центральної нервової системи, не порушуючи свідомості і у звичайних дозах не викликаючи сонливості (*аміназин, неуплетіл, елоніл*). До них відносяться препарати на основі *хлорпромазину, флуфеназін, тіорідазину, галоперидолу* і багатьох інших активних речовин.

АНТИДЕПРЕСАНТИ допомагають позбутися депресії. Широко поширені трициклічні антидепресанти (*амітриптилін, кломіпрамін, іміпрамін* та ін) і тетрациклічні (*мапротилін, міансерін*), прийом яких несумісний з керуванням автомобілем.

Вважається, що нові препарати цієї групи (*аурорікс, прозак, пакс, коаксил* і їм подібні) менше впливають на координацію рухів. І все ж обережність не завадить.

ТРАНКВІЛІЗАТОРИ володіють заспокійливою дією, знижують емоційну напругу, тривогу, страх; в той же час вони сповільнюють реакції, розслаблюють м'язи, нерідко роблять людину байдужою до навколишнього оточення. Більш великі дози можуть викликати сонливість та розлади координації, знижують здатність до концентрації уваги. Несприятливі симптоми звичайно проходять протягом 1-2 днів після прийому препаратів.

У цю групу входять *еленіум, седуксен, сибазон, валіум, тріоксазін, тазепам, нозепам, феназепам, нітразепам, рудотель, мепротан, реланіум, мепробамат* і т.д.

ПРЕПАРАТИ ЛІТІО (*літію карбонат і літію оксидутират*) при тривалому використанні послаблюють концентрацію уваги. Найменший прийом алкоголю на їх фоні може обернутися трагедією на дорозі.

СНОДІЙНІ ПРЕПАРАТИ полегшують процес засинання і забезпечують нормальну тривалість сну. Серед них є препарати короткострокової (до 5 годин) і тривалої дії (до 6-8 годин). Повне виведення лікувальної дози в першому випадку відбувається головним чином через печінку, а у другому - через нирки. Отже, при захворюваннях цих органів процес буде відбуватися ще більш повільно (до 10 годин і більше!).

Про це слід пам'ятати, приймаючи барбітурати (*барбітал, фенобарбітал*), бензодіазепіни (*радедорм, нітразепам, еуноктін* та ін), *донорміл*, ліки типу *імован, івадалу*. Зверніть увагу, що фенобарбітал входить до складу комбінованих знеболюючих ліків типу *пенталгін і спазмовералгін*.

ЗАСПОКОЙЛИВІ (СЕДАТИВНІ) ПРЕПАРАТИ. Також мають небажані для водія побічними ефектами: викликають загальмованість, сонливість, апатію. Під їх впливом водії можуть недооцінити реальну небезпеку на дорозі.

ЗНЕБОЛЮЮЧІ ПРЕПАРАТИ. До числа небезпечних для водія ліків входять такі знеболюючі, як *трамал, трамадол, кеторол, кетанов, пенталгін, седалгін, солпафлекс, солпадеїн, анальгетики бупренофін, седалгін*.

До і під час поїздки не можна вживати препарати від головного болю, що містять компоненти зі снодійним дією (*веродон, діafen*). Вони гальмують функції центральної нервової системи, послаблюють увагу і уповільнюють реакції.

Гальмівною дією володіють також *аспірін, амідопірін, анальгін, фенацетин*. Якщо ж водій прийняв більше двох таблеток анальгину, амідопіріну, фенацетину, аспіріну, то його реакція на дорозі, швидше за все, буде сповільненою.

ВІД ЗУБНОГО БОЛЮ. Стоматологічна анестезія може викликати небезпечний для водія ефект. Популярний анестетик для місцевого знеболювання - *лідокану гідрохлорид (алокаїн, анестекан, молкаїн)*. Ефект зазвичай настає миттєво: нудота, зниження тиску.

У будь-якому випадку найрозумніше рішення після відвідування стоматолога для лікування - подорожувати виключно на пасажирському кріслі. А ось пересісти на водійське місце можна буде лише через 12 і більше годин.

ОПОІДИ. До них відносяться широко поширений кодеїн, що міститься в засобах для лікування застуди та кашлю. Багато подібних

ліків - *солпадеїн, панадеїн, пердолан, продеїн, пенталгін, каффетін* та інші - продаються без рецепту.

ГІПОТЕНЗИВНІ ПРЕПАРАТИ. Використовуються для зниження підвищеного тиску при гіпертонічній хворобі і в деяких інших випадках. Водіям в першу чергу треба остерігатися ліків, що діють на центральну нервову систему, наприклад, уповільнюють передачу нервових імпульсів.

Це *алкалоїди (раувазан, препарати резерпіну - аделфан, крістенін, сінепес, трірезід К, брінердін та інші)*, засоби з клонідином (*клофелін, гемітон*), *допегіт, естулік і цинт*.

Зверніть увагу, що для зниження артеріального тиску нерідко призначають транквілізатори і снодійні препарати!

