

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»**

КАФЕДРА ГУМАНИТАРНЫХ И СОЦИАЛЬНО–ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК

НАУКА, ТЕХНИКА, ЧЕЛОВЕК

*Межвузовский сборник научных работ
аспирантов и молодых ученых*

Выпуск 5

Москва – 2013

ББК 1Ф
Г 20

Наука, техника, человек: межвузовский сборник научных работ аспирантов и молодых ученых. Выпуск 5. / Под редакцией д.ф.н., проф. Гараниной О.Д., д.ф.н., проф. Некрасова С.И, к.ф.н., проф. Ламбаевой И.А. - М.: МГТУГА, 2013. - 131 с.

В пятом выпуске межвузовского сборника научных работ аспирантов, магистрантов и молодых ученых представлены статьи, раскрывающие исторические и философско-методологические проблемы естественнонаучного, технического и социогуманитарного знания. Сборник содержит три раздела:

1. История и философия науки. Общие проблемы.
2. Философско-методологические проблемы технического знания.
3. Философско-методологические проблемы социогуманитарного знания.

Сборник предназначен для аспирантов и соискателей, изучающих дисциплину «История и философия науки» в целях подготовки к кандидатскому экзамену по разделу «Методологические проблемы областей научного знания», а также для студентов, магистрантов и преподавателей, интересующихся методологическими проблемами науки.

Сборник издается в авторской редакции.

ОГЛАВЛЕНИЕ

РАЗДЕЛ I. ИСТОРИЯ И ФИЛОСОФИЯ НАУКИ. ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ

Юрова А.Л., Шувалова В.В. Сциентизм и антисциентизм в науке	5
Стасюк Ю.В. Возникновение и развитие научных исследований в области расчётов летательных аппаратов на прочность и методов встроенного контроля для оценки состояния элементов авиационных конструкций в эксплуатации.	11
Кудрявцева Т.К. Исторические аспекты возникновения и распространения практики применения перечней минимального исправного оборудования воздушных судов	15
Платонова Е.С. Исторический аспект развития системы УВД в России.....	20
Бердышникова И.Н. Об истоках формирования учения о человеческом факторе в авиации	25
Вялов А.И. Влияние либеральных идей на формирование этико-психологического учения К.Д. Кавелина	29
Луценко Э.М. Философско-аксиологический анализ родительства в эпоху античности	33
Панечкина Т.Н. Образ человека в мифологии	37
Якимова Е.Г. Исторические и эсхатологические идеи в учении В.С. Соловьёва.	40
Мельникова М. А. Историко-методологические аспекты изучения профессиональной коммуникации.	44

РАЗДЕЛ II. ФИЛОСОФСКО–МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗНАНИЯ

Старков Е.Ю. Роль философии в решении проблем влияния деятельности гражданской авиации на окружающую среду	48
Баланчук Н.Ю. Методологический подход к оценке материалов элементов конструкций авиационной техники	52
Вербин А.В. Методология исследования угроз авиационной безопасности в аэропортах	56
Кочергин Я.И. Роль человеческого фактора в обеспечении производственной безопасности	58
Кривда К.А. Методологический подход к контролю уровня безопасности полетов гражданских воздушных судов	64

Чернявский С.А. Особенности расследования авиационных происшествий на начальном этапе...	67
Волков А.В. Состояние и перспективы развития радионавигационных систем посадки воздушных судов....	71
Курганова Н.С. Социальная ответственность инженера	75

78

РАЗДЕЛ III. ФИЛОСОФСКО–МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИОГУМАНИТАРНОГО ЗНАНИЯ

Каракуц М.А. Система менеджмента как основа эффективности деятельности авиапредприятия	82
Федяшов А.А. Специфика управленческой деятельности	86
Лебедев А.В. Проблема познания человека как фактор влияния на безопасность полетов	89
Руммо И.В. Проблемы нравственного воспитания: от понимания к поступкам.	92
Гардабудских А.В., Сергиенко М.Ю. Риск как объект философского анализа.	96
Смирнов А.В. Экологические последствия творческой деятельности человека	99
Голигузова Н.И. Человек и его ценности	103
Новикова А.В. Современное коммуникативное пространство: социально-нравственный анализ	107
Ярина Е.В. Социокультурная классификаций ценностных ориентаций студенческой молодежи	112
Тарновский К.Ю. Современное искусство и проблема интерпретации	114
Хохлова О.М. «Протестное движение» как фактор социально-политической жизни современного общества	116
Анашкин Д.Ю. Нравственное поведение – способ сохранения здоровья	120
Разинкова О.И. Страх смерти: происхождение и значение	123
Верзина Е.Ю., Рукин В.А. Границы современного информационного пространства	125
Чеснова Е.Н. Критерии определения смыслового содержания понятия религиозной веры	129
Чеснова Е.Н. Проблематика веры и эсхатологических настроений в контексте исследования смыслового содержания понятия религиозной веры	133

РАЗДЕЛ I. ИСТОРИЯ И ФИЛОСОФИЯ НАУКИ. ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ

СЦИЕНТИЗМ И АНТИСЦИЕНТИЗМ В НАУКЕ

А.Л.Юрова, магистрант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Прозоров С.Е. к.т.н., проф.

В.В.Шувалова, магистрант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Костиков В.А., к.т.н., проф.

Возрастание роли науки и научного познания в современном мире, сложности и противоречия этого процесса породили две противоположные позиции в его оценке - сциентизм и антисциентизм, сложившиеся уже к середине XX в.

Сциентизм — общее название идейной позиции, представляющей научное знание наивысшей культурной ценностью и основополагающим фактором взаимодействия человека с миром. Нередко сциентисты считают «образцовыми науками» физику или математику и призывают строить остальные науки по их образу и подобию. Сциентизм ставит науку во главу идейной и культурной жизни общества.

Сциентисты, отыскивая аргументы в свою пользу, привлекают свое знаменитое прошлое, когда наука Нового времени, обрывая пути средневековой схоластики, выступала во имя обоснования культуры и новых, подлинно гуманных ценностей. Они совершенно справедливо подчеркивают, что наука является производительной силой общества, производит общественные ценности и имеет безграничные познавательные возможности. Очень выигрышны аргументы антисциентистов, когда они подмечают простую истину, что, несмотря на многочисленные успехи науки, человечество не стало счастливее и стоит перед опасностями, источником которых стала сама наука и ее достижения. Следовательно, она не способна сделать свои успехи благодеянием для всех людей, для всего человечества.

Сциентисты видят в науке ядро всех сфер человеческой жизни и стремятся к «онаучиванию» всего общества в целом. Только благодаря науке жизнь может стать организованной, управляемой и успешной. Антисциентисты считают, что понятие «научное знание» не тождественно понятию «истинное знание». Сциентисты намеренно закрывают глаза на многие острые проблемы, связанные с негативными последствиями всеобщей технократизации. Антисциентисты

прибегают к предельной драматизации ситуации, сгущают краски, рисуя сценарии катастрофического развития человечества, привлекая тем самым большее число своих сторонников.

Однако указанные позиции выступают как две крайности и отображают сложные процессы современности с явной односторонностью.

Ориентации сциентизма и антисциентизма носят универсальный характер. Они пронизывают сферу обыденного сознания независимо от того, используется ли соответствующая им терминология и называют ли подобные умонастроения латинским термином или нет. С ними можно встретиться в сфере морального и эстетического сознания, в области права и политики, воспитания и образования. Иногда эти ориентации носят откровенный и открытый характер, но чаще выражаются скрыто и подспудно. Действительно, опасность получения непригодных в пищу продуктов химического синтеза, острые проблемы в области здравоохранения и экологии заставляют говорить о необходимости социального контроля за применением научных достижений. Однако повышение стандартов жизни и причастность к этому процессу непривилегированных слоев населения добавляют очки в пользу сциентизма.

Идеи сциентистского оптимизма формируются в философии Нового времени (XVI-XVII в.) Здесь возникает представление о всемогуществе науки, убеждение в том, что благоденствие человечества связано, прежде всего, с развитием науки.

Например, Ф. Бэкон (английский философ – XVII век) утверждал: «знание - сила». В «Новой Атлантиде» Бэкон подробно рассказывает о том, как наука практически может улучшать жизнь людей.[1]

О. Конт (французский философ – 30 - 40-е годы XIX века) предложил идею о трех стадиях интеллектуального развития человечества. Человеческий ум, - утверждает он, - проходит путь от господства религиозной фантазии, через метафизический, абстрактно-философский взгляд на мир к утверждению научного, позитивного метода изучения действительности.

Индустриальное общество создает условия для беспредельного развития науки.

В XX веке позиция сциентизма ярко представлена в теориях технологического детерминизма, например, теориях индустриального и постиндустриального общества. Здесь наука расценивается как наивысшая культурная ценность, наивысший вид духовной деятельности; техника играет главную и решающую роль в развитии общества.

Представитель этой теории - Д. Белл (американский социолог XX века) развивает идеи наукоцентризма, необходимости ориентироваться на «Большую науку». Он считает, что Университет становится главным институтом нового общества. Если в индустриальном обществе ключевым институтом была предпринимательская фирма, поскольку она играла ключевую роль в организации производства продукции, то в постиндустриальном - именно

Университет займет центральное место благодаря его роли источника знаний и нововведений.

Белл обосновывает идею об увеличении общественного значения теоретического знания и возрастании управленческих возможностей науки.

Итак, сравним сциентизм и антисциентизм по основным характеристикам.

1. Сциентизм приветствует достижения науки, провозглашает знание как наивысшую культурную ценность. Антисциентизм критически относится к науке, подчеркивает ее негативное влияние на развитие общества.

2. Сциентизм стремится к тому, чтобы «онаучить» все сферы общества – только благодаря науке жизнь может стать успешной, управляемой и организованной. Антисциентизм настаивают на том, что понятия «научное знание» и «истинное знание» не совпадают, принципиально отличаются.

3. Сциентизм часто игнорирует реальные проблемы, связанные с негативными последствиями развития техники и науки. Антисциентизм часто драматизирует ситуации, сгущает краски, привлекает внимание людей к катастрофическим сценариям развития человечества. Антисциентизм – мировоззренческая позиция, пессимистически оценивающая возможности науки в развитии общества, обращающая внимание на негативные стороны научно-технической революции. Антисциентизм требует ограничения (распространения) науки в культурной жизни общества. подчеркивает ограниченность возможностей науки, а в своих крайних формах толкует её как силу, чуждую и враждебную подлинной сущности человека.

Противоборство сциентизма и антисциентизма принимает особенно острый характер в условиях современной научно-технической революции и в целом отражает сложный характер воздействия науки на общественную жизнь. С одной стороны, научный прогресс открывает всё более широкие возможности преобразования природной и социальной действительности, с др. стороны — социальные последствия развития науки оказываются далеко не однозначными, а в современном капиталистическом обществе нередко ведут к обострению коренных противоречий общественного развития.

В XX веке позиция сциентизма ярко представлена в теориях технологического детерминизма, например, теориях индустриального и постиндустриального общества. Здесь наука расценивается как наивысшая культурная ценность, наивысший вид духовной деятельности; техника играет главную и решающую роль в развитии общества.

Рассмотрим сциентизм и антисциентизм в контексте последствий внедрения научных открытий в авиационном знании на примере Аэробуса А-380. Этот небесный гигант, напичканный ультрасовременной техникой, своим существованием обязан самым невероятным открытиям и изобретениям науки [4].

1. Аэродинамика полета

Чтобы поднять в небо машину весом 560 т нужен очень большой размах крыла, для создания подъемной силы, что не допустимо. При конструировании крыла самолета помогло многолетнее изучение птичьих крыльев.

Изогнутость крыльев птиц обеспечивает подъемную силу. Различные закрылки и выступы служат спойлерами для подавления вихрей или действуют в качестве тормозного устройства. Для предотвращения сваливания под воздействием тормозящих вихрей, образующихся на концах крыла они поворачивают перья на кончиках крыльев вверх, почти до вертикального положения, разрушая завихрения на концах крыла, поэтому им и не нужны длинные крылья. Это открытие было применено на самолетах, в частности на А-380.

