

Тема «Первый шаг к профессии»

Форма проведения: устный журнал

Цель: повышение престижа рабочих профессий «Слесарь по ремонту автомобилей; водитель автомобиля».

Задачи:

-формировать позитивный образ профессий «Слесарь по ремонту автомобилей; водитель автомобиля»;

-расширить кругозор учащихся об истории автомобилестроения и правил дорожного движения;

-воспитывать ценностное отношение к выбору профессии.

Оборудование: установка и экран для демонстрации презентации, презентация.

Продолжительность: 45 минут.

Ход устного журнала:

Вступительное слово преподавателя:

-Добрый день! Сегодня мы совершим небольшой экскурс в мир профессий «Слесарь по ремонту автомобилей; водитель автомобиля». Наша встреча пройдет в форме устного журнала по страницам: «История создания автомобиля», «МАЗ. Легендарная история успеха», «Из истории правил дорожного движения». Такие страницы устного журнала определены не случайно. Ведь основными средствами труда выпускников нашего колледжа специальности «Эксплуатация, ремонт и обслуживание автомобилей» служат грузовые автомобили, и знать историю их создания очень важно, нужно и интересно.

Продуктом труда водителей являются оказываемые транспортные услуги, а их качество зависит от их профессионализма, в том числе и от знания правил дорожного движения. Исторически водители существовали с момента появления первого транспортного средства. Каждая транспортная новинка вызывала удивление и даже опаску со стороны мирных жителей, предпочитавших отдавать её управление и личную безопасность в руки опытного водителя, прекрасно знающего правила передвижения.

Страница 1 «История создания автомобиля»

В 1765 г. русский механик Ползунов И. И. построил паровую машину автоматического действия, а в 1769 г. она перебралась на повозку. Сделал ее французский инженер Никола Кюньо. По размерам и весу она не уступала современным тяжелым грузовым автомобилям. Повозка была грубой формы и предназначалась по замыслу ее создателя для перевозки артиллерии. У нее имелось три колеса, из которых одно впереди, ведущее и одновременно рулевое. Только вода и топливо, необходимые для движения, весили целую тонну. Тяжело груженное рулевое колесо было не под силу повернуть одному. С ним с трудом справлялись два человека. Медный котел с топкой висел тяжелой грушей впереди повозки и шипел, как Змей Горыныч, повозка ковыляла со скоростью не более 4 км/час.

1876 год, Николас Аугустин Отто запатентовал двигатель внутреннего сгорания, много толковых людей работали над его совершенствованием.

1885 год, немецкий инженер Карл Бенц получил патент №37435 на свое творение - первый в мире автомобиль с бензиновым мотором и продемонстрировал бюргерам Мангейма свой трехколесный самодвижущийся экипаж. Однако новинка вызвала не столько интерес, сколько раздражение. Когда Бенц решил проехать по городу, шум мотора перепугал лошадь мясника. Она понесла, рассыпав по дороге груз. Чтобы замять скандал, Карл купил испорченный товар, поставил автомобиль под навес и принялся его совершенствовать. Машину "угнали" ранним летним утром 1888 года, когда ее создатель спал. Старший сын Евгений сел за руль, рядом с ним мать (Берта), сзади - младший брат. Они отправились к родственникам в маленький городок Пфорцхейм. Впрочем, это был лишь предлог. Приключений и волнений в дороге было предостаточно. В то время бензин можно было купить только в керосиновых лавках, где его продавали как средство для чистки одежды от пятен. Неисправности приходилось устранять подручными средствами - для прочистки засорившегося бензопровода Берта использовала длинную шляпную булавку, а ленту от шляпки - для закрепления деталей системы зажигания. Каждый раз, спускаясь под гору, мать волновалась за мальчиков - вдруг испортится деревянный тормоз. Приходилось не раз останавливаться и просить деревенских сапожников заново обивать его кожей. Цепи привода задних колес вытянулись и начали соскакивать с зубцов звездочек. Пришлось остановиться еще и у кузницы. Но за все свои волнения путешественники были вознаграждены с лихвой. Жители Пфорцхейма сбегались толпами, чтобы поглазеть на трехколесную "безлошадную повозку". О дальнейшем автопробеге Берты узнала вся Германия, пресса обратила серьезное внимание не только на ее путешествие, но и на автомобиль Карла Бенца. С этого времени и начался его путь к славе и успеху.