БЕТА-БЛОКАТОРИ. Їх використовують для лікування гіпертонії, ішемічної хвороби серця та деяких серцевих аритмій. Таких ліків дуже багато. Найпоширеніші бета-блокатори - препарати *пропранололу, атенололу, метопрололу* і багато інших, що випускаються під різними торговими назвами.



АНТИГІСТАМІННІ. Такі препарати заспокоюють, попереджають розвиток і полегшують перебіг алергічних реакцій. Небезпека для водія насамперед представляють препарати, що змінюють реактивність організму: *дімедрол, супрастин, діазолін, тавегіл, піпільфен, діпразін*. Майже всі вони порушують здатність адекватного сприйняття обстановки: сповільнюють швидкість реакції, викликають відчуття втоми і млявості, нерідко викликають сонливість.

Вияток, на думку деяких фармакологів, становлять лише препарати *лоратадину (klarитин, кларотадін і ломілан), цетиризину (зіртек, цетрин і аллерцет) і фексофенадіна (телфаст)*.

У той же час практика показує, що прийом антигістамінних препаратів так чи інакше позначається на діяльності центральної нервової системи, включаючи сучасні ліки (*астемізол, цетиризин, феністил*).

ЗАСОБИ ДЛЯ ШКТ. Треба бути дуже уважними до ліків, що пригнічують активність шлунково-кишкового тракту - *М-холіноблокаторів*.

Найпопулярніші засоби цієї групи - препарати *пірензепін (гастріл, гастрозем, гастроцепін, пірен)*. Справа в тому, що всі М-холіноблокатори впливають на зір. Вони розширюють зініці й роблять зображення розмитим. Такий ефект може зберігатися кілька днів після відміни ліків.

Сюди ж відносяться препарати *атропіну, метацина, гіосціна (бускопан, скополамін)* і всі ліки, що містять *белладону (красавку): беллагін, бекарбон, беластезин, бесалол, беллоїд, аерон*. Їх приймають при неврозах, що супроводжуються неприємними відчуттями з боку органів травлення та серцево-судинної системи.

Загальмованість можуть викликати препарати, що містять *метоклопрамід, - реглан, церукал*, часто використовувані в гастроентерології для зменшення нудоти. І лише близький до них *мотіліум* швидкість реакції не пригнічує.

ЛІКИ ВІД ДІАРЕЇ. У заборонений список потрапляють *діарол, діасорб і імодіум*: ці препарати містять *лоперамід*, який має гальмівну дію на центральну нервову систему.

ЗАСОБИ ДЛЯ ЛІКУВАННЯ ОЧЕЙ. Як вже говорилося, всі препарати, що містять *атропін*, на якийсь час погіршують зір. Краплі з атропіном, які застосовуються для розширення зініці при дослідженні та лікуванні очей, викликають настільки сильне порушення зору, що управління автомобілем стає неможливим протягом 2-3 діб, а нерідко - і протягом тижня!



СТИМУЛЯТОРИ. Стимуляторів типу *кофеїну* і *фенаміну* можуть викликати надмірне збудження, порушити рівновагу, координацію рухів. З цих причин вони абсолютно протипоказані водіям.

Ще одна особливість: як тільки дія кофеїну припиняється, у людини настає різкий спад фізичної та психічної активності. Слід також знати, що зловживання міцним чаєм або кавою протягом тривалого часу може призвести до хронічної інтоксикації кофеїном і загального виснаження організму.

ЗАСОБИ ВІД ЗАСТУДИ. Деякі засоби від застуди містять протиалергічні та інші добавки, що викликають сонливість. У цій групі *колдрекс найт*, *нурофен плюс*, *лорейне*, *гексаневмін*, *фервекс*, *НЛ-колд*, *терафлю* та інші. Перед дорогою їх краще не приймати.

ФІТОПРЕПАРАТИ, БАДИ. Безпосередньо перед керуванням автомобіля не слід приймати фітозбори і БАДи, до складу яких входять рослини із заспокійливою і снотворною дією - *валеріана*, *пустирник*, *півон*, *насифлора*, *шоломниця*, *меліса*, *м'ята*. Дія цих препаратів триває деякий час, тому за кермо можна сідати приблизно через 10-12 годин після їх прийому.

З препаратів цієї групи найбільшим впливом володіють ліки з рослин *кава-кава*, наприклад, *антарес 120*. У меншій мірі впливають на організм ліки з *пустирника*, *валеріани* і *меліси*.

Згадані рослинні препарати не можна поєднувати з ліками, що підвищують активність, і тим більше з алкоголем.

Препарати, виготовлені з *коріння женьшеню*, *елеутерококу*, містять переважно *глікозиди*. Застосовувати їх слід за призначенням лікаря, тому що в ряді випадків вони протипоказані (наприклад, при підвищеній температурі, гіпертонічній хворобі), а при передозуванні можуть викликати головний біль, безсоння, серцебиття, слабкість і пр.

