

Харківський професійний ліцей залізничного транспорту
61017, м. Харків, вул. Сіриківська, 41
Харьковский профессиональный лицей
железнодорожного транспорта
61017, г. Харьков, ул. Сериковская, 41
Kharkov professional lycée of a railway transport
61017, Serikovska street, 41, Kharkov

ОСОБЛИВОСТІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ МАШИНІСТІВ ВИСОКОШВИДКІСНИХ ПОЇЗДІВ У ФРАНЦІЇ

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими, практичними завданнями. На сучасному етапі розвитку суспільства в умовах реформування системи професійної освіти і залізничної галузі України зокрема, правомірно виникає необхідність активного пошуку нових можливостей і резервів якісної підготовки робітничих кадрів, здатних до формування розвиненого професійного самовдосконалення відповідно до вимог конкретної професійної діяльності.

Аналіз діяльності ПТНЗ залізничного профілю, Лубенського і Харківського Центрів професійного розвитку персоналу (ЦПР), Регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» дозволяє стверджувати, що фахова підготовка учнів ліцеїв залізничного профілю і слухачів ЦПР являє собою одну зі складових всебічного розвитку особистості у професійно-технічній школі [2; 5; 6; 8]. Але, з урахуванням перспектив євроінтеграції, домінуючими в підготовці майбутнього працівника локомотивної бригади сучасного транспортного засобу (електровоза, тепловоза, моторвагонного і спеціального самохідного рухомого складу) є: фахова спрямованість особистості, пріоритет засвоєння спеціальних знань, умінь і навичок, досягнення особою певного ступеню професійної майстерності працівника, визнаної колективом підприємства. Ці обставини зумовлюють необхідність вивчення європейського досвіду підготовки майбутніх залізничників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Досліджуючи специфіку вітчизняної фахової підготовки [2; 6] і досвід зарубіжних країн [1] та безумовного лідера залізничної галузі, яким є Франція [4], доцільно зазначити, що внаслідок внутрішнього розподілення праці в рамках відповідної професії виникло поняття «фах», яке тлумачиться як «вид заняття, трудової діяльності, що вимагає певної (спеціальної) підготовки і є основним засобом існування людини» [7, с. 570].

В Енциклопедії професійної освіти категорію «фах» автори трактують як «сукупність

знань, навичок та умінь, набутих в результаті освіти, що забезпечують людині постановку та вирішення певного роду професійних завдань», а також є «основним елементом структури змісту професійного навчання» [3, с.146]. Повною мірою це стосується й майбутніх спеціалістів залізничної галузі України, зокрема й працівників локомотивного господарства.

Мета статті: висвітлити основні аспекти фахової підготовки та специфіку праці майбутніх залізничників – машиністів локомотива, моторвагонного рухомого складу провідного французького залізничного оператора – французької компанії SNCF, що займається прискореними і швидкісними вантажними та пасажирськими перевезеннями держави як на внутрішніх магістральних напрямках, так й на ділянках спільної мережі залізниць країн-учасниць Європейського Союзу (ЄС).

Виклад основного матеріалу дослідження. Із середини 70-х років XX ст. у французькій залізничній компанії SNCF чинним наказом уряду країни посада помічника машиніста пасажирського руху, як така, була ліквідована. Тому, в наші часи, машиніст пасажирського локомотива, моторвагонного рухомого складу (електропоїзда) повинен керувати рухом поїзда самостійно, тобто одноосібно.

У середньому за три доби тижневої роботи в локомотиві чи кабіні електропоїзда машиніст проїздить шлях понад 4500 км. Згідно встановленого і багаторазово перевіреного на практиці посадового регламенту перед початком руху машиніст зобов'язаний перевірити: готовність поїзда до початку його відправлення зі станції; перевірити надійність зчеплення локомотива з першим вагоном; отримати і перевірити поїзні документи; перевірити роботу гальм; роботу систем і агрегатів локомотива; перевірити роботу поїзної радіостанції та систем гучного оповіщення пасажирів; перевірити роботу автоматичних дверей; систем сигналізації; освітлення; опалення і вентиляції; упевнитися в наявності пристроїв пожежогасіння та функціонуванні апаратури захисту і контролю пиль-

ності машиніста та безпеки руху поїзду.

