

Обращает на себя тот факт, что мобильная учеба вносит свой вклад в решение проблем энергосбережения: ЭВМ ЕС-1020 потребляло 25000 Вт, настольный персональный компьютер ~ 100 Вт, смартфон < 3 Вт.

Реализация элементов мобильной учебы требует создания беспроводного доступа Wi-Fi для мобильных устройств (смартфонов, планшетов) к электронным ресурсам университета. Одним из способов организация зон беспроводного доступа к ресурсам учебной локальной сети университет и доступа к сети Интернет является локальное подключение точек доступа Wi-Fi (беспроводных маршрутизаторов) к локальной сети университета.

В настоящее время в университете существует точка доступа Wi-Fi в компьютерном классе кафедры «Микропроцессорная техника и информационно-управляющие системы».

При реализации беспроводных сетей с выходом в Интернет используются интегрированные устройства, включающее в себя точку доступа Wi-Fi (приёмопередатчик, выполняющий роль беспроводного сетевого концентратора, для клиентов беспроводной сети), маршрутизатора с функцией преобразования IP-адресов (NAT), DHCP-сервер, сетевой коммутатор LAN и межсетевой экран.

Такие точки доступа устанавливаются в аудиториях, где проводятся занятия. В этом случае студенты и преподаватели, имеющие мобильное устройство с беспроводным адаптером стандарта Wi-Fi, могут подключиться к серверу локальной сети или к Интернету.

Любой университет может реализовать проект дистанционной системы образования с помощью распространяемой по бесплатной лицензии учебной платформы Moodle.

Эта компьютерная программа позволяет организовать учебный процесс практически по любой дисциплине посредством компьютеров, установленных в компьютерных классах университета, компьютеров, подключенных к компьютерной сети университета и компьютеров, которые имеют доступ к компьютерной сети университета и сети Интернет. С целью возможности использования мобильных устройств версии программы Moodle 2.2 и выше поддерживают темы, которые настроены и оптимизированы для смартфонов и планшетов, работающих под управлением операционной системы Android, что делает удобным просмотр учебного контента на мобильном устройстве – смартфоне или планшете.

УДК 656.2(476)

## ПОВЫШЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КВАЛИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ В 1960–1965 ГОДЫ

*Н. А. РЯБЦЕВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В 60-е годы на Белорусской железной дороге началась коренная научно-техническая реконструкция. Важное значение для повышения веса, скорости и усиления безопасности движения поездов имели замена значительной части паровозного парка локомотивами серии Л и др., перевод локомотивов на жидкое топливо, а также завершённый в 1957 г. перевод подвижного состава с винтовой на автоматическую сцепку. Интенсивно продолжалось внедрение достижений научно-технического прогресса: устанавливались системы диспетчерской централизации на станциях участков, перегонные оборудовались устройствами автоблокировки с локомотивной сигнализацией, а станции – устройствами электрической централизации, узловыми станциями – устройствами маршрутно-релейной централизации блочного типа. На базе продолжавшейся технической реконструкции совершенствовались технологические процессы организации управления перевозочным процессом.

Достижения науки и техники ставили не только задачи в деле подготовки инженеров и техников по новым специальностям для Белорусской железной дороги, но и введение новых форм и методов повышения квалификации персонала. Этому способствовало осуществление на железнодорожных магистралях мероприятий по выполнению принятого Постановления Совета Министров СССР № 577 от 3 июня 1960 г. «О системе повышения квалификации руководящих и инженерно-технических работников отраслей народного хозяйства и работников государственного аппарата».



В этот период значительное внимание начало уделяться повышению профессиональной квалификации и технико-экономических знаний инженерно-технических работников железной дороги с отрывом от производства, которая производилась по разнарядке МПС СССР при железнодорожных институтах со сроком обучения 2–3 месяца. В 1961 – 1962 гг. такие курсы уже окончило 60 чел.

Курсы повышения квалификации были организованы при Гомельском, Брестском и Оршанском железнодорожных техникумах. В Гомельском железнодорожном техникуме в 1961 г. были организованы двухнедельные курсы по повышению профессиональной квалификации для 348 начальников станций и их заместителей по грузовой работе, коммерческих ревизоров, заведующих грузовыми дворами, начальников грузовых отделов отделений и начальников погрузочных пунктов. Особое внимание на этих курсах было уделено изучению правил крепления грузов на открытом подвижном составе, правил перевозок опасных и негабаритных грузов.

За пятилетку в институтах и техникумах с отрывом от производства в среднем каждый год повышали профессиональную квалификацию 156 инженерно-технических работников Белорусской железной дороги.

Наиболее массовый характер носило повышение квалификации инженеров и техников без отрыва от производства. Повышение профессиональных и технико-экономических знаний инженерно-технических работников на годичных заочных курсах повышения квалификации проходило в Белорусском институте инженеров железнодорожного транспорта, Брестском, Гомельском и Оршанском железнодорожных техникумах. Уже в 1961 г. на курсах повышения квалификации в вузе обучалось 320 инженеров и техников по специальностям: «Эксплуатация железных дорог», «Путь и путевое хозяйство», «Вагоны и вагонное хозяйство», «Сигнализация, централизация, блокировка и связь на железнодорожном транспорте». В 1962 г. наряду с существующими специальностями были открыты новые: «Бухгалтерский учет», «Промышленное и гражданское строительство», «Тепловозное хозяйство», «Экономика и организация железнодорожного транспорта», «Энергетическое хозяйство». Если в 1962 г. в БелИИЖТе и железнодорожных техникумах повышали квалификацию без отрыва от производства 176 инженеров и техников, то в 1965 г. эта цифра составила 258 чел.

Новой формой повышения квалификации без отрыва от производства в 60-е гг. инженерно-технических кадров явились общественные университеты технического прогресса. Одним из первых в Беларуси в 1959 г. был создан 2-летний общественный университет технических знаний при БелИИЖТе с механическим, строительным, транспортным и общетехническим факультетами.

С целью повышения теоретических знаний, изучения новой техники и передовой технологии командирами и инженерно-техническими работниками аппарата управления и хозяйственных единиц Белорусской железной дороги при Дорожном Доме техники с 1 октября 1961 г. был организован одногодичный университет технического прогресса. В качестве лекторов привлекался профессорско-преподавательские состав БелИИЖТа и руководящие работники дороги.

При Брестском отделении Белорусской железной дороги начал работать университет по охране труда и технике безопасности, на котором в 1963 г. повышали квалификацию 50 человек.

В 1965 г. при Доме научно-технической информации и пропаганды создается одногодичный университет научной организации труда, который имел филиалы на Брестском, Могилевском, Витебском, Барановичском, Кричевском и Осиповичском узлах.

Открытие университетов технического прогресса и научной организации труда на отделениях Белорусской железной дороги дало еще больше возможности инженерно-техническим работникам повысить профессиональную квалификацию и технико-экономические знания без отрыва от производства.

С 1963 г. специалисты с высшей и средней квалификацией занимались на заочных 2-годичных экономических курсах повышения квалификации, которые организовывались при Обкомах КГБ и при Минском институте народного хозяйства.

Таким образом, в начале 60-х годов появились новые формы и методы повышения квалификации специалистов с высшим и среднетехническим образованием на Белорусской железной дороге. Это давало возможность каждый год более 3,5 тысячам инженерам и техникам в годы коренной научно-технической реконструкции железнодорожного транспорта своевременно знакомиться с научными достижениями новой техникой, внедряемой в производство.