2. Вторая проблема это большой вес самолета, 3 тыс. квадратных метров обшивки, а пробитый фюзеляж может вызвать разгерметизацию салона и как следствие удушье пассажиров. Уменьшая толщину материала – мы снижаем его прочность, в этом вся проблема алюминия, но на помощь пришел древний смертоносный монгольский лук.

В XII веке Чингисхан решился уничтожить противника лучниками. Проблема лука состояла в его большой длине, так как стрелки были на лошадях, а лук был почти 1,5 м в длину. Когда лук длинный, для выстрела внешняя и внутренняя части натягиваются и выстрел проходит отлично, но стоит для удобства уменьшить его, как он ломается от натяжения. Если у вас две разные силы (растяжение и сжатие), то необходимо применять и два различных материала, внутреннюю часть делали из рога буйволов, так как она более прочная, а внешнюю - из сухожилий, которые отлично растягиваются. Так были придуманы композитные материалы (стеклопластик чередуется с алюминием).

3. Так как это самый длинный, высокий и широкий авиалайнер, то верхние выходы у него находятся примерно в 8 метрах над землей. И при эвакуации все 853 пассажира должны выбраться из самолета живыми, и всего за 90 секунд из 8 выходов. Поэтому трап должен надуться за 6 секунд.

Эту проблему решили при помощи ракеты XIX века (а точнее выхлопных газов при запуске). Используя реактивную силу + аспиратор, для создания вакуума, для большего количества всасываемого воздуха в трапы.

4. Самый большой, весом почти как 200 семейных автомобилей самолет, должен обеспечивать мягкую посадку. Необходима мощная гидравлическая система амортизации. Тут пригодился обычный велосипедный насос, наполненный водой, только теперь амортизаторы в стойках шасси наполняют гидравлической жидкостью и при посадке все 853 пассажира не чувствуют удара о ВПП.

5. Аэробус А-380 настоящий триумф научных открытий. Крылья изобретение матушки природы, а совершенства обшивки не существовало бы без мудрости монгольских народов, и требовался уникальный человеческий гений, который превратил машину для убийства в спасающую жизни.

Авиация уже давно стала необходимостью в нашем современном мире. Мы сегодня просто не смогли бы представить свою жизнь без самолетов. Самолеты помогают людям преодолевать огромные расстояния в самые кратчайшие сроки. Самолеты двигаются в воздухе с огромной скоростью. Если бы их не было, то для преодоления расстояний требовалось бы гораздо больше времени. Города и страны стали, как будто, ближе друг к другу.

Но какой вред от перелетов на самолете?

1. Перепад давления, смена часовых поясов, солнечная радиация, риск подхватить вирус от пассажиров из-за отсутствия возможности проветрить салон – все это губительно сказывается на организме в целом.

2. Неподвижная поза в кресле в течение нескольких часов вредна для вен. Это не просто вред, о котором каждый может подумать, что он его не коснется. Кровь в сидячем положении с огромным трудом циркулирует по венам, образуя застои. Эти застои становятся причинами тромбов. Двух часов неподвижного положения достаточно, чтобы попасть в зону риска. А перелеты нередко занимают гораздо больше времени. Тромб отрывается не в салоне самолета, конечно же, а чуть позже, когда на организм будет дана нагрузка. Соответственно, мало кто увязывает отрыв тромба следствием перегрузок авиаперелетов. Тем не менее, 1% людей, совершающих более 3 перелетов в год, страдают тромбозом.

Впрочем, это не самый неприятный момент – неподвижность и тромбоз. Даже смена часовых поясов и удар по биологическим часам человека – не самая большая неприятность. Гораздо опаснее солнечная радиация.

3. К длительным авиаперелетам относятся перелеты продолжительностью 3 часа и больше. Все это время, находясь на высоте 10 км от Земли, воздушное судно подвергается довольно сильному облучению. Соответственно, все, кто находятся на борту – тоже. Солнечная радиация вредна и на Земле, но, когда мы находимся на земле, то получаем ее в гораздо ослабленной дозе. Проходя через слои атмосферы, действие радиации значительно снижается. В небе – напротив – увеличивается в 200 раз с каждым километром. Получается, что на стандартной высоте в 10-11 км человек получает облучение в 2000 раз больше, чем на Земле. Причем, в ясную погоду облучение сильнее.

4. Кабина пилотов надежно защищена от внешнего облучения, но подвергается сильнейшему облучению изнутри. Пилот, практически, «сидит» на излучающей пушке, которая является важным узлом связи с землей. Без этого никак... Если сделать защиту от внешней радиации и в салоне, это настолько утяжелит конструкцию воздушного судна, что перелеты станут экономически нецелесообразными. Либо, придется перевозить по 20-30 человек, а это будет очень дорого. Приходится чем-то жертвовать. Рак кожи у летчиков встречается в три раза чаще, чем у людей, далеких от неба. Авиаперелеты даже один раз в год увеличивают шанс получить рак кожи на 20%.

5. Воздушный транспорт вносит существенный вклад в загрязнение атмосферы. Выбросы газов от самолетов содержат две главные составляющие:

двуокись углерода (CO₂) и водяной пар. Кроме того, в их состав входят оксиды азота. И CO₂ и водяной пар, которые способны активно поглощать инфракрасное излучение, а затем отдавать его обратно в атмосферу. Так, авиатранспорт приводит к нагреву атмосферы, объясняет Ульрих Шуманн, директор Института физики атмосферы Немецкого центра авиации и космонавтики. Это способствует появлению так называемого парникового эффекта.

6. Кроме загрязнения воздушного бассейна продуктами сгорания топлива, воздушный транспорт создает акустический дискомфорт.

Акустический дискомфорт действует угнетающе на нервную систему человека, особенно детей. Продолжительность жизни людей, постоянно живущих в зоне риска на 13-15 лет меньше средней по территории.

Выводы

Несмотря на свои различия, сциентизм и антисциентизм имеют общие черты. Имеется в виду, что образ науки, созданный в рамках этих мировоззренческих позиций, в принципе один и тот же. В обоих случаях искажаются социальные функции науки.

Сциентизм игнорирует или недооценивает другие формы духовной культуры и типы регуляции человеческой деятельности.

Антисциентизм преувеличивает:

- а) отрицательные последствия функционирования науки;
- б) управленческое воздействие науки на общество.

Главный вывод этих двух противоположных мировоззренческих ориентаций относительно социальной роли науки в принципе одинаков: наука рисуется как автономно действующая сила.

В настоящее время все большее число ученых не удовлетворено ни сциентизмом, ни антисциентизмом. Формируется новый образ науки, который получил название критический реализм. Эта позиция обращает, прежде всего, внимание на плюсы и минусы науки для жизни человека. Главное внимание уделяется здесь:

- социальной ответственности ученого за свои открытия;
- общечеловеческим ценностям внутри научного знания.

В заключение хотелось бы отметить, что наука всегда имела огромное влияние на человеческое общество. Однако у этого влияния есть две стороны: позитивное и негативное. Нельзя сказать, что наука несет в себе только опасность и ограничивающее действие на духовное развитие; она также является производительной силой общества, которая порождает новые общественные ценности, дает обширные возможности для познания.

Возьмем, к примеру, процесс глобальной компьютеризации. Не вставая на восторженные сциентистские позиции относительно него, тем не менее, необходимо отметить, что его потенциал (как и потенциал научно-технического прогресса в целом) чрезвычайно огромен и общество должно лишь выработать механизмы контроля над научными открытиями, предугадать возможные

негативные последствия и своевременно решить проблемы адаптации сознания человека к стремительным и иногда неожиданным изменениям в культуре.

Литература

1. Мареев С. Мареева Е. История философии. М., 2004.
2. <http://promokat.info/tag/scientizm/>
3. <http://ru.wikipedia.org/wiki/Сциентизм>
4. Инженерные идеи с Ричардом Хаммондом - Аэробус А-380. Фильм ВВС.
5. <https://paraplan.ru/forum/topic/92400>
6. http://duma-transport.ru/kakoi_vred_nanosjt_vybrosy_so2.html

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И РАЗВИТИЕ НАУЧНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ В ОБЛАСТИ РАСЧЁТОВ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ НА ПРОЧНОСТЬ И МЕТОДОВ ВСТРОЕННОГО КОНТРОЛЯ ДЛЯ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ ЭЛЕМЕНТОВ АВИАЦИОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Ю.В. Стасюк, аспирант МГТУГА (г. Москва)
 Научный руководитель – Стреляев Д.В., д.т.н., проф.

Строительная механика как самостоятельная наука выделилась из классической механики в начале XIX в. Это было вызвано бурным ростом промышленности, активным строительством железных дорог, производственных сооружений, когда потребовались большие и сложные расчёты конструкций на прочность и долговечность. Тогда же были разработаны и основные методы, которыми пользуется эта наука. До конца XIX века в основном применялись графические методы; в начале XX в. графическим методам уступили место аналитические, зародившиеся ещё столетие назад, но всё это время остававшиеся недоступными широким инженерным кругам. Во второй половине XX в. в связи с интенсивным развитием и широким внедрением электронно-вычислительной техники во все области общественной жизни, а также в связи с ростом сложности вновь создаваемых сооружений, аналитическим методам уступили место расчёты на быстродействующих электронно-вычислительных комплексах. В нашей стране и за рубежом создаются большие научные коллективы, оснащенные самой современной техникой.

История становления строительной механики.

Потребность в систематизированных трактатах по механике появилась в XVII в, когда было собрано большое количество экспериментального материала

о решении задач движения конкретных тел. В это же время механика выходит из натурфилософии (И. Ньютон «Математические начала натуральной философии»). В XVIII в. Л.Эйлер в своем трактате «Механика, т.е. наука о движении, изложенная аналитически», пытается определить перспективы развития этой науки и строит грандиозную программу построения механики: от динамики точки, к динамике твердого тела, механической системы тел, жидкости. После Л.Эйлера глубокий анализ развития механики от античности до своей эпохи провёл Лагранж. Его несомненной заслугой перед наукой является введение формализованного языка механики и методов её построения.

В статье выделена и рассмотрена история механики как одной из научных дисциплин, ставящих перед собой следующие задачи:

- 1) изучение истории развития законов науки, связь человеческого познания и практики;
- 2) введение систематизации и классификации полученных знаний;
- 3) выработка логических и методологических критериев и оценок выбора оптимальных и плодотворных идей и гипотез внутри науки;
- 4) педагогическая функция: знание истории науки обогащает и углубляет педагогический процесс, усиливает наглядность и понимание лекционного материала.

В статье особо подчеркнуто, что отход от антиисторической позиции, господствующей в последние десятилетия 20в, когда утверждалось, что история науки – это лишь процесс накопления истинного знания за вычетом ошибок и заблуждений; что история становления науки не дает никакой прибавки знания о сущности изучаемых явлений, что из науки должны быть исключены философские принципы и прочие социокультурные факторы, привел к тому, что появился интерес к психологическим и историческим факторам развития науки и пришло понимание, что безусловная связь есть между прошлым, настоящим и будущим любой науки. История науки, её прошлое – это динамическое целое, влияющее на современный и будущий научный поиск.

Строительная механика и её место среди других наук

Строительная механика – наука о принципах и методах расчёта сооружений на прочность, жесткость, устойчивость и колебания.

Цель расчёта состоит в определении внутренних усилий, возникающих в элементах рассматриваемой системы, определение перемещений отдельных её точек и выяснение условий устойчивости и колебаний системы. На основании результатов расчёта устанавливаются размеры сечений отдельных конструктивных элементов, выбирается материал для их изготовления, исходя из удовлетворения указанных выше требований в сочетании с экономической эффективностью проектируемого сооружения [1].