У процесі ведення поїзда по перегонах і станціях машиніст-оператор, повинен бути дуже уважним і чітко визначати моменти зниження руху поїзда, початку й закінчення процесу гальмування щоби зупинити рухомий склад точно, відповідно довжині конкретної платформи, роздільного пункту або залізничної станції, а також, своєчасно обмежувати силу тяги локомотива із метою недопущення буксування чи юзу колісних пар. Він має економно витратити електричну енергію на тягу відповідного поїзда, наявний запас піску в бункерах регіональних локомотивів серії Z6400 компанії SNCF. У шляху прямування додатково машиніст повинен реєструвати всі нештатні події, що виникають в процесі робочої зміни тощо.

Тривалість робочого тижня машиніста складає 25 годин, а «пенсійний вік працівників поїзних бригад директивою уряду Франції для працівників фірм SNCF та RATP було продовжено до 65 років, вилучивши попередній нормативний акт (Постанову уряду), прийнятий ще в кінці 50-х років ХХ ст., яка надавала право машиністу для виходу на заслужену пенсію, коли працівник досягав віку – 50 років» [4, с.52].

Під час управління поїздом на великій швидкості одноосібно значно підвищується в обмеженому просторі кабіни психологічне і фізичне навантаження на працюючого. Як зазначають спеціалісти компанії, це виснажлива праця, що протікає в умовах тривалої монотонної атмосфери, у процесі якої необхідно машиністу поїзду концентрувати свою увагу на об'єктах, які у даний момент часу мають пріоритетне значення для безпечного руху поїзду, уміти зосереджувати увагу і бути пильним до «останнього» обертання колісної пари локомотива на протязі 8-10 годин робочого часу. Особливо це відчувається в нічний час робочої зміни, а також в умовах обмеженої видимості колії та інфраструктурних об'єктів, колійних повідомних, попереджувальних і сигнальних знаків тощо.

Крім своїх безпосередніх посадових обов'язків із керування рухом поїзда машиніст виконує паралельно й обов'язки нівельованої посади помічника машиніста: сповіщає пасажирів про закривання та відкривання автоматичних дверей вагонів на кожній зупинці, інформує пасажирів про регламент руху поїзда, об'єм і технологію надання сервісних послуг у поїзді, послідовність наступних зупинок та час прибуття поїзда на кінцеві пункти.

Поряд з цим машиніст веде записи у настільному бортовому журналі локомотива чи електропоїзда, в який заноситься інформація про будь-які нештатні ситуації, несправності

рухомого складу та інциденти. Під час виникнення незначних технічних несправностей машиніст самостійно має приступити до їхнього своєчасного знаходження та негайної ліквідації з метою забезпечення подальшого руху поїзда та ліквідації часу вимушеного нештатного простою на перегоні чи проміжній станції шляхом уведення поїзда в чинний графік руху за реєстрованим наказом або за пропозицією поїзного диспетчера відповідного відрізка маршруту слідування поїзда.

Графік роботи працівника ковзний, тобто машиніст із метою забезпечення безперебійності залізничних перевезень повинен виходити на роботу в будь-який час доби, працювати за будь-яких погодних умов, в нічну зміну, а також працювати у вихідні та святкові дні тижня.

Правомірно, що висвітлені специфічні умови праці локомотивних бригад тягового рухомого складу мають і підвищений емоційний, і стресовий вплив на загальний психофізіологічний стан машиніста-оператора. Тому, у зв'язку з наближенням пенсійного віку працівників компанії, приблизно один працівник локомотивного господарства із двох, повинен вийти своєчасно за заслужений відпочинок.

Внаслідок таких обставин компанія SNCF розпочала реорганізацію системи професійної орієнтації і залучення працівників нового покоління. Професійний відбір майбутніх спеціалістів проводиться під загальним гаслом «Залізничному транспорту – новаторські ідеї».