Первый автомобиль Бенца, сделанный в 1885 году, представлял собой трехколесный двухместный экипаж на высоких колесах со спицами. На него Бенц поставил свой новый четырехтактный бензиновый мотор с водяным охлаждением мощностью 0,9 лошадиных сил. Цилиндр располагался горизонтально над осью огромных задних колес и приводил их в движение через одну ременную и две цепные передачи. Большой, горизонтально расположенный маховик находился под двигателем. Он соединялся с коленвалом конической передачей и использовался для создания равномерного вращения и для запуска мотора. Электрическое зажигание питалось от гальванической батареи — это было более совершенное решение, чем калильные трубки Готлиба Даймлера, работавшего параллельно и независимо от Бенца (фирмы объединились только в 1926 году, образовав компанию «Даймлер-Бенц АГ»). В отличие от деревянной тележки Даймлера, автомобиль Бенца имел раму, спаянную из металлических трубок. Машина развивала смехотворную по нашим меркам скорость - 16 км/ч, но по тем временам это была весьма прогрессивная конструкция.

«Народный» автомобиль

В 1908 году Генри Форд воплотил в жизнь свою мечту, выпустив модель «Т» - надежный и недорогой автомобиль, который стал одной из самых массовых и популярных машин своего времени. В 1913 году Генри Форд начал работу по внедрению и установке в цехах предприятия непрерывной линии по

сборке автомобилей модели «Т». Это послужило началом настоящего индустриального переворота. Сборочная линия на первом заводе Форда в Хайдленд Парке в штате Мичиган (США) стала отправной точкой для развития массового производства во всем мире.

Самый дорогой автомобиль в мире Bugatti Veyron \$1,700,000.

5 января на LA Auto Show в Калифорнии был представлен Bugatti Veyron 16.4, самый быстрый, самый мощный и самый дорогой автомобиль в мире. Техническое чудо под названием Bugatti Veyron 16.4 обладает мощностью в 1000 лошадиных сил и разгоняется до 407 километров в час. А для набора 100 км/ч с места Bugatti Veyron требуется всего 2,8 секунды, это быстрее одного из самых быстрых мотоциклов класса "супер-спорт" Suzuki GSX-R1000!

Страница 2 «МАЗ. Легендарная история успеха»

Авторемонтное предприятие было основано после освобождения Минска, но еще успело «повоевать». Произведенные автомобили сразу же отправляли на фронт. В основном это были грузовики марки Studebaker, сборка которых велась до конца 1945 года. Кстати, именно на Studebaker устанавливались легендарные советские минометы «Катюша».



После окончания Великой Отечественной войны на территории предприятия осталось порядка тридцати американских грузовиков, которые еще долгое время использовались в мирных целях. В частности, для строительства столичного автозавода в новом месте. А позже - для доставки комплектующих из Ярославля в Минск.

Первые шаги

В августе 1945 года И.В.Сталин подписал указ о начале строительства автозавода в Минске. Работы велись с удивительной скоростью. В январе 1947 года, когда завод еще находился в стадии строительства, в Минск был доставлен бортовой грузовик Ярославского автомобильного завода ЯАЗ-200, который и стал прародителем «двухсотого» поколения грузовиков МАЗ.

Но время диктовало свои условия. Стране требовались строительные автомобили-самосвалы. Поэтому первые грузовики Минского автомобильного завода были копией прототипного самосвала ЯАЗ-205, который успешно прошел все заводские испытания, но так и не увидел свет под эмблемой ярославского медведя, зато стал первенцем Минского автозавода (МАЗ-205). Первым автомобилем Минского автозавода стал самосвал МАЗ-205.



