

– відчуття аудиторії, урахування її емоційного настрою, ставлення до навчального курсу, теми; питання до викладача; вступ, який забезпечує увагу та зацікавленість слухачів; апеляція до їхніх пізнавальних, практичних, професійних інтересів; привертання підвищеної уваги до певних аспектів навчальної інформації;

– прогнозування можливих запитань, реплік та інших дій слухачів;

– спостереження за реакцією аудиторії та внесення відповідних змін у процес навчального заняття (зміна швидкості та гучності мовлення, паузи, гумор, жарт, нейтралізація «криз уваги», влучна реакція на перешкоди, що виникають та ін.);

– постановка риторичних, апелятивних, альтернативних запитань; застосування проблемного викладу матеріалу, методу «провокацій»; діалог зі слухачами, міркування вголос, навмисна помилка, висвітлення дискусійних аспектів; запрошення висловити власну думку, ставлення до позитивних і негативних наслідків нових підходів; заперечення, розповідь про власний досвід; пропозиція ставити запитання викладачу, заохочення таких запитань тощо.

Корегуючи свою діяльність за зворотним зв'язком, викладачу слід орієнтуватися в основному на усереднену реакцію аудиторії, але з урахуванням реагування окремих слухачів. Засоби впливу мають бути адекватними діям аудиторії.

Д.С. Козодой

ДО ПИТАННЯ ТЕОРЕТИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ ОПЕРАТИВНО-РЯТУВАЛЬНИХ ПІДРОЗДІЛІВ З ЛІКВІДАЦІЇ НАСЛІДКІВ АВАРІЙ З НЕБЕЗПЕЧНИМ ВАНТАЖЕМ

Розвиток технологій обумовлює появу нових найменувань вантажів, які мають високу ступінь небезпеки. Відповідно, частка речовин, виробів і матеріалів, що володіють вказаними властивостями, у загальному вантажопотоці залізничного транспорту постійно збільшується. Споживачами речовин, виробів і матеріалів, що володіють небезпечними властивостями, є переважна більшість галузей промисловості України, що викликає необхідність у практично безперервному перевезенні таких речовин залізничним транспортом. За таких умов інтенсифікація перевезень небезпечних вантажів зростає імовірність виникнення аварійних ситуацій з небезпечними вантажами.

Аварійні ситуації при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом можуть призводити до тяжких наслідків: загибелі людей і тварин, значним руйнуванням, забрудненню місцевості та інше. Оперативність і правильність прийняття рішень з ліквідації наслідків аварійної ситуації відіграє важливу роль.

Чинними в Україні нормативними документами передбачено, що ліквідація наслідків аварійних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів на залізничному транспорті може здійснюватися як силами спеціалізованих підрозділів Укрзалізниці, так і відповідними формуваннями Державної служби України з надзвичайних ситуацій.

У разі ліквідації наслідків аварійних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів силами Укрзалізниці, відбудовні та пожежні поїзди діють за своїми тактико-технічними можливостями. Особовий склад поїздів і працівників залізниць, що залучені до ліквідації наслідків аварійних ситуацій, забезпечується засобами індивідуального захисту та навчається правилам користування ними. Також законодавством передбачено обов'язкове проведення спеціального навчання з персоналом залізниць, що залучається до ліквідації наслідків аварійних ситуацій. Метою такого навчання є, насамперед, вивчення специфічних властивостей небезпечних вантажів, отримання знань з планування і реалізації заходів щодо ліквідації наслідків аварійних ситуацій з урахуванням властивостей конкретного вантажу, впровадженню заходів захисту життя та здоров'я особового складу.