На сьогодні експлуатаційним підприємствам компанії SNCF конче необхідний прилив «нової крові» при безумовному збереженні корпоративної компетентності, безпосередньо пов'язаної з безаварійною та безпечною експлуатацією залізниць держави.

Для підготовки нового контингенту машиністів компанія залучає молодь переважно зі середньою технічною освітою, яка проходить етап базової професійної освіти. Відповідно, кожен претендент (кандидат) у машиністи повинен пройти етап психотехнічного тестування і поглибленого медичного обстеження. Основними вимогами до кандидатів на посаду машиніста є хороша реакція, кмітливість та абсолютна холонокровність поведінки у стресових і нештатних ситуаціях поїзної роботи.

У робочий час машиніста зараховується не тільки час, витрачений на ведення поїзда, але й зараховується час простою та відпочинку в оборотному пункті (депо), якщо останній згідно графіку руху передбачений за межами постійного проживання особи. Слід зазначити, що черговість таких поїздок не має перевищувати 2-х робочих ночей підряд.

Поряд з цим, один раз на рік машиністи зобов'язані проходити чергове медичне обстеження, а якщо стан здоров'я певної особи не відповідає встановленим нормативам, машиніст переміщується на роботу, не пов'язану з рухом поїзда.

Після проходження спеціального курсу навчання учні повинні скласти іспит на отримання кваліфікації «працівник служби тяги». При цьому всі кандидати повинні мати медичний висновок про те, що вони фізично і психологічно здорові, та їм дозволено у майбутньому самостійно водити магістральні локомотиви та поїзди.

Набір до навчання абітурієнтів здійснюється на підставі наявності одного з таких документів: диплома про професійну підготовку кандидата; свідоцтва про закінчення фахового професійно-технічного училища; свідоцтва про професійну підготовку початкового ступеню (бажано в галузі електричних та електронних приладів і систем, електричних схем різної складності); диплома про професійно-технічну освіту зі спеціальності «Технічне обслуговування автоматизованих систем»; свідоцтва про закінчення загальноосвітнього навчального закладу; диплома техніка-механіка [4, с. 50].

Кар'єрне просування кандидата в цій професії залежить від професійної кваліфікації особи, постійного самовдосконалення й підвищення рівня теоретичних знань майбутнього машиніста. Зокрема, машиніст маневрових залізничних ліній коротких поїзних маршрутів і ділянок обслуговування (категорії CRMP) не може водити вантажні і пасажирські поїзди. Лише спеціальний курс фахової підготовки і навчання дозволяє особі отримати вищу за попередню кваліфікацію машиніста магістрального локомотива, моторвагонного рухомого складу, прискореного, швидкого чи швидкісного поїзда TGV.

Успішно навчаючись на спеціальному курсі підвищення кваліфікації та успішно склав іспити, відповідний кандидат може стати машиністом швидкісних та високошвидкісних магістральних ліній, який набуває чинного права обслуговувати високошвидкісні поїзди серії TGV.

Правомірно зазначити, що й помічник машиніста тягового рухомого складу (електровоза, тепловоза), який безаварійно працював у вантажному русі, у результаті чергового навчання і підвищення кваліфікації має право також отримати кваліфікацію машиніста магістральних ліній, а в наступному – здобути посаду машиніста локомотива високошвидкісного сполучення, що обслуговується електропоїздами

TGV. Чергове підвищення кваліфікації особи здійснюється виключно на добровільній основі.

Близько 10% машиністів магістральних ліній проходять додатковий курс професійного навчання й отримують звання «машиніст-інструктор служби тяги». Такі машиністи-інструктори очолюють колони локомотивних бригад, активно беруть участь у процесі теоретичної та практичної підготовки майбутніх машиністів, насамперед, машиністів-«першозимників», супроводжують поїзди із метою передачі особистого практичного досвіду, перевірки знань і навичок машиністів магістральних залізничних ліній, виконують з молодими машиністами практичні дії з маневрової і поїзної обкатки на нових ділянках і напрямках руху потягів тощо.