Параллельно со строительством дополнительных цехов шла усиленная работа специалистов над запуском в серию первых пятитонных МАЗов. И к 7 ноября 1947 года пять грузовиков с заводским индексом МАЗ-205 были

«поставлены на колеса». Они приняли участие в праздничном параде, ознаменовав начало серийного производства первых в стране пятитонных самосвалов.

Так начиналась история МАЗа. От ремонтного предприятия - к заводу отверточной сборки импортных автомобилей. От американских грузовиков - к ярославским самосвалам.

Пять тонн

Вскоре освоили бортовой МАЗ-200, он оказался проще и дешевле самосвала - не требовалась гидроаппаратура для подъема кузова. Первые «двухсотые» оказались очень надежными и неприхотливыми. Буквально за несколько лет на базе этих среднетоннажников было разработано и запущено в серию большое количество модификаций. В 1951 году завод приступил к производству армейского МАЗ-200Г с откидными скамейками для солдат и защитным тентом. Седельный тягач МАЗ-200В с максимальной массой буксируемого полуприцепа 16,5 тонны пошел в серию уже в 1952 году. На тягач устанавливался более мощный двухтактный двигатель ЯАЗ-М-204В, развивающий мощность 135 л.с. А еще через год на базе «двухсотых» были спроектированы и выпущены опытные образцы первых отечественных полноприводных грузовиков. Этим вездеходам был присвоен новый заводской индекс, начинающийся с цифры «5» (седельный лесовоз — МАЗ-501, бортовые грузовики для нужд армии — МАЗ-502 и МАЗ-502А с лебедкой на переднем бампере). Несмотря на внешнюю схожесть полноприводных машин с МАЗами «двухсотого» семейства, внедорожники имели значительно более сложную конструкцию.

Двадцать пять тонн

К концу 1940-х годов в стране начала зарождаться атомная промышленность. В срочном порядке создавались тепловые и гидроэлектростанции. Для сооружения плотин на сибирских реках необходим был грузовик, доставляющий из каменных карьеров огромные гранитные глыбы весом в несколько десятков тонн. «Двухсотое» семейство для этих целей явно не годилось. Поэтому параллельно с разработками новых пятитонников готовились к выпуску опытные образцы карьерных самосвалов МАЗ-525 уникальной для того времени грузоподъемности — 25 тонн. В 1950 году был налажен серийный выпуск этих «тяжеловесов».

Первые двадцатипятитонники оснащались 12-литровыми танковыми силовыми агрегатами мощностью 300 лошадиных сил. Задний мост жестко крепился к раме без каких-либо рессор. Основным амортизатором служили огромные колеса диаметром 172 см. Расход топлива МАЗ-525 составлял 100-130 л на 100 км пути, максимальная скорость — 30 км/ч. МАЗ-525 в сцепке со специально разработанным в Свердловске самосвальным прицепом мог перевозить груз до 65 тонн. Советские конструкторы по праву гордились такой техникой. Белорусские самосвалы поставлялись во Вьетнам и даже строили плотины на реке Нил. Первый отечественный самосвал такой грузоподъемности использовался практически на всех великих стройках СССР вплоть до 1980-х годов.

Сорок тонн

Но и такого мощнейшего грузовика порой было недостаточно. 17 мая 1955 года приступили к разработке перспективного самосвала грузоподъемностью 40 тонн. И уже в марте 1957 года был организован пробный пробег «супертяжеловеса» тех времен - МАЗ-530. А в 1958 году 40-тонник был удостоен «Гран-при» на Всемирной промышленной выставке в Брюсселе. К сожалению, эти легендарные сорокатонники так и не пошли в массовое производство. Приблизительное количество выпущенных автомобилей - 30-40 штук.

