

шей стене с помощью химических анкеров, привод электрический (220v, 380v) тросовый (тельфер), габариты платформы 2×2 м², масса = 2000 кг, высота подъема = 6 м, скорость подъема = 0,15 м/с, мощность привода = 3,5 кВт, время подъема/спуска = 40 с.

На отечественном рынке подъемно-транспортного оборудования имеется достаточно производителей, продукция которых удовлетворяет вышеописанным техническим и рабочим параметрам подъемника, при этом с лицензией на изготовление подъемников (лифтов) для инвалидов. Набор стандартного оборудования, программное обеспечение и предлагаемый монтаж специалистами завода-изготовителя вполне могут быть адаптированы под техническое задание. Существенным здесь является «плавающее» место остановки пассажирской платформы в нижнем положении, так как координаты причала, на который «садится» платформа подъемника, меняются по вертикали вместе с уровнем воды. Эта проблема технически может быть решена датчиком-концевиком, который крепится на днище платформы и служит для размыкания питания кнопки спуска.

Предложенное решение высадки-посадки пассажиров с судна на берег с помощью подъемника является более комфортным и безопасным, удовлетворяет требованиям, предъявляемым к транспортным услугам для людей с ограничениями жизнедеятельности, актуально и своевременно вписывается в общегосударственные задачи по улучшению инфраструктуры прибрежных зон и развития внутреннего водного туризма.

Список литературы

1 Пристани в Приволжском федеральном округе [Электронный ресурс] // Яндекс Карты. – Режим доступа : <https://yandex.ru/maps/47/nizhny-novgorod/search/Пристани/>. – Дата доступа : 08.09.2024.

2 Постановление Правительства РФ от 29 марта 2019 г. № 363 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда».

3 Приказ Федерального агентства морского и речного транспорта от 30 октября 2015 года № 115 «Об утверждении плана мероприятий Федерального агентства морского и речного транспорта по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и предоставляемых на них услуг» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://mintrans.goy.ru/documents/2/4679>. – Дата доступа : 08.09.2024.

4 График уровня воды в реке Волга у г. Нижний Новгород [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.sntbugorok.ru/level/uroven-vody-v-volge-na-segodnya-u-nizhnego-novgoroda#graph>. – Дата доступа : 08.09.2024.

5 ГОСТ 34682.2–2020 (EN 81-41:2010). Платформы подъемные для инвалидов и других маломобильных групп населения. Требования безопасности к устройству и установке. Часть. 2. Платформы с вертикальным перемещением. – Введ. 2021.06.01. – М. : Стандартинформ, 2020. – 94 с.

6 Гордлеева, Ю. И. Модернизация причалов в соответствии с требованиями для маломобильных граждан населения (мгн) [Электронный ресурс] / И. Ю. Гордлеева, С. Д. Гордлеев // Транспорт. Горизонты развития. 2024 : материалы IV Междунар. науч.-пром. форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – Режим доступа : https://vf-река-море.рф/2024/4_4pdf. – Дата доступа : 08.09.2024.

УДК 811.112.2

К ВОПРОСУ О ТЕКСТАХ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПРИ ОБУЧЕНИИ ЧТЕНИЮ НА ИНОСТРАННОМ ЯЗЫКЕ

Н. А. ГРИШАНКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Интенсивная работа над текстом, содержание которого уже известно, психологически не оправданна. Мы считаем, работа в группе в значительно большей степени, чем это обычно бывает, должна быть направлена на выработку у студентов тех речевых умений и навыков, которые являются одной из целей обучения, т. е. умение понимать незнакомый иноязычный текст.

Результаты этого опыта заинтересовали нас по трём причинам.

Во-первых, чтение и перевод текста, подготовленного дома, в аудитории УВО является нерациональным расходом аудиторного времени. В ряде случаев нам приходилось замечать и ранее, что эпизодическое введение новых, незнакомых текстов по вопросам безопасности пассажирских перевозок вызывало большую заинтересованность и мобилизацию со стороны студентов; чтение новых по содержанию текстов было для них самопроверкой, выявлением своих возможностей в понимании незнакомой иноязычной информации. Необходимо оговориться, что введение в аудито-

рии незнакомых текстов по вопросам безопасности пассажирских перевозок отнюдь не исключает самостоятельной глубокой работы студентов над учебным текстом. Речь идет о контроле проделанной работы, а именно, о проверке знаний и умений на новом материале.