Основными аксиомами являются:

1) аксиома о материальной точке: тело можно считать материальной точкой тогда, когда его линейные размеры гораздо меньше расстояния, которое оно проходит (например, материальной точкой можно считать самолёт, совершающий полет из п. А в п. В);

2) аксиома об абсолютно твердом теле: это совокупность точек, находящихся на неизменных расстояниях друг от друга. При расчётах самолёта на прочность принимается за аксиому то, что весь перечень нормальных эксплуатационных нагрузок не должен приводить к пластическим деформациям конструкции, уровень действующих напряжений должен лежать на линейной ветке закона Гука;

3) аксиома о сплошности среды: к сплошным средам относятся твердые, жидкие и газообразные тела.

Соответственно этому механику разделяют на:

- механику материальной точки;
- механику абсолютно твердого тела;
- механику сплошной среды.

Механика сплошной среды в свою очередь подразделяется на теорию упругости, гидромеханику, аэромеханику и др.

Рассмотрены основные этапы расчёта: составление расчётной схемы (выделение основных силовых элементов, удаление второстепенных объектов, воспринимающих лишь местные нагрузки и не участвующие в работе сооружения в целом), указаны типы расчётных схем:

- дискретные (состоящие из отдельных стержней, связанных между собой в узлах);
- континуальные (состоящие, как правило, из одного непрерывного объекта – это оболочки – например, фюзеляж самолёта);
- дискретно-континуальные.

Рассмотрены также основные типы систем, встречающиеся в практике расчётов: статически определимые и статически неопределимые. Для расчёта первых достаточно уравнений равновесия, так как число неизвестных равно числу уравнений. Но такие примеры в реальных расчётах практически не встречаются, примеры подобного рода можно встретить в университетском курсе сопротивления материалов [2]. Для расчёта статически неопределимых систем в дополнение к уравнениям статики составляются уравнения совместности деформаций.

Если статически неопределимая система является дискретной, то применяются следующие методы: метод сил с последующим составлением канонических уравнений, метод перемещений, при использовании которого составляется система уравнений из условия равенства нулю реакций в “лишних” связях и смешанный метод, который является комбинацией двух вышеперечисленных (неизвестными являются как силы, так и перемещения).

Использование в расчётах ЭВМ позволяет применять для расчёта континуальных систем дискретные расчётные модели – в статье идет речь о

методе конечных элементов, при использовании которого континуальную систему разделяют на так называемые конечные элементы, которые соединяются между собой жесткими либо упругими связями [3].

Следует отметить, что американская авиастроительная корпорация Boeing использует лишь этот метод для расчёта фюзеляжей и крыльев своих самолётов. В докладе отмечено, что этот метод имеет ограничения и границы применимости, в частности, получаются необъективные значения, если использовать этот метод при расчёте места соединения крыла с фюзеляжем в районе большого аэродинамического зализа.

При расчёте на устойчивость применяются статические, энергетические и динамические методы, с помощью которых определяются критические параметры. Их величины зависят от геометрии сооружения, свойств материала и особенностей приложения нагрузок.

Теория колебаний помимо вопросов определения форм и частот действующих колебаний решает вопросы их гашения и виброизоляции.

Проблемы современной строительной механики

Перед учёными на современном этапе развития науки и техники стоят следующие основные проблемы:

- 1) дальнейшее развитие теории надёжности сооружений, переход к расчёту конструкций, используя вероятностные методы;
- 2) расчёт сооружений как единых пространственных систем без расчленения их на отдельные конструктивные элементы;
- 3) задачи теории колебаний, динамики твёрдого тела и теории устойчивости движения;
- 4) вопросы пластичности и ползучести в деталях машин, расчёт устойчивости и прочности тонкостенных конструкций (к тонкостенным конструкциям относится и конструктивно-силовая схема самолёта);
- 5) задача отслеживания и прогнозирования элементов авиационных конструкций при помощи бортовых методов встроенного контроля является чрезвычайно важной в сложившихся условиях. Рост объёма перевозок, отсутствие достаточного числа рабочих рук приводят к выводу о необходимости внедрения и использования методов встроенного контроля и диагностики для оценки и прогнозирования текущего состояния элементов авиационных конструкций в эксплуатации. Если в области проектирования электротехнических устройств эта проблема уже решена (создание высокоскоростных шин данных, позволяющих элементам, относящимся к совершенно разным системам, взаимодействовать между собой (т.н. crosstalk), проводить bite – тесты в условиях полёта для своевременного определения отказавшего блока и выдачи рекомендаций о необходимых действиях экипажу), то в области прочности конструкции такую задачу пока решить не удалось [4].

Решение этой задачи на основе строго научно обоснованного подхода обещает большие выгоды, как производителю, который сможет получать ценнейшую информацию о работе спроектированной им конструкции, необходимую для её доработок, устранения ошибок, не обнаруженных на стадии проектирования, так и эксплуатанту, который сможет повысить регулярность полётов без ущерба их безопасности.

Литература

1. Авдонин А.С., Фигуровский В.И. Расчёт на прочность летательных аппаратов. – М.: Машиностроение, 1985.
2. Александров А.В., Потапов В.Д., Державин Б.П. Сопротивление материалов. – М.: Высшая школа, 2004.
3. Образцов И.Ф., Савельев Л.М., Хазанов Х.С. Метод конечных элементов в задачах строительной механики летательных аппаратов. - М.: Высшая школа, 1985.
4. Системы электроснабжения летательных аппаратов / под ред. С.П. Халютин. – М.: ВУНЦ ВВС “ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина”, 2010.

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАСПРОСТРАНЕНИЯ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ ПЕРЕЧНЕЙ МИНИМАЛЬНОГО ИСПРАВНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Т.К. Кудрявцева, аспирантка МГТУГА
Научный руководитель – Костиков В.А., к.т.н., доцент

История авиации насчитывает немногим более ста лет, и, в сравнении с историей других видов общественного транспорта, воздушный транспорт является довольно молодой отраслью человеческой деятельности. Несмотря на это, благодаря развитию знаний в различных областях науки и техники, совершенствование воздушного транспорта происходило настолько стремительными темпами, что уже к 50-м годам XX века при проектировании воздушных судов (ВС) закладывались принципы, которые, не претерпев кардинальных изменений, реализуются в конструкции современных ВС до настоящего времени.

Одновременно с процессом популяризации воздушного транспорта неизбежно возрастали риски, связанные с его использованием. Как известно, риск представляет собой сочетание вероятности наступления негативного события и тяжести его последствий. Рост объемов авиаперевозок влечет за собой увеличение вероятности возникновения происшествий на воздушном

транспорте. Значения второй составляющей понятия риск – тяжести события – возрастает за счет увеличения потенциального ущерба (социального, экономического, экологического) в случае авиационных происшествий (АП) с современными лайнерами большой пассажироместимости.

По мере развития гражданской авиации кардинально изменилась картина распределения причин АП. До 1970-х годов на первом месте стояли отказы авиационной техники (АТ). Благодаря стремительному техническому прогрессу, и, как следствие, техническому совершенствованию ВС, период, начиная с середины 1970-х годов ознаменован ростом доли человеческого фактора, которая в наши дни составляет 80-90% от общего числа АП. Согласно докладу Межгосударственного авиационного комитета (МАК) о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников Соглашения, большинство (около 80%) АП в 2012 году было связано с человеческим фактором, 20% – с отказами и неисправностями АТ [1, с. 75].

Менялись также подходы к обеспечению безопасности полетов. Первоначально они сводились к недопущению повторения негативных событий по конкретным причинам, выявленным в ходе проведенных расследований АП и инцидентов. Такой подход стимулировал дальнейшее техническое совершенствование и повышение надежности отдельных элементов и функциональных систем ВС в целом, а также реализацию различных методов резервирования. Позже стало очевидно, что возможности данного подхода исчерпаны, и необходимо реализовать системный подход к обеспечению безопасности полетов. Сущность системного подхода заключается в обеспечении надежности не только каждого отдельного элемента авиационной транспортной системы, но и надежности их взаимосвязи между собой и с внешней средой.

Непрерывный процесс накопления знаний и опыта эксплуатации ВС уже в 1970-х годах привел к пониманию того, что безопасный полет самолета возможен даже в том случае, когда не все установленные на нем оборудование и системы будут задействованы в конкретном полете. Конечно, речь не шла о разрешении полетов без очевидно необходимых с точки зрения безопасности элементов, таких как: крылья, рули, двигатели. Однако приостановка эксплуатации ВС в случае, например, такого дефекта, как неисправность одного из двух гидравлических насосов в резервной гидравлической системе управления механизацией крыла, вызывала сомнения с точки зрения целесообразности.

Логично, что главной заинтересованной стороной в вопросе допуска ВС к полетам с выявленными неисправностями выступали авиакомпании, терпящие издержки в случае простоя самолетов на незапланированном техническом обслуживании. Другой стороной выступали производители ВС, которые всегда были нацелены на удовлетворение спроса со стороны эксплуатантов. Так, декларируя, что конструкция данного типа ВС предусматривает наличие такого высоконадежного оборудования и системного резервирования, что отказы

некоторых элементов не скажутся на летной годности ВС, производитель повышает привлекательность и конкурентоспособность своего продукта.

Концепция, согласно которой ВС может быть допущено к эксплуатации с выявленными неисправностями, нашла отражение через понятие «перечень минимального исправного оборудования ВС (Minimum Equipment List – MEL)».

К этому времени уже были сформулированы основные правила международных авиаперевозок, заложенные в Конвенции о международной гражданской авиации, принятой 7 декабря 1944 года в Чикаго. Впервые официальный статус перечней минимального исправного оборудования был закреплен в Приложении 6 «Эксплуатация воздушных судов» Чикагской конвенции, изданном в 1969 году Международной организацией гражданской авиации (ИКАО).

С момента первого издания Приложения 6 ИКАО в него были внесены многочисленные поправки и изменения, касающиеся эксплуатации ВС, но положения о перечнях минимального исправного оборудования остались неизменными. В главе 6 «Бортовые приборы, оборудование и полетная документация» определено, что эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный государством эксплуатанта перечень минимального исправного оборудования (MEL), который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого либо прибора, оборудования или системы [2, с. 6-11].

В дополнении F Приложения 6 содержится инструктивный материал в отношении перечня минимального исправного оборудования: «В том случае, если отступления от сертификационных требований государств не допускаются, воздушное судно не может выполнять полет до тех пор, пока все системы и оборудование не будут функционировать нормально. Опыт показал, что в течение короткого периода времени может допускаться наличие некоторых неисправностей, если остальные нормально функционирующие системы и оборудование позволяют безопасно продолжать полеты» [2, с. ДОП F-1].

Практика применения MEL не только не потеряла своей актуальности по прошествии почти полувека, но наоборот приобретает все большее распространение.

Объяснением такой тенденции служит желание повысить эффективность эксплуатации воздушного транспорта, как со стороны авиакомпаний, так и производителей ВС. Повышение эффективности производственной деятельности эксплуатантов ВС представляет собой конечную цель разработки и применения MEL.

Увеличения прибыли от использования MEL обусловлено двумя экономическими аспектами.

Первый экономический аспект связан с технической эксплуатацией ВС. MEL позволяет эксплуатировать ВС с одним и более неработающим компонентом оборудования, когда неполадка обнаруживается в полете или при

наземном техническом обслуживании. Так, использование MEL позволяет авиакомпаниям выпускать в эксплуатацию ВС с выявленными неисправностями, отсутствующим или незадействованным оборудованием. Тем самым появляется возможность избежать задержек или отмены рейсов по причине устранения неисправностей.

Вторым экономическим аспектом MEL является оптимизация «первичного обеспечения» и, таким образом, снижение затрат на хранение. «Первичное обеспечение» – это каталог, содержащий перечень всего заменяемого оборудования. Первичное обеспечение определяется с учетом таких факторов, как:

- количество воздушных судов в парке;
- общее количество летных часов в год;
- средняя стоимость запасной части;
- количество компонентов на одно ВС.

Этот каталог позволяет эксплуатантам заказывать запасные части за несколько месяцев до поставки самого ВС, чтобы предупредить ситуации, связанные с простоем ВС [4].

MEL для каждого экземпляра ВС разрабатывается на основе основного перечня минимального исправного оборудования (Master Minimum Equipment List – MMEL) и не может быть менее ограничительным, чем MMEL [2].