В 1958 году производство карьерной спецтехники было перенесено на завод дорожных и мелиоративных машин в Жодино, положив начало строительству предприятия по производству сверхтяжелых самосвалов - БелАЗу.

Первые бескапотники

В течение 18 лет продукция Минского автомобильного завода оставалась неизменной - МАЗ-200 и МАЗ-205 доминировали в производственной программе автозавода. Выпуск устаревших «двухсотых» был прекращен только в 1966 году, когда им на смену пришло не менее легендарное поколение МАЗ-500.

Разработка бескапотных грузовиков «пятисотого» семейства была сопряжена с огромным количеством трудностей. Переход на принципиально новую компоновку - двигатель под кабиной - мог и не состояться. У такого решения было много противников. Мол, от добра добра не ищут. Но усилиями молодых специалистов в 1958 году началось изготовление двух опытных образцов нового грузовика — МАЗ-500 и МАЗ-503. К ноябрьским праздникам автомобили были отправлены на испытания. К лету 1961 года экспериментальный цех завода выпустил 122 машины двух типов. Эти МАЗы были направлены на испытания в автохозяйства различных республик Советского Союза. Леспромхозы Крайнего Севера приняли в экспериментальную эксплуатацию первые образцы нового полноприводного лесовоза МАЗ-509 и седельного тягача МАЗ-504. Где заканчиваются опыты и начинается серия, определить сложно, но факт в том, что от производства МАЗ-200 в Минске решили отказаться только в самом конце 1965 года. Принято считать, что последний МАЗ-200, сошедший с конвейера 31 декабря 1965 года, установлен на пьедестале возле центральной проходной Минского автомобильного завода. На самом деле «двухсотые» сходили с конвейера и в 1966 году, так как на складах завода осталось большое количество неиспользованных комплектующих. На конвейер было поставлено сразу девять модификаций «пятисотых»: бортовые грузовики, самосвалы с задней и боковой разгрузкой, седельные тягачи МАЗ-504 и МАЗ-504Б для работы в паре с самосвальным прицепом, а также автомобили-самосвалы с измененной жесткостью кузова для перевозки скальных пород. Новинка советского автопрома - полноприводный лесовоз МАЗ-509. В случае движения порожняком была предусмотрена возможность размещения прицепа-ропуса на шасси автомобиля.

В 1970 году «пятисотые» слегка доработали. Изменили вид радиаторной решетки, увеличили на одну тонну грузоподъемность бортового МАЗ-500.

Взросла до 85 км/ч и максимальная скорость нового семейства.

Для рейсов в Европу, особенно в далекие капстраны, в срочном порядке был разработан седельный тягач МАЗ-504В, который, в отличие от базового МАЗ-504А, мог буксировать полуприцеп грузоподъемностью 20 тонн. Впервые на тягачи установили V-образный восьмицилиндровый двигатель ЯМЗ-238 мощностью 240 л.с. Удлиненные рессоры улучшали плавность хода. Кабину сделали более комфортной — обеденный столик, противосолнечные козырьки, шторки, повышенная термо- и шумоизоляция. Ни один советский грузовик тех времен не мог обеспечить такого комфорта. Водителям «Совтрансавто» завидовали все коллеги. Полноприводные военные грузовики подвергались жесточайшим испытаниям.