ПРАКТИЧНІ ПОРАДИ ДЛЯ ВОДІВ

Приймаючи препарат, уважно вивчайте анотацію, а саме розділ про можливі побічні дії! На небезпечність для водія вказують такі формулювання, як: «Не слід керувати транспортними засобами і займатися іншими видами діяльності, що вимагають підвищеної уваги», «Заборонений прийом при роботі з механізмами», «Водіям транспортних засобів приймати під контролем лікаря».

Не бажано приймати ліки безпосередньо перед дорогою, адже навіть знайомі препарати в ряді випадків можуть спровокувати небажані реакції. А що стосується нових ліків, то краще всього знайомитися з ними в ті дні, коли поїздка не планується.

Не відкладайте лікування на потім при застуді та інших хворобливих станах. Заради здоров'я іноді можна пожертвувати майбутньою поїздкою і навіть дуже важливими справами.

Після останнього прийому ліків повинно пройти не менше 10-12 годин (включаючи сильно концентровані заспокійливі рослинні настоянки). Тільки після цього можна керувати автомобілем. Повинно пройти не менше доби, якщо водій приймав препарати пролонгованої дії: в їх назвах є відповідні вказівки - «ретард», SR або SL (повільне вивільнення). Врахуйте, що ці правила поширюються на більшу частину ліків, але далеко не на всі.

Приймайте ліки тільки за призначенням лікаря!

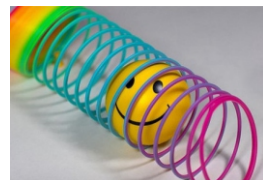
За статистикою, неконтрольований прийом ліків так само часто стає причиною дорожніх аварій, як і алкоголь, наркотики.

Мосієнко О. О.



ПОРАДИ ПСИХОЛОГА

*Життєві установки,
які не варто сприймати
буквально*



Ми всі хочемо змінитися на краще і змінити своє життя. У цьому нам намагаються допомогти безліч корисних статей, книг з розвитку і навіть курси, які пропонують в загалом однакові поради та методики. Однак життя рідко вкладається в книжкові схеми, і сліпе слідування порадам може призвести до протилежного результату. Особливо це стосується таких поширених установок:

1. Ваше життя буде таким, яким ви його уявляєте

Це улюблена заповідь різних тренерів. «Для того, щоб досягти мети, потрібно її ясно уявити, повністю перейнятися нею, треба жити і спати з нею в голові!». Ви заплющили очі і ясно представили свою яхту і будинок на Карибах. Намалювали на великому плакаті і повісили над ліжком. І ... нічого не відбувається. День змінюється іншим, а яхта так і залишається в голові, а будинок на фото. Ви тихо ненавидите себе і своє нещасливе життя.

Це відбувається тому, що ви повірили в міф про те, що життя має бути таким, яким ви захочете, замість того, щоб приймати його таким, яким воно є. Немає нічого поганого у визначенні цілей на майбутнє та руху до них. Але ваше життя відбувається зараз. Знайдіть спосіб насолоджуватися ним прямо зараз. Не можна ненавидіти теперішнє і відкладати щастя на майбутнє.

2. Ми повинні бути щасливими весь час

З усіх боків нас вчать бути щасливими. Нас намагаються переконати, що щастя - це нормальний природний стан людини, і якщо ви не відчуваєте його, то явно з вами щось не так, і терміново треба щось робити.

Реальність же така, що щастя - це досить швидкоплинне відчуття, як і будь-яка емоція. Ми можемо відчувати задоволення, спокій, але справжнє щастя - річ досить рідкісна і швидко минає. Більш того, для повної насолоди воно таким і повинно бути - рідкісним і дорогоцінним. Це - прекрасне відчуття, але не потрапляйте під тиск новомодних теорій про те, що без цілодобового щастя ваше життя стає неповноцінним.

3. Життя - це пряма висхідна лінія

Цей міф говорить нам про те, що ми завжди повинні прогресувати. Вперед і вгору, ні кроку назад або вбік. Якщо в цьому місяці ви заробили тисячу, то в наступному треба дві. Між тим, такий підхід до життя не залишає нам шансу на помилку, хворобу або просте розслаблення.

Намагайтесь прямолінійну модель прогресу замінити в своїй голові на спіральну. Дуже часто, незважаючи на всі зусилля, ми здійснюємо коло і опиняємося майже на тому ж місці, де і почали, але вже з новими думками та досвідом. Не злізьте на себе за це, просто починайте новий виток.

4. Опір - це найкращий спосіб подолати кризу

Якщо вам необхідно вирішити проблему, то, зрозуміло, ви повинні зібрати всі свої сили і подолати виниклу перешкоду. Абсолютно природний і правильний підхід, чи не так?

Але все не так просто. Іноді протистояння тільки виснажує вашу енергію і зменшує здатність вирішувати проблеми ефективно. Бувають ситуації, коли краще оцінити ситуацію, а не діяти напролом наперекір обставинам. Це як при переправі через річку: можна переплисти її за течією, практично не витративши сил, а можна плисти проти хвиль і героїчно потонути посередині.

Протистояння - це дуже природна людська реакція, але іноді буває не кращим рішенням. Навчитися спокійно приймати погане і хороше в нашому житті іноді набагато мудріше.