Доцільно зазначити, що в порівнянні з нашою країною Державного стандарту та розробленої методики професійного навчання, визначеного базового (загального) об'єму теоретичних знань і практичних навичок щодо підготовки машиністів у Франції, не існує. Вирішенням цього кардинального системо-утворюючого питання переймаються спеціалісти і фахівці залізничної галузі в рамках компетенції залізничної компанії.

Зокрема, Постановою SNCF від 30.07.2003 р. регламентуються умови визначення й критерії професійної і психофізіологічної придатності кандидата на посаду машиніста і його професійної підготовки, а також термін навчання персоналу, функції якого, безпосередньо, будуть пов'язані з рухом і безпекою руху поїздів на національній і міжнародній мережі залізниць країн ЄС [4, с.50].

Фірма SNCF володіє власними центрами професійного розвитку персоналу щодо професійної підготовки машиністів, а «з 2005 року адміністрація компанії підписала угоду з профспілками, в якій ще раз підтверджується про доцільність постійного підвищення кваліфікації машиністів, супроводження здорового об'єкту життя спеціалістів і якісного контролю їх фізичного та й психологічного стану» [4, с.51].

У зв'язку з підвищеними вимогами до визначення професійної придатності кандидатів на посаду машиніста фахівці залізничної компанії пішли шляхом реорганізації системи найму на роботу майбутніх працівників. Зокрема з метою оптимізації цього профорієнтаційного процесу в містах Бордо, Ліоні, Марселі, Страсбурзі та Турині були відкриті додатково ще 10 спеціальних центрів по відбору кадрового персоналу, які оснащені сучасною відеотехнікою, потужними комп'ютерами, необхідними для проведення якісного тестування абітурієнтів

[4, с. 51], кандидатів на відповідальну посаду машиніста та посаду помічника машиніста вантажного локомотива (електровоза, тепловоза).

Машиніст зобов'язаний мати як теоретичні знання, так і практичні навички з таких основних питань: залізнична колія, системи сигналізації, зв'язки та системи управління рухом поїздів; контактна мережа залізничного полотна; складові елементи процесу руху поїзда: блок-пости, станції, підстанції, пасажирські платформи, попереджувальні і сигнальні знаки; постійні та тимчасові споруди інфраструктури залізниці: переїзди, тунелі, мости, детектори перегрівання буксових вузлів тощо; компоненти будови рухомого складу та його технічний огляд і технічне обслуговування [4, с. 51].

Крім цього, машиніст повинен уміти використовувати отримані в процесі навчання теоретичні знання і первинні навички, на що й звертається особлива увага керівництва компанії. Велике значення надається аспектам психологічної складової підготовки майбутнього машиніста: швидкості реакції на рухомі об'єкти, вмінню мобілізуватися у незвичній ситуації, вмінню самостійно і єдино правильно приймати стратегію рішень та швидко реалізовувати у діях прийняте єдине правильне рішення, а також володіти високим емоційним контролем і хорошою пам'яттю, щоб в моменти особливо напруження виокремити з пам'яті необхідну для відповідної ситуації інформацію.

Щодо загального стану фізіологічної підготовки, то згідно відповідної постанови чинними нормативними документами запроваджені: норми визначення гостроти і бінокулярності зору, кольорового сприймання об'єктів і рівня гостроти слуху. Факт визнання машиніста фізично придатним до виконання посадових функцій обов'язково реєструється, а відповідному кандидату вручається відповідний документ з фотокарткою про професійну придатність, у якому висвітлюються такі дані: прізвище, ім'я та по батькові; дата і рік народження особи; повна назва залізничної компанії; дані про ступінь професійної та фізіологічної підготовки; термін дії посвідчення; конкретний полігон обслуговування потягів; дата видачі посвідчення; підписи роботодавця і машиніста [4, с. 51].

З 2005 р. Центр технічної підготовки Дирекції тяги фірми SNCF, що розташований у м. Рені, здійснює фахову підготовку машиністів приватних залізничних компаній. Таке рішення було прийнято унаслідок директиви Європейського Союзу 2004/49/ЄС, яка дозволяє приватним залізничним компаніям, які подали відповідне прохання (заявку) на отримання

сертифікату безпеки, мати ще й можливість на недискримінаційному рівні навчати майбутніх машиністів тягового рухомого складу.