С течением времени в Европе и США сформировались две модели разработки и утверждения MMEL. Согласно европейской модели MMEL разрабатывается ведущим изготовителем типа ВС. В модели, действующей в США, инициатором разработки MMEL выступает заявленный эксплуатант типа и вопрос рассматривается на совещании представителей отрасли. Обе модели предусматривают утверждение MMEL авиационными властями государства разработчика типа ВС и последующее утверждение MEL экземпляра авиационными властями государства эксплуатанта.

Таким образом, применение MEL является фактором, способствующим существенному сокращению эксплуатационных расходов и одновременно гарантирующим обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов от имени одобряющих его авиационных властей.

Долгое время усилия по обеспечению безопасности были направлены на полное исключение факторов риска. Однако постоянное усложнение производств и появление принципиально новых технологий привели к тому, что концепция абсолютной безопасности стала неприменима для сложных технических систем. Стало понятным, что добиться абсолютной безопасности возможно лишь в системах, лишенных запасенной энергии, химически и биологически активных компонентов.

Начиная с конца 1970-х – начала 1980-х годов, в исследованиях, связанных с обеспечением безопасности, начался переход от концепции «абсолютной безопасности» к концепции «приемлемого риска». В настоящее время она

принята во всех развитых странах. Ее суть заключается в стремлении снизить риск до того уровня, с которым общество в данное время готово мириться, исходя из уровня жизни, социально-политического и экономического положения, развития науки и техники.

Приемлемый риск объединяет технические, экономические, социальные и политические аспекты и является определенным компромиссом между уровнем безопасности и возможностями его достижения.

В гражданской авиации также произошла смена концепций безопасности. Мировое авиационное сообщество признало тот факт, что воздушный транспорт не может быть гарантированно защищен от факторов опасности и эксплуатационных ошибок.

Определение безопасности полетов, как комплексной характеристики воздушного транспорта и авиационных работ, определяющей способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей, больше не удовлетворяло новой концепции безопасности. Согласно действующему определению ИКАО, безопасность полетов – это состояние, при котором возможность причинения ущерба лицам или имуществу снижена до приемлемого уровня и поддерживается на этом или более низком уровне посредством постоянного процесса выявления факторов опасности и управления факторами риска для безопасности полетов [5].

Такая смена концепций стала очень важным моментом в теории обеспечения безопасности полетов. В свете рассмотрения практики применения MEL можно отметить, что она наилучшим образом вписалась в концепцию приемлемого риска, как способ достижения баланса между приемлемым уровнем безопасности полетов и рентабельностью ВС.

В настоящее время вопрос об отказе от использования MEL не является актуальным. На первый план выходит задача научного обоснования эффективности методик формирования перечней минимального исправного оборудования ВС.

Литература

1. Доклад Межгосударственного авиационного комитета. Состояние безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства в 2012 году. – Москва, февраль 2013.

2. Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации «Эксплуатация воздушных судов». Часть 1. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. – ИКАО – Издание десятое – 2010.

3. Воздушный кодекс Российской Федерации — № 60-ФЗ от 19.03.1997.

4. Getting to grips with MMEL and MEL – Airbus Flight Operations Support & Services. – 2005. Flight Operations Support & Services

5. Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc 9859-AN/460). ИКАО – Издание второе – 2009.

ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ УВД В РОССИИ

Е.С.Платонова, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)
Научный руководитель – Рудельсон Л.Е., д.т.н., проф.

Ничто не влекло человека так сильно, как небо. Тысячи лет люди смотрели на птиц и мечтали о полете. Первый зафиксированный в исторических хрониках успешный полет случился в 559 году в Китае на воздушном змее. После этого многие люди поднимались в воздух на планерах, воздушных шарах, змеях и других необычных приспособлениях, но все они полностью полагались на волю ветра (о других силах они знали очень мало) и довольно часто такие полеты заканчивались неудачно.

Первый в мире самолёт с паровым двигателем был создан и испытан Русским учёным Можайским А.И. Первый полёт при стечении народа был заактирован Императорской комиссией документально 20 июля 1882 года, самолёт разогнался, оторвался и пролетел около 50 метров на высоте около метра над Землёй по прямой и приземлился, мощность двигателей оказалась мала. Комиссия посчитала, что этого «недостаточно» и записала что самолёт «не летал». Прощение Можайского А.И. на выделение средств для создания более мощного двигателя было отклонено, а на свои деньги этого Можайский сделать не смог. Разработка самолёта Можайского возникла не на "пустом месте" и опиралась на идеи и работы Великого Русского учёного Жуковского в области аэродинамики, которые и явились источником основных идей, на которых строился как Самолёт Можайского, так и в дальнейшем - практически вся авиационная наука. Жуковский всесторонне исследовал аэродинамику полёта птиц, теоретически рассчитал ряд возможных траекторий полета. Жуковский открыл закон, определяющий подъёмную силу крыла самолёта; определил основные профили крыльев и лопастей винта самолёта; разработал вихревую теорию воздушного винта.

Уже зная о работах Жуковского и о существовании и устройстве самолета Можайского, испытали свой очень похожий аппарат, но с более мощным и компактным бензиновым двигателем только в 1903 году братья Райт и сразу его запатентовали. Первый управляемый полет на воздушном судне тяжелее воздуха совершил 17 декабря 1903 года Орвилл Райт. Этот полет продлился всего 12 секунд, но именно от него принято отсчитывать историю полетов. Человек впервые смог не зависеть от воли стихии и лететь не по воле ветра, а туда, куда хочет.

Вот тут-то все и началось, возникла необходимость в создании общих правил воздушного движения. Эти правила были достаточно просты, но

большинство из них работает и сейчас, составляя фундамент безопасности полетов, только визуального контроля со стороны пилотов не хватало, им была необходима поддержка с земли. В то время управление воздушным движением (УВД) осуществлялось с помощью семафорной азбуки (как в морском движении). Еще у римского историка Вегеция мы находим упоминание о телеграфировании при помощи балок, поднимаемых и опускаемых на башне. Средневековые остались равнодушными к этому способу (как, впрочем, и к большинству прочих изобретений античности). Но прошло каких-то полторы тысячи лет, и о Вегеции вспомнил великий русский изобретатель Кулибин.

На дворе стоял 1794 год. Кулибинский семафорный телеграф передавал сообщения при помощи больших подвижных планок, которые помещались на высоких башнях, видимых на большом расстоянии. При помощи веревок и блоков планки могли принимать множество различных положений и изображать «одинокие и двойные склады» — таким образом можно было передавать и отдельные буквы, и целые слова.

Каждая станция нуждалась в двух сообразительных работниках. Один посредством подзорной трубы должен был наблюдать за соседней станцией, а другой при помощи веревок и блоков повторять на своей башне те сигналы, которые передавались с соседней башни. Таким образом, от башни к башне должны были передаваться любые сообщения! Увы, этот телеграф, как и многие другие гениальные изобретения Кулибина, не был внедрен в жизнь, а был сдан в Кунсткамеру. Согласно традиции и во избежание.

Прошел век, сегодня мы имеем множество правил и законов, по которым осуществляют управление воздушным движением «воздушные лоцманы» и И уже сегодня трудно даже представить то, что произошло бы в воздухе, если бы на несколько минут служба УВД остановила свою работу: сотни самолетов, летящих с огромной скоростью на встречных и пересекающихся курсах с набором высоты и снижением оказались бы в катастрофическом положении, а если к этому добавить сложные метеоусловия, полное отсутствие видимости....

А история создания структуры УВД берет свое начало в 1918 году, когда возникла необходимость организации воздушных линий. Первым законом нашего государства, заложившим основу организации воздушных сообщений и порядка движения самолетов в воздушном пространстве над территорией нашей страны, был Декрет Совета Народных Комиссаров от 17 января 1921 г. «О Воздушных передвижениях», который регулировал передвижение всякого рода воздушных аппаратов над территорией России и ее территориальными водами.

Начало деятельности службы движения в гражданской авиации относится к образованию первых постоянно действующих воздушных линий в СССР в 1922 г. 9 февраля 1923г. было принято постановление Совета Труда и Оборона «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации», положившее начало государственному регулированию деятельности гр.авиации. Этот день и принято считать днем рождения отрасли «Воздушный

транспорт». В это время с целью организации на коммерческой основе перевозок пассажиров, почты, производства аэрофотосъемок и других работ в Москве создается Российское общество добровольного воздушного флота «Добролет». Рейсом Москва – Нижний Новгород 15 июля 1923 г. открылась первая пассажирская воздушная линия «Добролета», т.е. в стране начались регулярные пассажирские перевозки.

При эксплуатации первых воздушных линий руководство движением самолетов осуществлялось командирами летных отрядов. Командир отряда назначал для полетов летчиков и полностью им доверял. Визуально наблюдая непосредственно на летном поле за выруливанием и взлетом самолетов и фиксируя время вылета, командир отряда был в полном неведении о ходе полета до тех пор, пока о его результатах не узнавал из сообщений летчика, которые передавались по телефону или телеграфу из пункта посадки самолета. Протяженность воздушных линий была в то время незначительна, полеты выполнялись только днем при видимости земных ориентиров, как правило вдоль железных дорог и только в благоприятных условиях погоды. Летчик во время полета был предоставлен самому себе, никаких указаний от командира получать не имел возможности из-за отсутствия средств связи на своем самолете. Эксплуатируемые в 30-е годы самолёты имели небольшие скорости, что обуславливало их чувствительность к направлению ветра при взлёте и посадке. Поэтому первые аэродромы в качестве основной рабочей формы имели круг диаметром около 1000 м, обеспечивающий выполнение взлётно-посадочных операций в любом направлении строго против ветра. Сравнительно небольшая нагрузка от самолёта на грунт позволяла в качестве аэродромного покрытия использовать дерновой покров земли. По границе аэродромов устанавливались электрические фонари небольшой мощности и прожекторы для освещения зоны приземления и старта.

Для получения лётчиком информации о ходе полёта на некоторых воздушных линиях через 50...200 км около запасных посадочных площадок или у железнодорожных станций организовывались контрольно-семафорные пункты. Эти пункты были оборудованы керосиновыми пограничными и стартовыми огнями, а также местами для выкладывания сигнальных полотнищ с целью передачи отдельных указаний лётчику, в том числе и о метеоусловиях. Лётчик также мог передать информацию о ходе полёта путём выполнения условных эволюций самолётом или путём сбрасывания вымпела.

Контрольно-семафорные пункты являлись также ориентирами для контроля полёта и самолётовождения. Кроме сигнальной площадки на крыше здания этого пункта и на земле наносились крупными буквами или цифрами маркировочные надписи, указывающие название этого пункта или его номер, направление полёта (стрелой) и расстояние, пройденное или оставшееся для полёта до следующего контрольно-семафорного пункта или пункта назначения. Получая такую информацию, лётчик имел возможность контролировать расход

топлива для полёта и принимал решение о посадке на запасном аэродроме при неблагоприятных погодных условиях.

Для опознавания аэропортов на зданиях аэровокзалов устанавливались кодовые неоновые световые маяки, которые азбукой Морзе передавали начальные буквы названия городов. Для обеспечения полётов в ночных условиях на трассах через каждые 25...30 км устанавливались световые маяки. Это создавало ночью непрерывную линию визуальных световых ориентиров, указывающих лётчику необходимое направление полёта.

При дальнейшем развитии сети воздушных линий и увеличении интенсивности полетов такая система руководства движением самолетов стала совершенно непригодной. В поисках необходимой организации начали применяться отдельные элементы диспетчерской системы, заимствованные от других видов транспорта, главным образом железнодорожного, а также использовался опыт иностранных воздушных линий.

Впервые элементы диспетчерской системы руководства движением самолётов на воздушных линиях были частично введены в 1929 году во время опытной эксплуатации воздушной линии магистрального значения Москва-Иркутск, протяжённостью 4700 км по инициативе начальника этой линии Кириллова И.К.. При этом отдельного диспетчерского аппарата не было создано, а функции диспетчера выполнял аппарат начальника эксплуатационного отдела Управления воздушной линии.