5. Ви станете щасливим тоді, коли ...

Це дуже поширена внутрішня установка, яка пояснює, чому ви не отримуєте задоволення від життя прямо зараз. Просто вам не вистачає чогось дуже важливого. Ось настане цей світлий момент, ось тоді і заживемо!

«Коли я вийду на пенсію, моє життя стане набагато краще». Думаєте?

«Моє життя стане спокійним і щасливим, коли я отримаю більше грошей». Може бути. Наскільки більше? Зможете заспокоїтися і зупинитися або розтягнетеся це «більше» ще на порядок?

Не відкладайте своє життя на потім. Отримуйте задоволення прямо зараз. А коли настане це міфічне «потім», то отримаєте подвійне задоволення!

Мосієнко О. О.

На підмогу студентам

«21.01.13р. Полтавська область. У ході ремонтних робіт на ділянці газопроводу «Уренгой – Помари – Ужгород» (поблизу м. Золотоноші) при стикуванні труби зварника ПАТ «Укртрансгаз» філії «БМФ «Укргазпромбуд» притисло трубою до зварювального агрегата. Робітник отримав травму, не сумісну з життям.

18.01.13. Київ. Під час виконання робіт на будівництві житлового будинку по вул. Маршала Малиновського вчора стріла гусеничного крана МІСТ-25ЕВ. Внаслідок цього були травмовані троє працівників ПрАТ «Фундамент», двоє з них померли.»

Це декілька випадків, про які розповідається в журналі «Охорона праці».

Розслідування виявило, що причина цього в незнанні, або порушенні вимог охорони праці.

Кожного року в Україні на виробництві гине близько 1,5 тис. працівників.

Всі студенти технікуму вивчають предмети «Безпека життєдіяльності», «Основи охорони праці»,

«Охорона праці в галузі». Все це науки про збереження життя і здоров'я людини.

Але як відомо, наука не може бути відірвана від життя. Тоді вона мертва.

І пересвідчитись, що все те, про що йшла мова на уроках по цих предметам в житті пригодиться, можна полиставши журнали, які ви бачите на фото.

- «Цього могло не статися.»
- «Профілактика очних хвороб користувачів ПК»,
- «Цивільний захист у надзвичайних ситуаціях»,
- «Сигарета + чарочка = небезпечна парочка»
- «Пожежна охорона в Україні на межі століть»



Так звучать заголовки деяких матеріалів із цих журналів. Але коли прочитаєш всі матеріали – стає зрозуміло, чому існує вислів: «Всі правила охорони праці, техніки безпеки та пожежної безпеки написані кров'ю постраждалих». А якщо ці правила виконувати, то можна зберегти свої життя і здоров'я.

В журналах багато і корисних для студентів матеріалів: правила поведінки в надзвичайних ситуаціях, небезпечні і шкідливі фактори, які нас оточують, нові нормативні та законодавчі документи тощо.

Ви можете ознайомитись з цими журналами в кабінеті охорони праці (ауд. 114). В кабінеті ви можете полистати підшивки цих журналів за 15 років починаючи з 1998 року.

Камуз М.Д.

У Полтаві їздитимуть нічні пасажирські автобуси.

Мерія запланувала запровадити 4 нічних маршрути. Полтавська влада підготувала документ, який ще потребує суспільного обговорення. Це проект рішення міськвиконкому «Про затвердження умов конкурсу з перевезення пасажирів на міському автобусному маршруті загального користування».

Новинкою в документі — є запровадження у Полтаві нічних маршрутів. Це:

№ 20н «Кільцевий» (від 2 автобусів з 22:00 до 06:00, від 18 пасажирів);

№ 21н «Кільцевий» (від 2 авт., з 22:00 до 06:00, від 18 пас.);

№ 51н «Південний — м-н Алмазний — м-н Половки — Південний» (від 2 авт., з 22:00 до 06:00, від 18 пас.);

№ 52н «Південний — м-н Половки — м-н Алмазний — Південний» (від 2 авт., з 22:00 до 06:00, від 18 пас.).

Режим руху — маршрутне-таксі.

За словами начальника відділу з питань транспортних перевезень та зв'язку Полтавського міськвиконкому Олександра Андросова, рішення щодо запровадження нічних маршрутів з'явилося після відповідних звернень пасажирів та й самих перевізників:

— Ми плануємо провести конкурс серед тих бажаючих, хто відповідавби нашим умовам. Розробимо графік руху, не знаю, чи будуть вони їздити до шостої години, але б хоча б у нічний час вони працюватимуть.