В 1977 год в Европе приняли новые правила размещения световых приборов на грузовиках. Логично, что семейство МАЗ-500 второй раз модернизировали. Отдельные конструктивные элементы были доработаны и улучшены, но основные изменения коснулись внешнего вида автомобиля. Фары переместили в передний бампер, опять изменили вид радиаторной решетки. Модернизированным автомобилям дали новое «звучное» имя, которое положило начало запутанным длинным индексам. Например, бортовой грузовик МАЗ-500 был переименован в МАЗ-5335, седельный тягач МАЗ-504 - в МАЗ-5429. Во время последней модернизации «пятисотых» конструкторы МАЗа уже разрабатывали новое семейство автомобилей МАЗ-6422 с прямоугольной кабиной повышенной комфортности. Возникновение и развитие современных МАЗов берет свое начало именно с того момента. 19 мая 1981 года - очередная знаковая дата в истории Минского автозавода. Именно в этот день с конвейера сошел первый двухосный седельный тягач МАЗ-5432 нового перспективного семейства МАЗ-6422. Ровно через год в серию пошел и трехосный МАЗ-6422. Грузовики отличались от предыдущих поколений не только новой комфортабельной кабиной с панорамным стеклом и двумя спальными местами. Появился новый травмобезопасный руль, регулируемый по высоте и наклону, подрессоренные сиденья, сферические зеркала с электроподогревом. Впервые в отечественном автомобилестроении была применена бортовая система диагностики, позволяющая водителю, не выходя из кабины, проверить исправность основных узлов и агрегатов. Благодаря уменьшению расхода топлива и увеличению объема топливного бака грузовики нового семейства могли проехать без дозаправки горючим до 1.000 км. Дальше - больше. Очередная модернизация седельных тягачей позволила увеличить полную массу двухосных автопоездов с 36 до 38 тонн, а трехосных — с 38 до 42 тонн. Мощность ярославских двигателей была увеличена до 300 л.с. и 330 л.с. соответственно. В 1990 году поставили на производство автомобили семейства МАЗ-64221. Самым большим прорывом этих грузовиков стало увеличение ресурса в два раза по сравнению с МАЗ-5335, и в четыре раза по сравнению с МАЗ-500. Ресурс пробега составил 600 000 километров. Наряду с осваиваемыми в производстве автомобилями МАЗ-6430, эти грузовики производятся и по сей день. В 70-х годах «дальнобойные» МАЗы были лучшими грузовиками, производимыми на просторах СССР.



Для рейсов в Европу, особенно в далекие капстраны, в срочном порядке был разработан седельный тягач МАЗ-504В, который, в отличие от базового МАЗ-504А, мог буксировать полуприцеп грузоподъемностью 20 тонн. Впервые на тягачи установили V-образный восьмицилиндровый двигатель ЯМЗ-238 мощностью 240 лошадиных сил. Удлиненные рессоры улучшали плавность хода. Кабину сделали более комфортной - обеденный столик, противосолнечные козырьки, шторки, повышенная термо- и шумоизоляция. Ни один советский грузовик тех времен не мог обеспечить такого комфорта. Водителям «Совтрансавто» завидовали все коллеги.

Новый этап

Новая история Минского автозавода начинается с разработки легендарного автомобиля МАЗ-2000 Perestroika. Созданный в Беларуси автопоезд намного опередил свое время. Модульная конструкция не имела аналогов в мировом автомобилестроении. Победа белорусской конструкторской и дизайнерской мысли была признана на международном парижском Большом салоне автомобилестроения 1988 года. Есть данные, что несколько крупнейших предприятий Европы и Северной Америки приобрели патенты на MAZ-2000 Perestroika. К сожалению, этот легендарный автомобиль так и остался яркой мимолетной вспышкой белорусского автомобилестроения. Проект «MAZ-2000 Perestroika» не получил развития, отчасти из-за того, что слишком опережал реалии конца 80-х.

В 1989 году завод отпраздновал выпуск миллионного автомобиля. Им стал трехосный тягач МАЗ-64221



Но начало девяностых годов стало переломным этапом в истории завода. Из-за распада Союза Советских Социалистических Республик нарушились сложившиеся хозяйственные связи. Уменьшились объемы производства. Ярославские силовые агрегаты не могли угнаться за постоянно растущими экологическими нормами. Продукция Минского автозавода оказалась не в состоянии конкурировать с автомобилями ведущих мировых производителей.