У разі виникнення аварійної ситуації з небезпечними вантажами дирекції залізничних перевезень залучають до ліквідації наслідків аварійної ситуації фахівців Державної служби України з надзвичайних ситуацій, найближчих підприємств, пожежних підрозділів, інших служб населених пунктів та об'єктів згідно з планами взаємодії, які створюються відповідно до постанови Кабінету Міністрів України "Про єдину державну систему запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру" (Єдина державна система). Залучені фахівці та організації прибувають на місце аварійної ситуації із засобами та технікою, ЗІЗ, необхідними для ліквідації її наслідків, використовують засоби, що вказані в аварійних картках, а також специфічні нейтралізатори, методи й засоби.

Як показує досвід, за допомогою до органів Державної служби з надзвичайних ситуацій, фахівці залізниці звертаються у ситуаціях, коли спостерігається виникнення великомасштабних аварій з тяжкими наслідками. В таких випадках на перший план виходить поруч з практичною підготовкою ще й рівень теоретичних знань стосовно першочергових дій в залежності від властивостей небезпечних вантажів.

Однак, на практиці виявляється ситуація, коли особовий склад ДСНС, що залучається до ліквідації наслідків тяжких аварій, може опинитися не підготовленим до ефективної роботи з певними видами вантажів внаслідок відсутності спеціального навчання з цих питань. Це, в свою чергу, може наразити на додаткову небезпеку фахівців особового складу та значно ускладнити процес ліквідації наслідків.

Виходячи з цього, актуальним є вирішення питання щодо впровадження такого спеціального навчання з питань ліквідації аварійних

ситуацій з небезпечними вантажами. Необхідно розробити відповідну програму та порядок проведення такого навчання з особовим складом, який планується використовувати при ліквідаційних роботах вказаного напрямку та закріпити це відповідними змінами у нормативній документації.

Є.Є. Счастний, В.В.Захарченко

ОСОБЛИВОСТІ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ СЛУХАЧІВ ІПК У ЗВ'ЯЗКУ З ВВЕДЕННЯМ НОВИХ НАВЧАЛЬНИХ ПРОГРАМ

Нові навчальні програми для слухачів навчально-наукового центру перепідготовки (ННЦП) інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів УкрДУЗТ в 2016-2017 навчальному році повинні включати два напрямки. Перший пов'язаний зі змінами навчальних програм рівня «бакалавр» у зв'язку з обмеженнями за кількістю дисциплін і кредитів на кожен дисципліну. Цей напрямок стосується ННЦП в невеликому ступені, тому що прийом на другу вищу освіту для отримання диплома спеціаліста не проводився. Тому відповідні корективи вносяться до вже існуючих навчальних програм для слухачів центру, що завершують навчання в поточному навчальному році. Другий напрямок пов'язаний з планами підготовки магістрів за двома дипломами - національного магістра і магістра CNAM за фахом «менеджер систем високошвидкісного руху». З одного боку, дисципліни навчальних планів багато в чому доповнюють одна одну. З іншого боку, набір дисциплін французької академії включає блок з дев'яти загальних дисциплін та семи дисциплін спеціалізації «експлуатація», який повинен бути прочитаний в необхідному обсязі аудиторних годин за встановлений термін навчання. Також необхідно час для підготовки кваліфікаційної роботи магістра. Тому було вирішено провести в рамках першого навчального року три сесії, на яких читаються дисципліни проекту ТЕМПУС для всіх навчальних груп. Крім того, в ці ж сесії додано деякі дисципліни навчального плану за фахом. Це дисципліни, які включають об'ємні індивідуальні завдання. На третій сесії викладачі не тільки приймають іспити і заліки, але також читають низку дисциплін магістерської спеціальності. Остання сесія у вересні другого навчального року дозволяє повністю провести весь необхідний обсяг аудиторних занять з урахуванням коректив годин з суміжних дисциплін обох навчальних планів. Навчальний цикл завершується в грудні другого року навчання, коли слухачі (студенти) захищають кваліфікаційну роботу магістра, що включає розділи за обома напрямками підготовки. Таким чином самостійна робота студентів центру перепідготовки включає не тільки звичайне для студентів заочної форми навчання виконання індивідуальних завдань протягом навчальних семестрів, але також додаткову самостійну роботу в літній період. Це