Погодившись виконувати навчання машиністів сторонніх компаній, SNCF, як декларує її нинішнє керівництво, «компанія демонструє зі своєї сторони розуміння і добру волю, але й іноді підкоряється певному тиску і навіть «диктату» зі сторони Брюсселю...» [4, с. 52].

Загальний контингент машиністів компанії, за даними 2007 року, налічує понад 17 тис. машиністів локомотивів і моторвагонного рухомого складу, що приблизно тотожне показникам працюючого контингенту машиністів локомотивного господарства ПАТ «Укрзалізниця» в наші часи.

Ураховуючи специфіку праці машиніста високошвидкісного поїзда TGV, його заробітна плата на початку професійної кар'єри після вилучення чинних державних відрахувань складає від 2200 до 3200 євро, а наприкінці трудової діяльності вона досягає до 4880 євро. Крім того, машиністи додатково отримують: щорічну винагороду за результати виконаної роботи; премії за керування високошвидкісним поїздом TGV; виконаний пробіг; підвищений стан ризику на виконуваний роботі; грошову допомогу на період часу щорічної відпустки, допомогу на переїзди (так звані «підйомні»), за економію електричної енергії та відпрацьовані понаднормові робочі години» [4, с. 51].

Висновки та перспективні напрями подальших розвідок. Акцентуючи увагу на вищесказане, на професійну фахову підготовку машиніста швидкісного тягового рухомого складу електропоїзда TGV, розглядаємо загальну професійну підготовку як процес і результат оволодіння кандидатом на цю відповідальну посаду цілісну систему професійних, психолого-педагогічних і спеціальних знань, умінь і практичних навичок, що сприяє якісному засвоєнню певного змісту професійно-технічної освіти та забезпечує фахівцеві високий рівень виконання посадових функцій у майбутньому. При цьому, на нашу думку, на провідне місце виступає доцільність вивчення вітчизняного й зарубіжного досвіду з формування професійної спрямованості молоді щодо їх вибору пріоритетності залізничних професій у ПТНЗ й висвітлення отриманих результатів в галузевих та психолого-педагогічних виданнях.

Оскільки Франція є передовою державою у залізничній галузі, то вбачається доцільним вивчення досвіду підготовки майбутніх залізничників у таких провідних країнах-лідерах цієї галузі, як Південна Корея, Німеччина, Японія.

Література

1. Абашкіна Н.В. Принципи розвитку професійної освіти в Німеччині: [монографія] / Неллі Володимирівна Абашкіна. – К.: Вища шк., 1998. – 207 с.
2. Баглай В.І. Підготовка майбутніх залізничників в закладах професійної освіти: [2-ге вид. перероб. і доп.] / Володимир Іванович Баглай. – Харків: ФОП Александрова Каріна Михайлівна, 2017. – 184 с.
3. Энциклопедия профессионального образования: [В 3-х Т.] / Под ред. С.Я. Батышева: Т.3. – М.: АПО, 1999. – 440 с.
4. Зайцева Т.Н. Условия труда и обучение железнодорожников в разных странах Европы: Франция / Т.Н.Зайцева // «Локомотив – информ», август, 2011. – С. 50-52.
5. Копилов М. Кування машиністів : [Електронний ресурс] / М. Копилов / Режим доступу: <http://ru.maqistral-uz.com.ua/print/art/kuvanja-maschinistiv.html>; час доступу: 03.08.2017.
6. Наказ Укрзалізниці № 516-Ц від 05.11.2007 р. «Про затвердження Програми усунення наявних проблем у локомотивному господарстві, які були висвітлені на з'їзді машиністів локомотивів».
7. Словник української мови / [Під ред. П. Горещького]. – К.: Наукова думка, 1970. – 635 с.
8. Центр професійного розвитку персоналу: Навчання та стажування: Робота на залізниці: Офіційний веб-сайт Укрзалізниці / Режим доступу: http://uz.gov.ua/work_in_the_railway/education_and_training/person/; час доступу: 29.07.2017.