Во-вторых, на устном экзамене по иностранному языку мы предлагаем обучаемым, не пользуясь словарём, понять, прочитать вслух, перевести (частично) и пересказать незнакомый текст по специальности. Это требование вполне обоснованно, так как именно такое умение и нужно будет специалисту. Логически напрашивается вывод, что это умение мы и должны систематически вырабатывать в курсе обучения иностранному языку, целенаправленно тренируя навыки быстрой ориентации и отыскания логических связей в незнакомом тексте по вопросам безопасности пассажирских перевозок.

В-третьих, у нас возникло предположение (в дальнейшем не оправдавшееся), что, задавая на дом один текст для чтения и перевода и контролируя его усвоение по другому тексту приблизительно такого же объёма, мы можем получить существенный выигрыш в объёме читаемых текстов, возможно, даже вдвое. Поэтому кафедрой славянских и романо-германских языков издано пособие «Немецкий язык для инженера» для студентов 1 курса, изучающих специальность 1-37 02 «Железнодорожный транспорт» [1]. Пособие состоит из текстов по транспорту, снабжённых списками слов, подлежащих активному усвоению, лексических и грамматических упражнений и, что является самым главным, приложения к пособию, параллельных текстов, получивших условное название «дублей». «Тексты-дубли» имеют иное содержание, чем основные тексты, повторяют в основном (на 90–95 %) отобранный список-минимум слов основных текстов, включают все грамматические явления, подлежащие усвоению и частично лексику, не вошедшую в список-минимум. «Дубли», разумеется, опираются и на лексику всех предыдущих текстов, причем нередко гораздо основательнее, чем основной текст. Содержание «дублей» во многих случаях связано с содержанием основного текста (например, по теме «Перспективы развития транспортной системы», тексты «Европейская система обеспечения для безопасности движения поездов» и «Система сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ)» [2, с. 7, 51, 70].

Следует заметить, что работа по описываемому пособию [1] проводилась в группах, имеющих два занятия в неделю. За год обучения студентов по пособию «Немецкий язык для инженера» выявились как положительные стороны работы с «дублёрами», так и недостатки. Одновременно вскрылись связанные с этим методом трудности.

К преимуществам работы с незнакомым текстом следует в первую очередь отнести то, что она расширяет языковой опыт студента, давая ему возможность встретиться со знакомыми языковыми формами и узнавать их в новом контексте, причем не в изолированных предложениях (как это обычно бывает в упражнениях), а в логически связанных отрывках. Не менее важным, на наш взгляд, является сам процесс беспереводного понимания нового текста в аудитории, который приучает обучаемых вникать в смысл читаемого, мобилизуя при этом весь свой языковой «багаж», а также пользоваться языковой догадкой. По наблюдению экзаменационной сессии, студенты в большинстве своём показывают большую лёгкость и точность понимания текста, быстрее справляются с экзаменационными устными и письменными заданиями, чем год назад. Выросло число обучаемых, значительно превышающих принятую норму экзаменационной письменной работы, т. е. переводящих письменно до 2000 печатных знаков и больше в академический час.

Конечно, нельзя утверждать, что навык чтения и понимания текста у студентов улучшился лишь в связи с новым методом работы. Необходимо учесть, что в какой-то степени повысился уровень знаний у абитуриентов. К тому же, введя новое пособие во всех группах, изучающих немецкий язык по транспортной специальности, мы не выделили экспериментальных групп, и поэтому не располагаем цифровыми данными.

Следует отметить, что при работе по нашему пособию наблюдается значительная активность и интерес, проявляемые студентами при чтении текстов-«дублей» в аудитории. Кроме того, возросла ответственность обучаемых при самостоятельном переводе основных текстов пособия. Это связано с тем, что «дубль» можно хорошо прочитать и понять лишь после добросовестной работы над основным текстом.