В таких тяжелых условиях руководство завода приняло единственно верное решение. Уже в 1992 году на новом главном конвейере было начато производство опытного трехосного седельного тягача МАЗ-64226 с двигателем германской фирмы «MAN».

Дальнейшее внедрение новых моделей — это уже период современной истории Минского автомобильного завода.

Страница 3

«Из истории правил дорожного движения»

Первые строгие требования по правилам дорожного движения (во избежание увечья) в России были доведены «до сведения широкой публики» в 18 веке. Впервые в России водительские права получил извозчик в 1784 г. В городе кучерам ездить только на взнузданных лошадях малой рысью, а скоро отнюдь не ездить. Когда случится подъехать к перекрестку, осматриваться во все стороны, дабы кому повреждения не учинить или с кем не съехаться. На мостах карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и не скоро. Для хождения пеших, подле домов положены большие плашки каменные. Конным на оных камнях отнюдь не становиться, дабы тем не мешать ходить пешком.

На улицах ямщикам ни в коем разе не кричать, не свистеть, не звенеть и не бренчать.

Первый светофор появился в Англии в 1868 г. Это был газовый двухсекционный фонарь (красный и зеленый). Официально считается, что первый светофор был установлен в американском городе Кливленде 1914 году. Отцом этого изобретения стал инженер Джеймс Хог. Древний аппарат был двухцветным — красный и зеленый, а переключение цветов сопровождал звуковой сигнал. До американского инженера подобную аппаратуру создал также американец Лестер Вайр. Его вариант искусственного постового также работал от электрической сети, имел два световых сигнала — соответственно зеленого и красного цветов, но, правда, без звука. Это устройство вполне могло украсить американские улицы вместо появившегося два года спустя "музыкального" светофора, однако сей проект не получил, к сожалению, патента. В связи с историей светофора упоминают имя афроамериканского изобретателя Гаррета Моргана. Говорят, что он изобрел оригинальной конструкции светофор, увидев столкновение автомобиля и конного экипажа. Вообще, история создания светофоров начинается гораздо раньше. В середине 19-го века британец Джей Найд изобрел первого двухцветного регулировщика, который работал по принципу семафора с ручным управлением; его установили в Лондоне в 1868 году. Однако в результате технической неисправности аппарат стал причиной травмы полицейского, и его изъяли из обращения вплоть до разработки и установки нового запатентованного устройства. Трехцветные светофоры с использованием желтого сигнала были установлены в 1920 году в Детройте и Нью-Йорке. Авторами изобретений были Уильям Поттс и Джон Ф. Харрис.

В Европе светофоры сначала были установлены в 1922 году во Франции, а уже потом во всех остальных государствах. В Великобритании данное новшество украсило проспекты лишь 5 лет спустя. Первые трехцветные светофоры появились опять же на железной дороге, однако трио было немного другим: красный для "стоп", зеленый для "внимание", белый для "свободно". В то время как первые два имеют более-менее очевидное значение, белый сигнал стал головной болью для властей. Похожие огни, будь то звезды или уличные фонари, вводили в заблуждение машинистов, что приводило к фатальным столкновениям.

Красный цвет чаще всего ассоциируется с кровью и таким образом был выбран в качестве запрещающего сигнала. Символизируя опасную ситуацию, ведущую к серьезным последствиям, красный всегда выбирался в качестве цвета, побуждающего транспортные средства остановиться и тем самым избежать аварий.

Что касается зеленого, то причиной его использования также стал цветовой символизм. Как и в случае с красным, зеленый является источником человеческих эмоций. Он ассоциируется с чем-то расслабляющим (например, природой), что не будет иметь мощного негативного воздействия на водителей. Кроме того, зеленый цвет легко распознать ночью. Выбор желтого вызвал удивление. Многие считают, что он символизирует солнце, которое также считается расслабляющим и в то же время привлекающим внимание элементом. Светофоры эволюционировали на протяжении последних лет, особенно в области их эффективности для дальтоников. Уполномоченные многих стран по-разному решали этот вопрос, будь то светофоры с двойным красным светом или секциями разной формы. Так или иначе, классический дизайн приходилось немного менять.