Також коротко розпишемо кілька умов для майбутніх конкурсанти на усі маршрути. Одна із умов: забезпечення роботи на об'єкті конкурсу не менш як 15% транспортних засобів (але не менше одного автобуса), пристосованих для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями, з поступовим збільшенням кількості таких транспортних засобів не менш як до 20% на початок 2015 року, 25% — 2016, 30% — 2017, 35% — 2018;

режим роботи — за затвердженими розкладами/графіками руху;
дотримання виконання не менш як 95% запланованої кількості рейсів передбаченою (розкладом руху) кількістю рухомого складу;
додаткове безоплатне перевезення окремих категорій громадян, визначених рішеннями Полтавської міської ради або її виконавчого комітету;
укладання договору на послуги диспетчерського контролю, управління перевезеннями, моніторингу роботи транспортних засобів на маршруті з суб'єктом господарювання, визначеним у встановленому законом порядку.

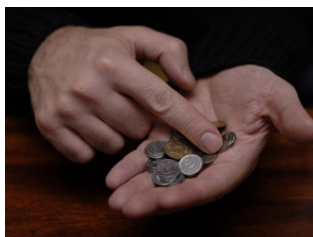
наявність на транспортних засобах системи геонавігації (електронного моніторингу) автотранспорту.

Додатковими умовами конкурсу на перевезення пасажирів є:

обладнання автобусів засобами візуального та звукового інформування про найменування зупинки, зокрема наступної, маршруту;
перевезення пасажирів за тарифами відповідно до чинного законодавства (у звичайному режимі руху — за регульованим тарифом, у експресному режимі руху та у режимі маршрутного таксі — за тарифом вільним).

Кравець С. В.

У Полтаві планують підвищити вартість проїзду до 2 грн. 50 коп.



2 грн. 50 коп. — такою буде вартість проїзду в автобусах та маршрутних таксі в Полтаві, якщо буде затверджено відповідний проект рішення.

У газеті «Полтавський вісник» від 22 лютого 2013 року опублікували аналіз регуляторного впливу до проекту рішення виконавчого комітету «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у пасажирському транспорті у м. Полтава». У документі сказано, що з вартістю проїзду за одну поїздки у сумі 1,50-1,75 грн. у 2012 році перевізники зазнали збитків. У зв'язку з цим перевізники виступили з проханням підвищити у Полтаві вартість проїзду в громадському пасажирському транспорті.

Так, підприємці звернулися до міськвиконкому з пропозицією встановити наступні тарифи на проїзд у автобусах та маршрутних таксі: 2 грн. 50 коп. Про це повідомив Євген Савчук, начальник КП «Центральна диспетчерська служба міських пасажирських перевезень» Полтавської міської ради. У проекті рішення виконавчого комітету Полтавської міської ради «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у пасажирському транспорті м. Полтава» пропонується встановити вартість проїзду у розмірі 2,50 грн. за одну поїздки — в автобусах, які працюють у звичайному режимі руху для суб'єктів господарювання незалежно від форми власності. Плюс, 1,25 грн. — вартість пільгового проїзду, встановленого КП «Полтаваелектроавтотранс».

За словами Євгена Савчука, на даний момент економічне обґрунтування вищевказаних тарифів до міськвиконкому вже подали три перевізники — КП «Полтаваелектроавтотранс», ПП «Автомир» та ТОВ «Полтава-Еко». Обговорення проекту рішення виконкому «Про встановлення тарифів на перевезення пасажирів у пасажирському транспорті м. Полтава» ще не проводилося.

С.В. Кравець

Безпека руху - це життя

З року в рік кількість машин на дорогах України невинно зростає і проблема безпеки руху стає все більш актуальною. Полтавський будівельний технікум транспортного будівництва готує фахівців від яких в подальшому буде залежати безпека на дорогах.

Необхідність всебічного, комплексного підходу в вирішенні складної проблеми підвищення безпеки дорожнього руху ілюструють такі приклади. **Навіть найкращий експлуатаційний стан дороги сам по собі не усуває загрози ДТП, якщо по ній рухатимуться - несправні автомобілі** (це питання будуть вирішувати випускники механічного відділення), **або водії допускать порушення ПДР** (це питання будуть вирішувати випускники дорожнього відділення, спеціальності «Організація і регулювання дорожнього руху»). **Аналогічно, навіть найдосконаліший, справний автомобіль в умовах надто поганої дороги, або при невмілому керуванні також має високу ймовірність потрапити в аварію.** Експлуатувати і ремонтувати дороги будуть випускники дорожнього відділення, спеціальності «Будівництво, експлуатація і ремонт автомобільних доріг і аеродромів».

Частково зменшують кількість ДТП у зоні перетину доріг, річок і інших перешкод на автомобільних дорогах за рахунок транспортної дисципліни всіх учасників руху, використовуючи відеокamera і штрафи. Однак збіг різних обставин і мотивів поведінки учасників руху не можна повністю виключити.

Рішення цієї проблеми можливе за рахунок покращення конструкції дорожніх розв'язок в одному і декількох рівнях, збільшення пропускної здатності транспортних споруд і регулювання руху.