Диспетчерская связь осуществлялась только с начальниками аэропортов при помощи большей частью телеграфа Народного Комиссариата путей сообщения. Сведения о движении самолётов сообщались в Управление воздушной линии начальниками аэропортов, а в Управлении в свою очередь вёлся график движения самолётов (время- путь).

В 1930 г. было разработано первое “Положение о диспетчерской службе на воздушных линиях СССР”, в котором были сформулированы основные принципы авиадиспетчерской системы руководства воздушным движением. Однако, только в 1931 г., когда было образовано Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота (ВО ГВФ) при Совете Труда и Обороне СССР, началось создание диспетчерского аппарата и диспетчерской службы. Для функционирования диспетчерской службы в аэропортах начали устанавливать радиостанции.

Основной задачей диспетчерской службы являлась организация и регулирование движения самолётов на воздушных линиях с целью обеспечения прохождения ими отдельных участков воздушных трасс по расписанию, ставшему организационной основой для воздушных сообщений, а также устранения причин, вызывающих задержки полётов. Обеспечение безопасности полётов возлагалось на лётчиков и командиров отрядов.

Все довоенные годы успешно развивались технические средства связи, навигации и радиолокации. Положительные сдвиги во всей работе гражданского воздушного флота и в развитии диспетчерского руководства движением

воздушных судов произошли после образования в 1932 году Главного управления гражданского воздушного флота (ГУГВФ) при Совете Народных Комиссаров СССР. Гражданский воздушный флот начал оснащаться новыми самолётами отечественного производства, оборудованными аэронавигационными радиотехническими средствами, которые давали возможность выполнять полёты в сложных метеоусловиях. На аэродромах стали устанавливать курсовые радиомаяки, радиопеленгаторы и светотехнические средства для обеспечения выполнения полётов в ночных условиях. Потребовалась перестройка структуры службы и методов руководства. В результате возникла необходимость в создании в аэропортах, на аэродромах и в территориальных управлениях ГВФ диспетчерской службы, а также в научно обоснованной подготовке специалистов для управления воздушным движением. В 1932 году на факультете “Воздушных сообщений” Ленинградского института инженеров ГВФ началась подготовка инженеров по воздушным сообщениям и руководству движением самолётов. В 1935 году образованы первые Курсы высшей летной подготовки, на которых проходили обучение пилоты, штурманы, бортрадисты, наземные радиооператоры и диспетчеры службы движения.

Накопленный опыт диспетчерского руководства в довоенный период положительно сказался во время Великой Отечественной войны. Диспетчерская служба включилась в обеспечение контроля за выполнением полётов фронтовых частей. В марте 1944г. была введена в действие “Инструкция о работе самолётов с диспетчерскими радиостанциями при полёте в аэропортовой зоне”. Для передачи информации по командным радиостанциям с земли экипажам и обратно была разработана типовая фразеология, а диспетчерские командные пункты аэродромов и командиры самолётов имели позывные для вступления в радиообмен. Диспетчерское руководство движением самолётов активно осуществлялось только в пределах воздушного пространства района аэродрома. Для учёта движения самолётов диспетчеры вели план-сводку движения. В 1945 году было начато применение эшелонирования самолётов по высотам на воздушных линиях гражданской авиации.

Коренное изменение всей структуры и организации выполнения полетов и соответственно диспетчерского руководства движением произошло в 1947г., когда были разработаны и введены в действие “Основные правила полётов над территорией СССР”.

Служба движения постоянно совершенствовалась и оснащалась. Службы управления воздушным движением создавались как вспомогательные, а теперь они превратились в многофункциональные. Аэронавигационные службы России сегодня обязаны действовать согласно стандартам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Важнейшее звено транспортного комплекса страны сегодня несет ответственность за государственное регулирование использования воздушного пространства, обеспечение безопасности и регулярности полетов воздушных судов как гражданской, так и государственной авиации.

Литература

1. Автоматизированные системы управления воздушным движением / под ред. С.Г. Пятко и А.И. Красова. – СПб.: Политехника, 2004.
2. Тельпуховская О.Н. Введение в специальность 160905 (часть 2). Учебное пособие, М.: МГТУ ГА, 2007.
3. Авиация в России: Справочник. – М.: Машиностроение, 1983 г.
4. История зарождения воздухоплавания и авиации в России: Борис Веробьян — М.: Техносфера, 2008.
5. Степанов А. С. Развитие Советской авиации в предвоенный период (1938 - первая половина 1941 г.). – СПб.: Русский Фонд содействия образованию и науке, 2009.

ОБ ИСТОКАХ ФОРМИРОВАНИЯ УЧЕНИЯ О ЧЕЛОВЕЧЕСКОМ ФАКТОРЕ В АВИАЦИИ

И.Н. Бердышникова, магистрант МГТУ ГА (г. Москва)
Научный руководитель – Рухлинский В.М., д.т.н.

Представить современную мировую авиацию, как военную, так и гражданскую без практического применения учения человеческий фактор практически невозможно. Данное учение играет сегодня непереоценимую роль в обеспечении надежного и эффективного функционирования авиационной системы. Однако, прежде чем стать учением и одновременно методологической основой профилактики авиационных событий и их расследования, человеческий фактор прошел большой и сложный путь в своем развитии.

Учение человеческий фактор уходит своими корнями к тем работам, которые были выполнены еще в 19 веке, когда началась эксплуатация железнодорожного транспорта и возникли первые антропогенные аварии и катастрофы. Расследуя их, ученые пытались понять причины случившегося и разработать рекомендации, направленные на повышение безопасности движения. Первые научные исследования по данной проблеме были выполнены М.М. Фон Вербером в Германии и Рихтером И.И. в России. В этих работах, посвященных безопасности функционирования систем «человек - машина», ставился вопрос о необходимости уделять более пристальное внимание психологическому аспекту происшествий, т.е. индивидуальным качествам работников, воздействуя на которые, по мнению авторов, представляется возможным предупредить аварии и катастрофы.

Существенных результатов в данном направлении достиг американский психотехник Мюнстерберг Г., установивший одним из первых зависимость надежности человека, управляющего технической системой, от его

психологических качеств, и предложивший методику для оценки способности к водителскому труду. Полученные результаты и их анализ позволили Мюстербергу Г. ранее других (в 1910 г.) сформулировать и использовать в научной литературе понятие личный фактор. В том же году отец русской авиации Жуковский Н.Е. указал на связь личностных характеристик летчика и его профессиональной надежности. Достаточно хорошо представляя особенности и условия деятельности человека в полете, он высказал предположение, что овладеть профессией летчика способен не каждый. А первый опыт применения авиации в военных целях (итало-турецкая война 1911–1912гг.) подтвердил наличие взаимосвязи между авиационными происшествиями и особенностями личности летчика [1].

Наиболее точное, и по праву считающееся классическим определение личного фактора, дал Геллерштейн С.Г., под которым он подразумевал “совокупность всех врожденных и приобретенных физических и психических свойств личности, которые могут быть поставлены в связь с причинами возникновения, характером течения и исходом летного происшествия”.

Благодаря своей конкретности, легкости понимания и доступности практического использования концепция личного фактора на многие годы стала теоретической основой профилактики и расследования авиационных происшествий, нацеливая экспертов на поиск причин случившегося в несовершенстве свойств и качеств личности летчика [3].

Однако следует признать, что такой подход страдает выраженной ограниченностью взглядов на причины авиационных происшествий, не позволяет увидеть их в тех случаях, когда они скрываются в эргономических недостатках авиатехники и несовершенстве организации условий деятельности. С позиций данного подхода достаточно выявить при расследовании ошибочное действие, чтобы его принять за единственную причину авиационного происшествия, а летчика считать единственным виновником случившегося. Становится очевидным, что концепция личного фактора не позволяет установить при расследовании всю цепочку причинно-следственных связей возникновения, развития и исхода аварийной ситуации, в силу чего не могут быть разработаны эффективные профилактические мероприятия, исключающие появление подобных аварий и катастроф в будущем.

Практически в то же время (20-30-е годы) начали закладываться основы нового подхода в обеспечении безаварийности профессиональной деятельности - концепции человеческого фактора. Ряд отечественных и зарубежных исследователей, высказали мысль, что предрасположенность к несчастным случаям не только обусловлена индивидуально-психологическими качествами человека, но и выступает как результат соединения этих качеств с определенными условиями.

Наиболее остро вопрос о детерминированности ошибочных действий несовершенством техники был поставлен в нашей стране в 1930г. Физиологом Бернштейном Н.А. и врачом-летчиком Добротворским Н.М.. Отмечая

ограниченность профессионального отбора в обеспечении согласованности характеристик человека и техники, Бернштейн Н.А. одновременно подчеркивал целесообразность использования в решении данного вопроса эргономического подхода, направленного на согласование характеристик техники с психофизиологическими возможностями человека. При этом он считал, что необходимо разрабатывать объективные методы расчета и учета человеческого фактора при создании человеко-машинных систем. Важно обратить внимание, что уже в те годы Бернштейн Н.А. видел орудие и работника не как обособленные элементы, а как взаимодействующие компоненты единой, целостной системы, которые оказывают друг на друга влияние. И вторая исключительно важная идея, высказанная им, состоит в том, что создание надежной и эффективной системы «орудие-работник» возможно только при условии разработки орудия с учетом характеристик человека.

И, тем менее, следует признать, что если на Западе в методологии обеспечения безопасности полетов стала доминировать концепция человеческого фактора, то в отечественной авиации концепция личного фактора, причем в наиболее непродуктивной форме, когда всякая ошибка летчика отождествлялась с его виной. Разделить вину и беду летчика практически не представлялось возможным. Понятие человеческий фактор, находилось в тени, а в авариологии господствовал личный фактор как наиболее близкий используемой в стране идеологии “человека-винтика”.

Возрождение в отечественной авиации концепции человеческого фактора началось в 60-е годы исследованиями ученых ГНИИИ авиационной и космической медицины Пономаренко В.А., Заваловой Н.Д. и сотрудниками научной школы. Практическое применение данной концепции позволило достичь высоких результатов при эргономическом сопровождении разработки авиационной техники, совершенствовании системы профессионального психологического отбора и обучения летного состава, объективизации расследования авиационных происшествий.

Дальнейшее развитие в 70-80 годы методологии человеческого фактора в исследованиях Бодрова В.А., показало, что причиной ошибочных действий летчика могут выступать не только его индивидуально-психологические особенности, но и эргономические недостатки авиатехники, несовершенство организации, содержания и условий деятельности. Благодаря этому была выделена категория систематических ошибок, в основе которых лежит неучет человеческого фактора при создании авиатехники и организации летного труда. Тем самым представилось возможным разделить вину и беду летчика в авиационном происшествии. Более того, выявление ошибок летчика стало вновь рассматриваться не как конечная цель расследования, а как исходная точка для установления всех причинно-следственных связей возникновения, развития и исхода аварийной ситуации.

Таким образом, к началу 90-х годов в отечественной авиации сложилась ситуация, когда одновременно существовали две концепции: личного и

человеческого факторов. Причем, если в области профессионального отбора, обучения и эргономического сопровождения разработки новой авиатехники доминировала концепция человеческого фактора, то в расследовании АП – личного, поэтому в актах расследования АП сохранялась графа «Главный виновник», где, как правило, вписывалась фамилия погибшего летчика [1,4].

Однако в середине 90-х было предложено использовать только понятие человеческий фактор, полагая, что личный входит в него отдельным слагаемым и имеет значительно меньший удельный вес, чем тот, который ему приписывали.