References

1. Abashkina N.V. Pryntsyru rozvytku profesiinoi osvity v Nimechchyni: [monohrafiia] / Nelli Volodymyrivna Abashkina. – K.: Vyshcha shk., 1998. – 207 s.
2. Bahlai V.I. Pidhotovka maibutnikh zaliznychnykyv v zakladakh profesiinoi osvity: [2-he vyd. pererob. i dop.] / Volodymyr Ivanovych Bahlai. – Kharkiv: FOP Aleksandrova Karina Mykhailivna, 2017. – 184 s.
3. Entsyklopedyia professyonalnoho obrazovanyia: [V 3-kh T.] / Pod red. S.Ya. Batyshyeva: T.3. – M.: APO, 1999. – 440 s.
4. Zaitseva T.N. Uslovyia truda y obuchenye zheleznodorozhnykov v raznykh stranakh Evropy: Frantsyia / T.N.Zaitseva // «Lokomotyv – ynform», avhust, 2011. – S. 50 – 52.
5. Kopylov M. Kuvannia mashynistiv : [Elektronnyi resurs] / M. Kopylov / Rezhym dostupu: <http://ru.maqistral-uz.com.ua/print/art/kuvanja-maschinistiv.html>; chas dostupu: 03.08.2017.
6. Nakaz Ukrzaliznytsi № 516-Ts vid 05.11.2007 r. «Pro zatverdzhennia Prohramy usunennia naiavnykh problem u lokomotyvnomu hospodarstvi, yaki buly vysvitleni na z'izdi mashynistiv lokomotyviv».
7. Slovnyk ukrainskoi movy / [Pid red. P. Horetskoho]. – K.: Naukova dumka, 1970. – 635 s.
8. Tsentr profesiinoho rozvytku personalu: Navchannia ta stazhuvannia: Robota na zaliznytsi: Ofitsiyni veb-sait Ukrzaliznytsi / Rezhym dostupu: http://uz.gov.ua/work_in_the_railway/education_and_training/person/; chas dostupu: 29.07.2017.

Баглай В.І. Особливості фахової підготовки майбутніх машиністів високошвидкісних поїздів у Франції

В статті висвітлюються особливості фахової підготовки майбутніх машиністів французької компанії SNCF та специфіка їх праці в транспортному комплексі швидкісних місцевих залізниць і спільної мережі залізниць Євросоюзу. Під час управління поїздом на великій швидкості одноосібно в обмеженому просторі кабіни значно підвищується психологічне і фізичне навантаження на працюючого. Робота машиніста протікає в умовах тривалої монотонної атмосфери, у процесі якої машиністу поїзда необхідно концентрувати свою увагу на об'єктах, що у поточний момент часу мають пріоритетне значення для безпечного руху поїзду, уміти зосереджувати увагу і бути пильним до «останнього» обертання колісної пари локомотива протягом 8-10 годин робочого часу. Особливо це відчувається в нічний час робочої зміни, а також в умовах обмеженої видимості колії та інфраструктурних об'єктів, колійних повідомних, попереджувальних і сигнальних знаків тощо. Усе це викликає потребу підготовки нової генерації машиністів. Для такої підготовки компанія залучає молодь переважно із середньою технічною освітою, яка проходить етап базової професійної освіти, при тому, що кожен претендент (кандидат) у машиністи повинен пройти етап психотехнічного тестування й поглибленого медичного обстеження. Велике значення надається різним аспектам психологічної складової підготовки майбутнього машиніста: швидкості реакції на рухомі об'єкти, вмінню мобілізуватися у незвичній ситуації, вмінню самостійно і єдино правильно обирати стратегію рішень та швидко реалізовувати у діях прийняте єдине правильне рішення. Також майбутній машиніст має володіти високим емоційним контролем і хорошою пам'яттю, щоб в моменти особливого напруження виокремити з пам'яті необхідну для відповідної ситуації інформацію. У зв'язку з підвищеними вимогами до визначення професійної придатності кандидатів на посаду машиніста керівництво залізничної компанії здійснило реорганізацію системи найму на роботу майбутніх працівників.