Поскольку дальтонизм - это одна из наиболее распространенных форм нарушения зрения, в наши дни к красному примешивается немного оранжевого - в таком случае дальтоники способны заметить стоп-сигнал. С той же целью в зеленый добавляется оттенок синего.

К основным видам светофоров относятся пешеходный и транспортный. Несмотря на то, что сейчас мы все привыкли к светофором, водитель обязан знать сигналы регулировщика.

Появление дорожных знаков

В России при царе Алексее Михайловиче впервые стали устанавливать высокие столбы через каждую версту (верстовые столбы) между Москвой и селом Коломенским. Их прозвали «коломенскими верстами». При Петре I на больших дорогах столбы стали окрашивать полосами. Они есть и сейчас, и называются километровыми указателями.

Современные дорожные знаки разнообразны, окрашены в яркие цвета и видны издали. Раньше каждое государство имело свои дорожные знаки.

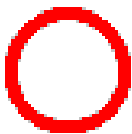
Теперь дорожные знаки одинаковы во всех странах. Дорожные знаки устанавливаются на правой стороне дороги так, чтобы все участники дорожного движения видели их в любое время суток. Каждый знак имеет свою форму и цвет. На них нанесены различные рисунки, буквы, слова. Все знаки делятся на предупреждающие, запрещающие, предписывающие, опознавательные и указательные знаки. Всего существует 233 дорожных знака.



Эти знаки предупреждают водителей о возможной опасности на дороге. Они имеют форму треугольника с красной каймой, называются предупреждающие.



Эти знаки разрешают движение пешеходов и транспорта в указанном месте и направлении. Они имеют форму круга синего цвета-это предписывающие знаки.



Эти знаки запрещают движение пешеходов и машин. Они имеют форму круга белого цвета с красной каймой- запрещающие знаки.



Знаки сервиса сообщают о расположении населенных пунктов, стоянок, остановок транспортных средств, пешеходных переходах. Они имеют форму квадрата или прямоугольника синего цвета.

Преподаватель: Предмет «Правила дорожного движения» вы будете изучать, став учащимися нашего колледжа, но каждый из нас и сейчас должен помнить, от соблюдения правил дорожного движения зависит безопасность его участников. В завершение нашей встречи я хотела бы познакомить вас с нашим учащимся- выпускником_____.

Учащийся выпускник:

-Уважаемые, ребята! Правильный выбор профессии позволит вам полностью реализовать свой потенциал, избежать разочарования, оградить себя от неуверенности в завтрашнем дне. Выбор можно считать успешным, правильным, если пересекаются требования рынка, возможности и желания самого человека. Если вы любите автомобили так, как люблю их я, _____, учащийся 3-го курса Волковисского государственного аграрного колледжа», специальности «Эксплуатация, ремонт и обслуживание автомобилей», тогда нам с вами по пути.

Любовь к технике на колесах у парней в крови. Я всегда знал, что автомобиль не будет для меня ни роскошью, ни средством передвижения. Автомобиль будет моей работой, моей жизнью. Кто еще может похвастаться тем, что его детская мечта сбылась?

Моя профессия – моё богатство. Ведь в любой мужской компании – я свой человек. Друзья знакомят меня со своими автомобилями, доверяют их ремонт. Мои знания и умения делают меня востребованным в обществе и на рынке труда. Я на своём месте! А вы свой выбор сделали?

Слесарь по ремонту автомобилей, водитель автомобиля – профессии для настоящих мужчин!

А в завершение нашей встречи мы приглашаем вас на заочную экскурсию по нашему учреждению образования и специальностям, по которым осуществляем подготовку.

[Презентация к устному журналу «Первый шаг к профессии»](#)

Добро пожаловать в наш колледж!