Зупинюся коротко на озелененні автомобільних доріг. Зелені насадження захищають дорогу від снігових, піщаних заносів, розмивів, на розділювальних смугах – для захисту водіїв від світла фар зустрічних автомобілів, в населених пунктах захищають житлові масиви від шуму, покращують санітарно-гігієнічні умови навколишнього середовища і дають можливість архітектурно-художньо оформити дорогу. Але зелені насадження можуть негативно впливати на безпеку руху, якщо за ними не доглядати, і порушувати стандарти відстані висадки їх від проїзної частини. Характер озеленення необхідно змінювати через 2-10 км, в залежності від швидкості руху транспортних засобів, щоб не було монотонності - щоб водій не заснув за кермом.



13.03.2013р.
Сухі дерева
на смузі відводу
автодороги Київ-
Харків-
Довжанський

До навколишнього середовища крім оточуючого ландшафту відносять ще й комплекс дорожнього сервісу. Сюди входять впорядковані зони відпочинку, заклади харчування, побутового та культурного обслуговування. Місця відпочинку біля дороги мають неабияке значення, особливо коли вони обладнані лавками, столиками, альтанками, колонками або колодязями з питною водою тощо. Навіть короточасне відвідання такого місця добре знімає втому від тривалої їзди, надає водіям і пасажирам відчутний заряд бадьорості та приємного настрою що, безумовно, має позитивний вплив на безпечне продовження руху.

Добре налагоджене інформування водіїв про напрямки, особливості та регламенти руху по даній дорозі — також важливий чинник забезпечення чіткої та безпечної організації руху. Велику роль в цьому плані відіграють дорожні знаки, розмітка, а також радіомовлення всередині рухомого автомобіля. У ряді країн мережа радіостанцій навіть спеціально проводить передачі виключно для учасників автомобільного руху. У них постійно подають повідомлення про стан руху на дорогах даного регіону, про метеоумови, наводять поради й перестороги щодо належних режимів руху, інформують про навколишні місця відпочинку, варті уваги історичні та культурні об'єкти, рекламують місцеві торговельні заклади, зокрема, громадського харчування. Все це вміло та продумано переплітається з відповідно підібраною музикою, що в цілому сприяє підтриманню доброго настрою в подорожуючих.

Погодно - кліматичні умови можуть різко змінювати стан поверхні доріг. Будучи мокрою, а особливо при ожеледях, вона стає слизькою, що може стати причиною заносу, розвороту, некерованого ковзання по дорозі із небезпечною загрозою зіткнення, з'їзду з дороги або перекидання транспортного засобу.

Крім обережного та вмілого керування автомобілем з боку водія, за таких



несприятливих умов потрібна ще й добре налагоджена робота дорожньо-експлуатаційних служб. Із зростанням інтенсивності руху на дорогах відповідно підвищується значимість цих служб. Тут ідеться передусім про постійне підтримання дорожнього покриття в належному стані, яке полягає у своєчасному ремонті поверхні дороги, посипанні її піском чи іншим протиковзальним матеріалом на випадок появи обледеніння, в очистці проїжджої частини, обочин від снігу під час опадів і т. ін. У реальних умовах клімату України особлива відповідальність дорожньо-експлуатаційної служби за безпеку руху на дорогах проявляється в зимовий період, коли різкі зміни погоди часто чергуються між собою.

Зупинюся коротенько на ремонті автомобільних доріг. Відповідно стандарту, ремонти поділяються на поточний дрібний ремонт, поточний середній ремонт, капітальний ремонт.

Існує декілька експлуатаційних періодів перший період від декількох місяців до двох років, проходить формування дороги. Доушляються грунт земляного полотна і шарів дорожнього одягу, скелетні частки розташовуються більш компактно, зменшується товщина рідкої фази (вода, органічне в'язуче).

Наступний період – період експлуатації, термін дії якого залежить від дорожньо-кліматичної зони і виду покриття. В цей період проходить в основному рівномірне утворення деформацій і руйнувань по часу, які ліквідують в процесі поточного дрібного і середнього ремонту.

Завершальний період характеризується інтенсивним накопиченням деформацій, різким зниженням міцності і руйнуванням дорожнього одягу, працездатність дороги вичерпана. В цей період дорогу не вигідно підтримувати поточним ремонтом.

Наші дороги потребують капітального ремонту, а із-за відсутності коштів їх підтримують поточним дрібним ремонтом, який через значні об'єми руйнування став економічно недоцільним і в подальшому ця проблема тільки ускладнює становище яке склалося на дорогах.

Вітринська Г. П.



Автомобілісти жартують

- Добре, коли людина скрізь прагне бути першою!
- Погано, коли ця людина водій маршрутки ...

- Що таке 90-60-90?
- Проїзд повз дайшника

- Увечері:
- Милий, хочеш розповім, як я керувала нашою новою машиною, або дізнаєшся з газети?

- Шановна, я знайшов несправність у вашому автомобілі.
- Яку?
- Коротке замикання.
- Так подовжіть його!

100-тисячний кілометр – вже цього літа!

Недавно зайшов на сайт «ПБТБ» і залишився дуже задоволеним. Дуже цікаві і корисні сторінки може знайти для себе тут кожен студент. Та й число учасників, – біля 300, вражає. Мене зацікавило, наприклад, що наші студенти обмінюються новинами, враженнями, думками. Там можна знайти розклад занять на наступний день, опорний конспект з предмета «Охорона праці в галузі», якого немає в нашій бібліотеці і багато іншого.