Ключові слова: фахова підготовка, майбутній машиніст, французька компанія, психотехнічне тестування, поглиблене медичне обстеження.

Баглай В.И. Особенности профессиональной подготовки будущих машинистов высокоскоростных поездов во Франции

В статье освещаются особенности профессиональной подготовки будущих машинистов французской компании SNCF и специфика их работы в транспортном комплексе скоростных местных железных дорог и общей сети железных дорог Евросоюза. Во время единоличного управления поездом на большой скорости в ограниченном пространстве кабины значительно повышается психологическая и физическая нагрузки на работающего. Работа машиниста протекает в условиях продолжительной монотонной атмосферы, в процессе которой машинисту поезда необходимо концентрировать свое внимание на объектах, имеющих в текущий момент времени приоритетное значение для безопасного движения поезда, уметь сосредоточивать внимание и быть внимательным до «последнего» вращения колесной пары локомотива в течение 8-10 часов рабочего времени. Особенно это ощущается в ночное время рабочей смены, а также в условиях ограниченной видимости пути и инфраструктурных объектов, путевых уведомительных, предупредительных и сигнальных знаков и т.п. Все это вызывает потребность подготовки нового поколения машинистов. Для такой подготовки компания привлекает молодежь преимущественно со средним техническим образованием, которое проходит этап базового профессионального образования, притом, что каждый претендент (кандидат) в машинисты должен пройти этап психотехнического тестирования и углубленного медицинского обследования. Большое значение уделяется разным аспектам психологической составляющей подготовки будущего машиниста: скорости реакции на подвижные объекты, умению мобилизоваться в непривычной ситуации, умению самостоятельно и единственно правильно избирать стратегию решений и быстро реализовывать в действиях принятое единое правильное решение. Также будущий машинист должен владеть высоким эмоциональным контролем и хорошей памятью, чтобы в моменты особого напряжения выделить из памяти необходимую для соответствующей ситуации информацию. В связи с повышенными требованиями к определению профессиональной пригодности кандидатов на должность машиниста руководство железнодорожной компании осуществило реорганизацию системы найма на работу будущих работников.

Ключевые слова: профессиональная подготовка, будущий машинист, французская компания, психотехническое тестирование, углубленное медицинское обследование.

Baglaj V.I. Features of vocational training of the future machinists of high-speed trains in France

In article features of vocational training of the future machinists of French company SNCF and specificity of their work in a transport complex of the high-speed local railways and the general network of the railways of the European Union are shined. During individual management of train at great speed in the limited space of a cabin considerably raises psychological and physical loadings on the working. Work of the machinist proceeds in the conditions of long monotonous atmosphere in which process it is necessary for machinist of a train to concentrate the attention to the objects having at a present situation of time priority value for safe movement of a train, to be able to concentrate attention and to be attentive before «last» rotation of wheel pair the locomotive during 8-10 working hours. Especially it is felt at night a labor shift, and also in the conditions of the limited visibility of a way and infrastructural objects, travelling notifying, precautionary and alarm signs, etc. All it causes requirement of preparation of new generation of machinists. For preparation of a new contingent of machinists the company involves youth mainly with average technical education which takes place a stage of base vocational training, thus, that each applicant (candidate) in machinists should pass a stage of psychotechnical testing and profound medical examination. The great value is given to different aspects of psychological making preparation of the future machinist: speeds of reaction to mobile objects, to ability to be mobilized in an unusual situation, to ability it is independent and is unique to select correctly strategy of decisions and quickly to realize in actions the made uniform correct decision. Also the future machinist should own high emotional control and good memory that in the moments of special pressure to allocate from memory the information necessary for a corresponding situation. In connection with increased requirements to definition of professional suitability of candidates on a post of the machinist the management of the railway company has gone by reorganization of system of employment of the future workers.

Keywords: vocational training, the future machinist, the French company, psychotechnical testing, profound medical examination.