Переломным в понимании роли человеческого фактора в обеспечении надежного функционирования системы «экипаж - самолет - среда» стало 27 марта 1977г. В этот день произошла трагедия, установившая печальный мировой рекорд - 583 погибших в авиационной катастрофе. Как известно, на острове Тенерифе произошло столкновение двух аэробусов американской и голландской авиакомпаний. Особенностью данного события, заставившего мировое авиационное сообщество пристально заняться человеческим фактором, стал тот факт, что голландский самолет пилотировал шеф-пилот авиакомпании, который допустил ряд ошибок, ставших роковыми. Это событие показало, что не только надежность функционирования систем самолета и уровень технической подготовки экипажа имеют важное значение в обеспечении безопасности полета, но и умение пилотов правильно принимать решения, управлять своим состоянием, рационально организовывать взаимодействие в экипаже, а так же знание ими природы собственных ошибок и мер их профилактики [2].

Данная трагедия послужила мощным импульсом в совершенствовании системы подготовки пилотов гражданской авиации. В этой связи Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) были разработаны требования и методические материалы, обеспечивающие данный вид подготовки. Кроме того, учение человеческий фактор стало еще продуктивнее применяться в расследование авиационных событий. Достаточно сказать, что, если выявляется ошибочное действие летчика и определяется негативная характеристика его личности, обусловившая данную ошибку, то дальнейшее расследование идет в направлении анализа слагаемых авиационной системы, причастных к возникновению и проявлению вскрытой негативной характеристики. Иной подход стал недопустимым. Как отмечает Роберт Л. Самволит из Международной федерации ассоциации линейных пилотов: «Если расследование заканчивается обнаружением человеческой ошибки, то Вы живете в прошлом».

Таким образом, методология человеческого фактора прошла непростой путь своего развития, сформировавшись в виде учения о безопасном и надежном функционировании авиационной системы. Суть данного учения составляет гармонизация взаимодействия разноприродных компонентов указанной системы, а именно «экипажа», «воздушного судна» и «среды» на основе учета при разработке возможностей и ограничений, присущих пилотам.

Литература

1. Козлов В.В. Безопасность полетов: от обеспечения к управлению. – М.: Оперативная Полиграфия, 2010.
2. Руководство по обучению в области человеческого фактора. Дос 9683 – AN/950 – ИКАО, издание первое, 2006.
3. Циркуляр ИКАО (247 – А№/148). Человеческий фактор. Сборник материалов № 10. Человеческий фактор в управлении и организации. – 1993.
4. Человеческий фактор – М.: Мир, 1991.

ВЛИЯНИЕ ЛИБЕРАЛЬНЫХ ИДЕЙ НА ФОРМИРОВАНИЕ ЭТИКО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО УЧЕНИЯ К.Д. КАВЕЛИНА

А.И. Вялов - аспирант ТГПУ им. Л.Н. Толстого (г. Тула)
Научный руководитель – д.ф.н., проф. Назаров В.Н.

Данная статья посвящена рассмотрению либерализма как источника этических воззрений философа. В связи с этим рассматриваются история становления классического европейского либерализма, история и особенности существования либерализма в России, а также основные положения либерализма в их нравственном измерении. В исторической ретроспективе первые либеральные идеи появляются в античности. К ним относят учение Сократа об истине и справедливом государстве, идею римских стоиков об универсальной природе человека, этическое учение о внутренней духовной свободе личности, которое в дальнейшем привлекло внимание многих философов и политических мыслителей XVII-XVIII вв., в это время и сформировался либерализм как социально-политическое учение [См.: 5]. «Либерализм — творение западноевропейской культуры и, в основном, плод уже греко-римского мира средиземноморской области», - пишет В.В. Леонтович, называя его источниками феодальный строй и независимую церковь [1, 7]. Классический европейский либерализм опирается на ценности свободы личности, неприкосновенности частной собственности. Одним из первых философов Нового времени, кто разрабатывал теорию либерализма, был Дж. Локк. Во главе угла у него стояло право собственности и идея разделения властей. В частности, о собственности он пишет: «Основной целью вступления людей в общество является стремление мирно и безопасно пользоваться своей собственностью, а основным орудием и средством для этого служат законы, установленные в этом обществе; первым и основным позитивным законом всех государств является установление законодательной власти; точно так же первым и основным естественным законом, которому должна подчиниться сама законодательная власть, является сохранение общества и каждого члена общества» [2, 339]. В плане разделения властей он говорит о наличии законодательной, исполнительной и федеративной

властях. О разделении властей говорил позже и Монтескье в своей работе «О духе закона» [3] и Руссо в трактате «Об общественном договоре» [7].

В России появление либерализма связано с XVIII веком, со временем «просвещенного абсолютизма» Екатерины II. Либеральные идеи получили свое развитие в деятельности Н.С. Мордвинова, М.М. Сперанского, Н.М. Карамзина, Т.Н. Грановского, далее – у К.Д. Кавелина и других выдающихся деятелей. Среди первых либералов в России, по мысли В.В. Леонтовича, была Екатерина II. Это выразилось в планах задуманных ею реформ в области личной свободы, религиозной политики, уголовного права, экономики, права собственности, административной системы [См.: 1, 28]. При всем масштабе задуманного осуществлена была лишь часть преобразований, которая пошла на пользу дворянству и отчасти городскому сословию. По В.В. Леонтовичу, расширение прав дворян было шагом на пути к «более либеральной системе», утверждающей право на гражданскую свободу. Для создания этой системы в России нужно было, в рамках существовавшего строя, создать новый гражданский строй, признающим субъективные гражданские права [См.: 1, 33]. Отличительной чертой либеральных реформ было то, что речь шла о дворянстве, но не о преобладающем большинстве населения. Следующий, о ком необходимо сказать, это Н.С. Мордвинов. В.В. Леонтович ясно и полно дает представление о направлении его мысли и деятельности. Он пишет, что Н.С. Мордвинов энергично выступал за «предоставление гражданских прав, в первую очередь, права собственности на землю и права ее приобретения» для различных сословий, выступал «за признание правительством неприкосновенности частной собственности» [1, 53-54].

Нельзя не сказать в ходе рассмотрения истории развития либерализма в России о выдающемся государственном деятеле М.М. Сперанском. По инициативе М.М. Сперанского был создан Государственный Совет, составлен Свод Законов Российской империи. Идеи его для своего времени были передовые, хотя и не в полном объеме были осуществлены. Госсовет был, первым представительным учреждением с законосовещательными функциями, через которое при абсолютной монархии определенные слои населения уже могли влиять на государственную политику. Кодификация же законом в некоторой мере явилась шагом к правовому государству, упорядочив множество наслоений и нестыковок в законодательстве. М.М. Сперанский пишет, что «законы существуют для пользы и безопасности людей, им подвластных» [6, 3]. Особенности русского либерализма стали, исходя из классификации В.В. Приленского, которой мы придерживаемся, стали отсутствием широкой социальной базы, антидемократическая тенденция, уверенность в необходимости монархии для России, консервативная направленность русского либерализма, крепостнический строй в России.

Нужно отметить, что индивидуалистическая парадигма либерализма ориентирована на постулирование приоритета удовлетворения потребностей каждого конкретного человека. Однако, каждый индивид должен соблюдать

определенные нормы законности, частично ограничивающие его права, и в то же время, гарантирующие соблюдение тех прав, что у него остаются. Как гласит один из главных правовых принципов либерализма, права одного человека кончаются там, где начинаются права другого. В данном случае следует отметить, что при характеристике либеральных идей речь может идти только об относительной свободе, но не абсолютной, которая может обернуться «войной всех против всех». Относительно основных положений либерализма и их нравственной сути, можно говорить о следующем: личность наделена свободой воли, причем такая свобода подразумевает сознательный выбор добра или зла. Свобода воли – это, прежде всего, свобода выбора между добром и злом, выбора осуществляемого сознательно при наличии равнозначных альтернатив. Либерализм ставит во главу угла эту способность человека как субъекта психической жизни, находящегося на определенном уровне осознания себя как полноценной личности, понимающей свою уникальность и, как следствие, несущей ответственность за свое поведение, свои поступки. Свобода подразумевает умение ею распоряжаться с тем, чтобы, реализуя ее как свое право, не нарушать при этом свободу других. А это определяется высоким уровнем культуры в обществе, который формирует отношение к свободе как ценностному ориентиру. Культура же является отчасти отражением нравственных норм, существующих в обществе, поскольку нравственность служит фундаментом любого общества. Нравственные идеалы служат внутренним регулятором поведения каждого члена общества. Для ограничения видимых проявлений отклонения от моральных норм существует закон, право, которое не столько устраняет причину отклонения, сколько борется с внешними его проявлениями. Хотя, нужно отметить, что закон в либеральном понимании направлен, тем не менее, и на профилактику таких отклонений неотвратимостью наказания за неисполнение своих норм. Внутренняя регуляция, как уже было сказано, происходит за счет соблюдения системы нравственных идеалов, обусловленной, во многом исповедуемой в данном обществе религией, содержащей в себе определенную систему этических категорий, принципов и правил поведения. Постольку, поскольку либерализм, имеет европейские корни, то такой религией является христианство. Одна из главных ценностей христианства – свобода, свобода внутренняя, которая обусловлена соблюдением заповедей христианства, регулирующих через некоторые внутренние ограничения возможность и внешней гармонии и мира. Выполнение заповедей дает ключ к гармоничному духовному развитию отдельной личности, что в свою очередь помогает и мирному сосуществованию сообщества личностей, полагая это в то же время и через выполнение внешних ограничений (однако опора все же – в воздействии на внутренний мир человека). Все это, таким образом, приводит к осуществлению на практике идеала свободы. Свобода выбора, свобода воли обуславливает возможность реализации стремления к постижению истины, к правде, приближению к совершенству. Истина по своей сути – идеал знания и способ его достижения [4, 169]. Знание лежит в основе поэтапного

прогресса, что так же характерно для либерализма как системы взглядов, опирающийся на эволюционную идею развития в противовес революционной точке зрения. Знание закладывает твердую почву для спокойного, размеренного движения к идеальному обществу, в основе которого лежит высокоразвитая духовно и подкрепленная материальным благополучием свободная человеческая личность. Знание служит опорой для преобразования мира материального, и, в то же время, внутренней сути человека, подкрепляя у него уверенность в собственных силах. Уверенность эта порождает, в свою очередь, потребность в стабильности как условия неизбежного улучшения качества жизни. Таким образом, стремление к истине, правде присуще человеку как субъекту, обладающему свободной волей, обеспечивается либерализмом, как учением, основанном на свободной воле человека. Свободная воля является источником нашего воздействия на окружающую действительность, меняя отдельные ее условия. В то же время воля меняет и наше отношение к действительности, ограждая наше сознание от возможных потрясений. Принимая как должное случившееся событие, которое нет возможности изменить, мы тем самым вносим вклад в формирование собственного ощущения стабильности. Покорность как черта, на первый взгляд не свойственная либеральному мышлению, на самом деле близка ему. Либеральное мышление в основе своей рационально и чрезвычайно практично. Делая попытки изменить уже свершившееся человек не только не извлечет выгоды, но нанесет вред своему психическому здоровью. Волевым усилием, покоряясь неизбежности, личность способна минимизировать вред, наносимый стечением обстоятельств. Человек существо высокоразвитое, но не совершенное. В связи с этим и свободная воля может обернуться во зло, причем зло сознательное, вызванное различными пороками, присущими человеку: завистью, трусостью и многими другими. Такие пороки приводят к стагнации или к войне и упадку хозяйства и нравственности вследствие повышения уровня агрессии. Либерализм становится возможным тогда, когда преданность идеалам истины и правды как источникам устойчивого поступательного движения вперед закрепляются в сознании каждого члена общества, каждого гражданина. Таким образом, либерализм как целостное социально-политическое учение оказал серьезное влияние на становление этических взглядов К.Д. Кавелина, главной идеей являлась идея свободы, как и в либерализме.

Литература

1. Леонтович В.В. История либерализма в России (1762-1914), М., 1995. 548с.
2. Локк Дж. Два трактата о правлении // Локк Дж. Сочинения в 3 т., - М.: Мысль, 1988. 668с.
3. Монтескье Ш. О Духе законов // Монтескье Ш. Избранные произведения М: Государственное издательство политической литературы, 1955.
4. Новая философская энциклопедия, в 4-х тт. Т.2. М., 2010. 634 с.