Наибольшей трудностью, с которой мы встретились, был подбор «дублей», ибо найти текст, близкий по содержанию к основному и который включил бы большую часть слов основного текста, было крайне нелегко; но и найдя такой текст, авторы часто сталкивались с необходимостью его

адаптации, порой весьма существенной. Это требовало от составителей пособия хотя бы общего представления о научной проблеме, излагаемой в тексте.

Как показал опыт работы с пособием, введение текста-«дубля» для работы в аудитории не имеет каких-то принципиальных недостатков. Наоборот, оно оказалось очень целесообразным. Однако трудности подбора «дублей» могут быть серьезным препятствием при создании пособий для подобного рода работы.

Необходимо признать, что наши надежды на серьезное увеличение объема читаемого материала за счёт «обзорных дублей» оправдались только частично. Это объясняется довольно большим объемом текущих заданий по всем аспектам (упражнений в разговорной речи, грамматических и лексических упражнений и т. д.), что лишало нас возможности вводить текст-«дубль» на занятии после первой самостоятельной проработки студентами основного текста.

В заключение хотелось бы отметить, что языковой материал текста, который многократно читается и анализируется в группе, усваивается хуже, чем тот же самый материал, поданный в нескольких коротких и разных по содержанию текстах, каждый из которых читается в группе только один раз.

Обучение чтению и беспереводному пониманию текстов по вопросам безопасности пассажирских перевозок с использованием текстов-«дублей» может иметь успех лишь при условии, если «дубли» соответствуют следующим требованиям, а именно: а) уровень трудности тот же, что и основного текста; б) связность и логичность изложения; в) полное повторение грамматических явлений основного текста; г) полное или почти полное повторение слов из списка-минимума основного текста; д) включение ранее изученных грамматических явлений в лексику; е) отсутствие новых слов и выражений за исключением тех, значение которых явствует из контекста.

Соблюдая эти условия при подборе текстов-«дублей», мы считаем систематическое чтение нового текста по вопросам безопасности пассажирских перевозок в аудитории рациональным методом.

Список литературы

1 Гришанкова, Н. А. Немецкий язык для инженера : пособие / Н. А. Гришанкова, М. Н. Липская. – Гомель : БелГУТ, 2022. – 223 с.

2 Основные понятия и определения на железнодорожном транспорте : словарь-справочник по изучению железнодорожной терминологии на русском, английском, немецком, французском и испанском языках / Д. В. Захаров [и др.] ; под ред. Н. А. Гришанковой. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 76 с.

УДК 628.9

ПЕРЕХОД К НОРМИРОВАНИЮ СРЕДНЕЙ ОСВЕЩЕННОСТИ ПРИ ИСКУССТВЕННОМ ОСВЕЩЕНИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЛАТФОРМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

И. С. ЕВДАСЁВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В книгах одного из ведущих советских светотехников Г. М. Кнорринга еще в 70-х гг. прошлого века отмечалось, что «нормирование при общем равномерном освещении минимальной, а не средней освещенности является устаревшей традицией, восходящей к 1928 г., когда создавались первые нормы гигиенического минимума» [1]. Однако эта практика для рабочих мест внутри зданий и части наружных территорий применяется в Республике Беларусь до сегодняшнего дня, о чем свидетельствует основной нормативный документ СН 2.04.03–2020 [2].

В других странах ЕАЭС уже начат переход к нормированию средней освещенности. Например, в 2013 г. в Российской Федерации введен в действие ГОСТ Р 55710–2013 [3] с нормами по средней освещенности рабочих мест. Правда эта попытка перехода не может быть признана удачной, так как параллельно с этим стандартом действует множество нормативных актов, в которых регламентируется нормирование минимальной освещенности. При этом сам стандарт разработан на базе европейского аналога EN 12464-1 (2011) «Свет и освещение. Освещение рабочих мест. Часть 1: Внутреннее освещение рабочих мест». Принципы нормирования в европейском стандарте направлены на создание моделирующего освещения «для объемного восприятия объектов, выявляющее глубину, контуры и текстуру объекта различения или человека» [3] и пока не нашли широкого применения при проектировании в странах ЕАЭС.