Але мене засмутило те, що я не знайшов свого прізвища ні серед найгірших, ні серед найкращих викладачів. Чому засмутило? Та тому, що років п'ять назад кожна нова група, яка приходила на мої уроки перші 2-3 пари не хотіла писати ніякі конспекти, поки я їм не розповів про те, куди їздив на велосипеді цього літа, поки не покажу всі фотографії, сувеніри, не розкажу про цікаві дорожні випадки. Та й на форумі, якби він тоді був, можна було б почути відголоски тих бесід.

А зараз студенти майже не цікавляться цим нелегким і не завжди безпечним заняттям. Як говорять, орієнтири змінилися в бік легковажних і «шлункових» захоплень. Все більше студентів стали приїжджати на заняття на автомобілях, правда, трохи підтоптані. Інша частина, яка також мріє про підтоптані машини, чи скутери, дивлячись на них, також до далекобійного велотуризму ставляться поблагливо-зневажливо, як до якогось чудакування.

Більшість студентів і випускників пам'ятають серію публікацій в деяких ЗМІ (газети «Сьогодні», «Факти і коментарі», «Полтавський вісник»), а багато хто бачив на каналах ТСН «1+1», студія «Місто» репортажі, загальна думка яких була - «80 тисяч кілометрів на велосипеді – це два рази навколо Землі». Мова про це йшла чотири роки назад...

А за минулі чотири роки я здійснив ще декілька велопробігів. Один з них був у складі добре організованої експедиції до 300-річчя Полтавської битви, потім були одиночні поїздки і не тільки. Таким чином цього літа на маршруті, який я планую до 200-річчя з Дня народження Т.Г.Шевченка, я розмінюю 100-тисячний кілометр своїх поїздок.

Враховуючи сказане, я вирішив запропонувати матеріал, який поверне читача до витoku захоплення далекобійним велотуризмом, а може когось і зацікавить. Мова йде про один із найграндіозніших проєктів, який мені вдалося здійснити разом із молодшим сином Миколою. Це рукопис нотаток, який ліг в основу статті Оксани Ключко в «Вечірній Полтаві» від 29 січня 2004 року під назвою «Хто такий той Короленко, який відправив вас у відрядження до Білорусі на велосипедах?»

«Слов'янський маршрут»

Нескладне питання: «А, що там за горизонтом?» весь час кличе мене в дорогу. Для задоволення цієї жаги я використовую кожен можливий. Тому з кожним роком усе менше білих плям залишається на моєму мандрівному глобусі.

Час летить швидко, підрастають діти і кожний з них обов'язково заражається «щемким відчуттям дороги». Вилетівши з батьківського гнізда, вони продовжують шукати свої горизонти. Зараз біля нас залишився найменший син, Коля, якому мабуть, найбільше дісталось цих неспокійних вірусів.

Кожного року, тільки-но подолавши складний маршрут, ми починаємо мріяти про ще більш захоплюючу мандрівку. За життя мені доводилося займатися і пішохідним, і водним, і гірським туризмом. Свого часу займався альпінізмом і здійснив сходження на десяток вершин Кавказу, Криму й Карпат. Але ні один із цих захоплюючих видів спорту так не розкриває горизонти, як велосипедний. Навіть досвідчені водії-далекобійники при зустрічі в херсонських степах мені сказали: «на своїх КАМАЗах шість тисяч кілометрів, як ви, ми б не проїхали».

Мене давно цікавили простори Росії, хотілось пересвідчитися, що дійсно «упоительны в России вечера». Але тільки в цьому році появився достойний привід для складання маршруту, який мав би громадське значення. ЮНЕСКО об'явила 2003 рік – роком Короленка в честь 150-річчя з дня народження великого письменника – гуманіста Володимира Галактионовича Короленка, який довгий час жив у нашому місті і тут же похований.

З настанням ринкових відносин стало важко знайти забезпечену людину, чи організацію, яка б зацікавилася справою, що не дає прямої матеріальної вигоди. Тим приємніше повідомити, що такі люди все-таки є. А це говорить про те, що наша нація повністю ще не зачерствіла, що «ще не вмерла Україна...» А прочитавши про таких людей, наступного разу може ще хтось захоче надати нам посильну матеріальну допомогу.

Ми вибрали складний маршрут, який проліг по місяцях, пов'язаних із життям і діяльністю В.Г.Короленка. Житомир, де письменник народився, певний час навчався в Рівному, Санкт-Петербурзі та Москві, одинадцять років Володимир Короленко жив у засланих в Нижньому Новгороді. Маршрут, який зв'язав ці міста, проліг дорогами незалежних тепер держав ближнього зарубіжжя України, Білорусії й Росії і склав більш ніж 4500 кілометрів велосипедом і біля 1000 кілометрів залізницею.