5. Новейший философский словарь. М.: «Феникс», 2008. 672 с. [Электронный ресурс]
URL: http://dic.academic.ru/dic.nsf/dic_new_philosophy/680/ЛИБЕРАЛИЗМ
6. План государственного преобразования графа М.М.Сперанского (Введение к уложению государственных законов 1809 г.). Издание «Русской мысли». М., 1905.
7. Руссо Ж.Ж. Об общественном договоре. Трактаты / Пер. с фр. М.: «КАНОН-пресс», «Кучково поле», 1998. 416 с.

ФИЛОСОФСКО-АКСИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ РОДИТЕЛЬСТВА В ЭПОХУ АНТИЧНОСТИ

Э.М. Луценко - соискатель МГУ ПС (МИИТ) (г. Москва)
Научный руководитель - д.ф.н., проф. Некрасов С.И.

Феномены семьи, родительства, семейно-брачных отношений выступали одним из важнейших способов осмысления связи личности с обществом с древнейших времен. Семья, родительство, семейные традиции и ценности отражены в мифах и преданиях, в исторических, религиозных и художественных произведениях всех народов мира. Ценностно-рациональное осмысление социального статуса родительства стало возможным только с появлением философии.

Анализ проблемы аксиологии родительства как явления социального, тесно связан с философской антропологией. Социальная ценностная философия и философская антропология служат тем методологическим базисом, на котором выстраиваются различные модели родительства.

Первые модели можно найти в философии Платона и Аристотеля, заявивших о необходимости наличия института родительства и ее государственной значимости.

Первым опытом философского осмысления семейной жизни и родительства были труды Платона «Законы» и «Государство». Так в «Законах» Платон, повествуя об устройстве Афинского государства, оценивает родительство как необходимый атрибут справедливого государственного устройства. Он называет брачные отношения и союзы основой для рождения детей во всех государствах и утверждает, что первыми в любом государстве должны быть законы о браке. Философ считает, что всем нужно жениться, начиная с тридцати лет до тридцати пяти и сознавая при этом, что человеческий род по своей природе бессмертен, потому что, оставляя после себя детей и внуков, человеческий род, благодаря таким порождениям, остается вечно бессмертным. Платон утверждает, что неблагочестиво, когда человек добровольно лишает себя этого всего; а между тем, кто не заботится о том, чтобы иметь жену и детей, тот лишает себя этого умышленно. Тот, кто будет следовать

этому закону, тот не подвергнется наказанию. Ослушник же, не женившийся до тридцати пяти лет, должен ежегодно в наказание выплачивать такую-то сумму, чтобы ему не казалось, что холостая жизнь приносит ему облегчение и выгоду. А также тот будет лишен тех почестей, которые люди помоложе оказывают в государстве старшим. [4, с. 195] Кроме того, по законам Платона, мужчина, достигший 35-летнего возраста и не вступивший в брак, лишался права голоса на общественных собраниях.

Таким образом, Платон выражает свое видение ценности института родительства, как интегрального явления - антропологического и политического (государственного). Ценностное обоснование Платона не является научным в его современной форме, но как модель духовно-практического отношения человека к миру и обществу опирается на способ осмысления, мотивирования и направления жизнедеятельности человека. В результате этой жизнедеятельности человек способен продлить себя в будущих поколениях, оставить о себе добрую память в детях.

Развод он считает допустимым, если муж и жена совсем не подходят друг другу из-за особенностей своего характера и даже предлагает, для каждого из супругов найти наиболее подходящую пару. Платон подробно оговаривает возможные законы, регулирующие права и обязанности членов семьи, как при разводе, так и в случае смерти кого-либо из родителей. Особую роль Платон отводит ценности почитания родителей. Платон считает, что всю жизнь дети должны относиться с уважением и любовью к своим родителям. [4, с. 432]

Таким образом, с точки зрения Платона, ценность института родительства для государства и общества несомненна. В то же время в труде «Государство» Платон от лица Сократа рассматривает родительство как явление, способствующее формированию частного интереса и противоречащее общему благу. Поэтому он против создания института родительства для правящего сословия, именуемого «стражами», которое должно заботиться только о благе общества. Платон считает, что в образцовом государстве жены должны быть общими, дети - тоже, да и все их воспитание должно быть общим; точно так же общими будут военные и мирные занятия.

Философ также отрицает возможность свободного выбора в отношениях между мужчиной и женщиной, считая необходимым контролировать эти взаимоотношения с целью улучшения человеческой породы. Проводя аналогию с разведением животных и птиц, он отводит правителям особую миссию подбирать мужчин и женщин в брачные пары, устроив ее в виде жеребьевки. Платон утверждает, что для мужчин-стражей нужно выбирать таких же жен, чтобы они вместе жили и вместе стояли на страже государства, раз они на это способны и сродни по своей природе. Необходимо отметить, что акт жеребьевки при выборе брачного партнера в «Государстве» Платона говорит не только о возможности отсутствия свободы выбора между мужчиной и женщиной, но и об отсутствии ценностной установки индивидуальной половой любви в семейной жизни. Что же касается воспитания детей достойными гражданами идеального

государства, то оно, по мнению Платона, должно быть общественным. Он считает, что родители не должны знать своих детей, а дети - родителей. [4, с. 230]

В целом, Платон рассматривает родительство не как частный институт, имеющий свою систему ценностей, а как социальную компоненту, имеющую исключительно государственное значение. Однако идеи Платона об общности жен и детей не находили понимания даже у современников. Так, Аристофан в своей комедии «Женщины в народном собрании» ставит знак равенства между общностью жен и обязанностью женщины отдаваться первому встречному. Активно критиковал подобные взгляды Платона на родительство и Аристотель.

В своем фундаментальном труде «Политика» Аристотель подробно рассматривает вопросы брачно-семейных отношений и ценность родительства для существования стабильного процветающего государства, придавая особое значение брачным законам, направленным на рождение нормального в физическом отношении молодого поколения и давая подробные предписания, касающиеся воспитания будущих граждан. Аристотель утверждает, что государство представляет собой своего рода общине, которое существует ради общего блага. Аристотель замечает, что каждое государство состоит из отдельных семей, а первый вид общения это семья, представляющая собой общине, возникающее естественным путем для удовлетворения повседневных потребностей. Таким образом, социальный порядок, по Аристотелю, своими корнями уходит в исходную социальную ценность семьи.

Оценивая цель создания такого социального явления, как родительство, он пишет, что есть естественная необходимость, которая побуждает, прежде всего, сочетаться попарно тех, кто не может существовать друг без друга - женщину и мужчину в целях продолжения потомства. Также это свойственно и остальным живым существам и растениям - оставить после себя другое подобное себе существо [2, с. 376].

Что касается внутрисемейной организации, то она, по мнению философа, складывается из трех элементов отношений: господское, брачное (сожителство мужа и жены) и отцовское. Аристотель особо акцентирует элемент господства в семейных отношениях, утверждая, что во всяком живом существе - прежде всего можно усмотреть власть господскую и политическую. Душа властвует над телом, а разум над стремлениями. Рассматривая отношение мужчины к женщине: первый по своей природе выше, вторая - ниже, и вот первый властвует, вторая находится в подчинении. Тот же самый принцип неминусемо должен господствовать и во всем человечестве [2, с.386]. Рассуждая подобным образом, Аристотель даже делает вывод, что власть господина в семье - монархия. При этом, только за мужчинами признается наличие нравственных добродетелей во всей полноте.

Аристотель указывает, что для создания наилучшего государственного строя необходимо законодательно проявлять заботу о гражданах, вступающих в брак устанавливая крайние пределы возрастных ограничений для вступления в брак и деторождения. Аристотель считает, что девушкам подходит более всего

вступать в брак в восемнадцатилетнем возрасте, а мужчинам в тридцать семь лет или немногим раньше. При заключении браков в этом возрасте физические силы потенциальных супругов будут в расцвете, и такой расчет будет в полном соответствии с тем периодом, когда прекращается способность к деторождению, которую он определяет возрастом около пятидесяти лет [2, с.624]. Что касается рождения, выращивания и воспитания детей, то Аристотель считает, что беременные женщины должны проявлять заботу о своем теле и духовной жизни, потому что все девять месяцев ребенок питается от своей матери. Большое внимание рекомендуется уделять питанию ребенка и его физическому развитию и закаливанию с самого раннего возраста. До пяти лет Аристотель рекомендует обучать ребенка с помощью игр, подражающих будущим серьезным занятиям. Особо отмечает, что до семи лет дети должны воспитываться в домашней обстановке. Тем самым, подчеркивается ценность именно семейного воспитания ребенка. Следует отметить, что некоторые из этих рекомендаций не устарели и по сей день.

В целях заботы о качестве семейного воспитания и помощи со стороны государства Аристотель указывает, что забота о воспитании должна быть общим, а не частным делом. Аристотель утверждает, что детей нужно оберегать от дурных проявлений жизни (сквернословие, дурных поступков, ненависти ко всему и т.д.).

Таким образом, что для античных философов родительство представляла собой несомненную социальную ценность, поскольку являлась непосредственной основой для создания идеального государственного устройства. А также философы античного времени подчеркнули сознательный выбор потенциальных супругов для брака с целью деторождения, обеспечения своей старости и совместного ведения хозяйства. Внутрисемейные же взаимоотношения, рассматриваемые в контексте государственной идеологии, имели важнейший признак - патернализм.

Литература

1. Антонов А.И. Социология рождаемости. Теоретические и методологические проблемы. - М.: Статистика, 1980
2. Аристотель. Политика. Соч. т.4. - М.: Мысль, 1983
3. Гуревич П.С. Философия человека / РАН. Ин-т философии. Ч. 1. - М., 1999
4. Платон. Законы. Сочинения в 3 томах, Т. 3. Ч. 2. Философское наследие. - М.: Мысль, 1972
5. Стебунова Е.И. Гендерная проблематика в философской традиции // Вопросы философии. - 2009. - № 11

ОБРАЗ ЧЕЛОВЕКА В МИФОЛОГИИ

Т.Н. Панечкина - магистр ОГУ, г. Орёл
Научный руководитель – д.ф.н., проф. С.И. Некрасов

Предания о богах, о подвигах героев – людей необыкновенной силы и отваги – названы мифами. Особенно поэтичны мифы Древней Греции. Они шли до нас в античных поэмах, повестях, театральных пьесах. Их героев изображают древние скульптуры, мозаики, фрески, рисунки на вазах.

В обыденном сознании слово «миф» ассоциируется с рассказами (почти что сказками) о богах и героях. При этом предполагается, что миф принадлежит далекому, навсегда покинутому нами прошлому. Однако ни то, ни другое – неверно.

Во-первых, миф не есть рассказ или повествование, миф есть форма культуры, способ человеческого бытия. А во-вторых, миф есть не только исторически первая форма культуры. В некотором смысле миф вечен, ибо мифологическое измерение присутствует в каждой культуре, а мифологические образы и переживания укоренены в бессознательных основах человеческой души. Поэтому современное изучение мифа продиктовано не только интересами чистого разума, но и жгучей потребностью человека разобраться в смысловых основах собственного бытия.

Миф – это всего лишь сказание, героями которого являются всевозможные боги, духи, первопредки человечества и тому подобные сущности. Первые мифы возникли еще в первобытном обществе. Практически у каждой народности встречаются мифы о происхождении мира и Вселенной, о происхождении человека, обрядовые мифы. Для мифов характерно очеловечивание природы: наивное представление каждого явления природы в виде человека. В переносном смысле миф – это ложное утверждение о чем-либо.

У каждого племени возникают свои боги, свои почитаемые мифологические существа. Отсюда пошел возникший уже в христианскую эпоху термин «язычество»: в отличие от духовного универсализма христианской Европы, в древности каждому особому языку (племени) соответствует своя система верований. Языческие боги носят самый разнообразный характер, но сами верования и мифы достаточно типичны по своей внутренней структуре и способу взаимодействия природы и человека.