Готуючись до подолання цього складного маршруту, особливо коли врахувати, що моєму попутчикові тільки-но виповнилося 10 років, минулого літа ми їздили на велосипедах до Севастополя. Весною цього року здійснили культурно-спортивну акцію «Дорогами дитинства», до 80-річного ювілею Новосанжарського району, побувавши в усіх його кутках.

Які б складності не були при підготовці до мандрівки, дорога примушує всі їх забути. Так і цього разу, взявши старт від музею В.Г.Короленка 27 червня на довгі 49 днів, ми забули спокої. Щоденні питання: як проїхати, що поїсти, де переночувати, як одягтися під дощ, де відмити маршрутну книгу, як проїхати через велике місто велосипедом, поглинули всі наші думки.

Кому доводилось мандрувати, той знає, що кожен день дороги приносить безліч вражень. Ми вели щоденник, багато фотографували, записник переповнився адресами



Тут, в горах Кавказу, колись був альпіністський табір, з якого ми підкоряли навколишні вершини

Дороги Білорусії



нових друзів, від яких летять листи. Задуманий новий розділ у майбутній книзі, який так і буде називатись «Слов'янський маршрут». А на сторінках газети, де простір обмежується можливостями періодичного видання, можна розповісти про найбільш цікаві епізоди веломандрівки.

Трохи про досягнення мети нашої подорожі. В різних країнах по різному готувалися до ювілею письменника Короленко В.Г. Якщо в Полтаві повним ходом йшли ремонтні роботи, в Житомирі й Рівному розпочалися косметичні роботи, в Нижньому Новгороді пройшли королєнківські читання, то в Білорусії, в місті Лепель нам дуже зрадили. Виявилось, що нас спочатку прийняли за родичів Героя Радянського Союзу, командира місцевого партизанського загону в роки війни Короленка С.І., який похований на центральній площі містечка. А інший місцевий керівник нас запитав: «Хто такий той Короленко, який відправив вас у відрядження до Білорусії на велосипедах?»

Наш маршрут був дуже цікавим. Місія, пов'язана з життям Лесі Українки – Новоград-Волинський, село Колодяжне, Брестська фортеця, Хатинь, Пушкінські гори, де знаходиться могила О.С.Пушкіна – всього не перерахуєш у короткій розповіді. Ми переїхали на велосипеді найбільші міста СНД – Київ, Мінськ, Санкт-Петербург, Нижній Новгород, Москву, Харків. В селі Віра, Ленінградської області ми побували в музеї «Дом станционного смотрителя», в якому тринадцять разів зупинявся великий поет О.С.Пушкін. З великою цікавістю ознайомились з музеєм палехської мініатюри в Івановській області.

В передмісті Мінська нас зупинили двоє чоловіків, біля яких височів автомобіль із велосипедом на даху. Виявилось, що це місцеві велотуристи, брати Сазонов Олексій і Сергій. Їх зацікавила нашівка на моєму рюкзаку «Крим». Починався дощ і нас запросили до автомобіля. А коли виявилось, що наші велосипеди потребують ремонту, то нас тут же завантажили в кабінку і відвезли до майстерні. Після їх прискіпливого ремонту наші велосипеди проїхали не одну тисячу кілометрів. А ми знайшли собі ще одних надійних друзів.

Десять недалеко від Нижнього Новгорода нас оточила ватага сухорлявих галасливих велосипедистів. Від перекладача, який виявився велотуристом із Пскова, ми дізнались, що ця група велотуристів із Голландії, які в плані підготовки до навколосвітньої велоподорожі прямують із Владивостока до Амстердама. У свою чергу, голландці були дуже вражені тим, що ми вже здолали 4000 кілометрів і особливо тим, що цей шлях підкорився моєму десятилітньому попутчику. А з Валерієм Івановим, який супроводжував голландців, у нас зав'язалися дружні стосунки.

На Красній площі в Москві до нас підійшов хлопець і спитав, чи дійсно ми з Полтави. На мою здивовану відповідь він розповів, що він учиться в Харківському авіаінституті, був в гостях в Ярославлі, на вокзалі взяв місцеву газету «Золотое кольцо» і прочитав в ній про двох велотуристів з України. Там же була і наша фотографія. Було дуже приємно відчувати себе таким собі повпродом України в Росії.

Таких епізодів, як ті, про які я розповів, в дорозі було безліч. Особливо багато можна було б розповісти про зустрічі з цікавими людьми, про самотню природу Білорусії і півночі Росії, про те, що дійсно «упоительны в России вечера», про те, як ми «...затерялись на безбрежних просторах России» і нас почали вже було розшукувати члени Полтавського штабу управління велопробігом, а в першу чергу керівник велопробігу Голуб Володимир Семенович. Та про все це, про мої роздуми відносно відносин слов'янських народів і багато іншого можна буде дізнатися з моєї книги «Слов'янський маршрут», яку я готую поки що в електронному варіанті.

Камуз М. Д.



Це меморіал в місті Бендери (Придністров'є), де ми колись жили і де лилась кров під час жорстокої війни в 1992 році



Під час велопробігу до 300-річчя Полтавської битви