Другим характерным для мифа верованием является фетишизм. Фетишизм – это обожествление особого предмета, который воспринимается, как носитель демонических сил и который мистически связан с судьбой данного племени. Предмет, к которому относятся подобным образом, и есть фетиш. Конечно, можно оценивать миф, сравнивая его с современной системой знаний, однако это увело бы нас далеко в сторону от его действительного назначения.

Миф и не призван давать объективную картину мира, он призван придавать миру смысл, и это свое предназначение успешно выполняет. Так, индейцы пуэбло верят, что они – дети Солнца-Отца, и эта вера открывает в их жизни перспективу, выходящую далеко за пределы их ограниченного существования.

Это позволяет им жить полноценной (смысловой) жизнью. И в то же время надо помнить, что эта смысловая полнота достигалась при полном отрицании самостоятельного достоинства человека.

Миф – это страшно консервативная и устойчивая система. И если он рано или поздно начинает уходить в прошлое, то причиной этого является вовсе не накопление знаний. Миф разрушается по мере того, как человек получает возможность осуществлять таящуюся внутри него свободу. Миф не может, не предназначен регулировать жизнь свободного человека, и потому реализация свободы, с одной стороны, подрывает устои мифа, а с другой стороны, становится источником новой формы культуры. Функции, которые выполнял миф, трансформируются и теперь выполняются религией, искусством и философией.

Человек по-прежнему сохраняет потребность в смысловом породнении с миром и отождествляет себя с природой, но он перестает обожествлять непосредственную жизнь природы, слепую игру ее стихийных сил. Так возникает первая форма религии. Теперь наблюдаемое солнце уже не есть бог, хотя и сохраняется представление о боге солнца как, об управляющем начале природы. Боги теперь переносятся в сферу сущностей и олицетворяют не только силу стихий, но и новый космический порядок, в котором есть место гражданской свободе человека. Сам космос становится более «разумным», «рациональным», символизируя переход от порядка первобытной общины, к порядку античного полиса. Искусство также выделяется из мифа, одновременно преодолевая его. Корни искусства лежат в мифологических церемониях и ритуалах, где человек переживал смысл и красоту, вдохновлялся жизнью как воплощением божественных сил и сам становился таким воплощением. Однако подобные ритуалы еще не были искусством в подлинном смысле этого слова, ибо они носили, прежде всего, магический характер и были направлены не на эстетические, а на мистические и одновременно сугубо практические цели (например, соединиться с богами, чтобы попросить у них удачи на охоте). Однако миф не уходит бесследно из культуры.

Во-первых, миф и его образы сохраняются в человеческой душе. И это понятно, ибо главное назначение мифа – придавать смысл, и символические образы мифа выступают для человека универсальными формами придания и выражения смысла. Но, конечно же, современная культура вкладывает в эти формы свое, новое содержание. Однако и современный человек опирается на сконцентрированную в архетипических образах психическую энергию, используя ее для построения новых смыслов, новых символических систем.

Во-вторых, в культуре еще очень долго сохраняются пережитки мифа, которые проявляются в виде суеверий, гаданий и пр. В древности люди верили, что множество богов управляют всем в мире, в том числе поступками людей. Что тысячи сверхъестественных существ заселяют окрестные леса и реки. Люди знали, кого, когда, о чём нужно молить, кому, когда какие жертвы приносить.

Помнили, кто из богов, чем прославлен, кто из них кому сын, дочь, племянница, внук, рассказывали красочные истории об их жизни.

Начало мира. Вначале был Хаос – беспредельное скопление неведомого вещества. Затем тьма отделилась от света, ночь – от дня. Возникла твердь – земля (богиня Гея), юре (бог Понт), небо (бог Уран). Уран стал властелином мира, а Гея, мать земля, его супругой. У них родилось много детей. Могучие, прекрасные, бессмертные боги-титаны. Их братья – одноглазые великаны циклопы. Другие братья – 50-головые и 100-рукие исполины гекатонхейры (сторукие). Младший из титанов, Кронос (Крон), ранил своего отца Урана серпом, изготовленным из таинственного сверхпрочного вещества, и лишил его власти.

Посейдон – повелитель водной стихии, всех её божеств и тварей. Он разъезжает по волнам в колеснице, увлекаемой длинногривыми конями. Поднять неистовую бурю, ударом ладони обратить корабль в камень – всё в его власти.

Деметра – богиня плодородия и земледелия. Она благоволит людям, которых научила возвращать хлеб и возделывать землю.

Дети и внуки Зевса. Помощниками Зевса стали его дети, рождённые Герой и другими возлюбленными бога: Афина, Арес, Гефест, Геба, Аполлон, Артемида, Афродита, Дионис, Гермес, музы и другие боги и богини.

Афина – самая старшая, самая могущественная, самая уважаемая Зевсом дочь. Она родилась необычно: вышла из головы Зевса сразу взрослой, в полном боевом вооружении. Афина – богиня разумной, справедливой, победоносной войны. Богиня мудрости, покровительница законного порядка, ремесла и искусства.

Гефест – самый трудолюбивый обитатель Олимпа. Бог кузнечного дела и огня.

Афродита, богиня любви и красоты, обладает великой властью – вселять любовное чувство в сердца людей и богов (исключая сердца богинь Гестии, Афины и Артемиды). Самые древние мифы утверждают, что Афродита – не дочь Зевса, что она родилась из морской пены.

Аполлон (Феб) – то есть «блистающий» – бог света, гармонии, искусства, великий музыкант, прорицатель, целитель, стрелок из лука, защитник полей от мышей. Ещё совсем юным Аполлон застрелил дракона Пифона, некогда угрожавшего его матери, богине Лето.

Мифологическое сознание – особый тип обработки информации. Это способ мышления, в котором образуются многозначные контексты. А критерием достоверности или истинности становится не «объективная информация», а «хорошая форма» объекта или композиции в целом.

Надежный, но немного архаичный. Менее точный, чем современное «причинно-следственное мышление». Но зато очень емкий и позволяет «упаковать» большие объемы информации без потерь. Правда, делает их при этом трудночитаемыми и многозначными. Тут приходится выбирать – ограниченность и точность. Либо объемность и целостность, но зато и

многозначность. Мифологическое сознание по механизмам обработки информации может быть сближено с «правополушарным» мышлением. Но было бы не правильно считать их тождественными. Отличительной особенностью мифологического сознания нужно признать осознание целостности мира в противоположность стремления современного человека к аналитическому рассмотрению явлений мира, то есть стремления к разделению мира.

Человек мифа осознавал себя включённым в жизнь всего мира и чувствовал свою значимость. Люди мифа, всегда герои, среди них нет незначительных личностей. Возможно, предположить, что такое положение дел является объективным следствием вышеописанного сознания. В современном мире же мире человек обособляет себя от действительности и в результате теряет над ней контроль.

ИСТОРИСОФСКИЕ И ЭСХАТОЛОГИЧЕСКИЕ ИДЕИ В УЧЕНИИ В.С. СОЛОВЬЕВА

Е.Г. Якимова - к.ф.н. ТГПУ им. Л.Н. Толстого (г. Тула)

Русская религиозная философия всегда была пронизана историософией и эсхатологией. Это стало наиболее заметно в XIX – XX веках, когда в русле русской религиозной философии была предпринята попытка выйти на просторы будущего, взяв на себе миссию осмысления всего пережитого и философски еще неосмысленного опыта. Русские философы дали прекрасные образцы оптимально жизненного понимания эсхатологии, в центре которых оказалась идея синтеза философии и христианства, разума и веры. В основание такого синтеза было заложено единство Бога и мира и вытекающая отсюда проблема положения человека в мире, как в его земной истории, так и в метаистории, за пределами исторического времени, в вечности. Именно в русле русской религиозной философии вопросы о необходимости и свободе, о цели и смысле истории, об ответственности человека за ее ход и исход приобрели универсальный эсхатологический смысл.

Однако, эсхатология в русской религиозной философии может не только выявлять характер исторического процесса и его завершение, она так же может раскрывать глубокую драму человеческого бытия, развертывающуюся на пространствах истории. У истоков такого понимания эсхатологии стоял выдающийся русский философ В.С. Соловьев (1853-1900). Как подчеркивает немецкий исследователь Г. Рассель «без всякого преувеличения можно сказать, что философ, поэт, литературный критик и публицист Владимир Сергеевич Соловьев оказал решающее влияние на всю философскую мысль России на рубеже XIX и XX столетий. Вполне заслуженно он считается наиболее значительным русским религиозным философом, который повлиял на таких мыслителей, как братья Трубецкие, Бердяев, Булгаков. Преображенский,

Лосский, Карсавин, Лосев, Степун, Бубнов, Шестов, и это всего лишь несколько имен». [3, 28-29]

В основе историософских и эсхатологических идей В.С. Соловьева лежат представления об имеющей линейную направленность истории, предстающей как богочеловеческий процесс. В рамках такого подхода В.С. Соловьев в период раннего творчества рассматривает эсхатологию сквозь призму восстановления всеединства человека и мира с Богом путем построения на принципах справедливости и правды Царства Божия на земле в форме свободной теократии. Характеризуя свободную теократию, В.С. Соловьев отмечает, что власть в ней принадлежит Церкви и ее первосвященнику, сила - царю как персонифицированному выразителю государственности, а право «живого совета с Богом» - пророкам, «обладателям ключей будущего». Царство Божие для своего действительного явления в этой жизни требует совершеннейшей общественной организации, которая и вырабатывается всемирной историей. Нормальным обществом В.С. Соловьев считал то, в котором все сферы общественной жизни, сохраняя свою относительную самостоятельность, взаимно дополняют друг друга как составные части одного органического существа, необходимые друг для друга так, что их положительные действия взаимно усиливают, а отрицательные нейтрализуют друг друга.

В рамках истории, по мнению В.С. Соловьева, совместно действуют три силы, олицетворяемые в трех типах культуры: мусульманской, западноевропейской и восточно-европейской (или славянской). Первая из этих трех конститутивных сил, управляющих человеческим развитием, стремится подчинить человечество во всех сферах и на всех ступенях его жизни одному верховному началу, в его исключительном единстве стремится смешать и слить все многообразие частных форм, подавить самостоятельность лица, свободу личной жизни. Но вместе с этой силой действует другая, прямо противоположная, которая стремится разбить твердыню мертвого единства, дать везде свободу частным формам жизни, свободу лицу и его деятельности; под ее влиянием отдельные элементы человечества становятся исходными точками жизни, действуют исключительно из себя и для себя, общее теряет значение реально существующего бытия. Однако, крайним выражением этой силы является атомизация общества, всеобщий эгоизм и анархия, разрушающие естественные и духовные связи человечества. В истории действует так же «третья сила», сила-посредница, которая дает положительное содержание двум первым и освобождает их от односторонности, примиряющая единство высшего начала со свободной множественностью частных форм и элементов. Народ, который олицетворяет эту «третью силу», должен быть посредником между народами, он не должен нуждаться ни в каких особенных преимуществах, ни в каких специальных силах, ибо он действует не от себя, но осуществляет замысел Божий. Органический синтез этих трех сил и составляет сокровенный смысл истории.

В своих ранних философских построениях В.С. Соловьев отводил роль «третьей силы», через которую должен осуществиться Промысел Божий, славянству, в первую очередь, воплощенному в России русскому народу, ибо он устоял от соблазна двух низших сил. Однако, для русского народа реализация этой призванности далеко не predetermined. Если первые две силы уже вполне выразили себя в западном и мусульманском мире, то России еще надлежит стать достойной своего призвания и много потрудиться на этом поприще.

Таким образом, в рамках философии всеединства В.С. Соловьева прослеживается идея создания утопического идеала вселенской теократии как реализации Царства Божия на земле и его детальная проработка в связи с определением исторической миссии России. Однако, в конце жизни В.С. Соловьев отказался от идеала вселенской теократии и мессианского предназначения России. На наш взгляд, это произошло в результате разочарования мыслителя в идее «Россия – Третий Рим», а именно в тезисе о том, что путь к духовному главенству над Европой лежит через союз с Римом. Именно это привело В.С. Соловьева к идеям, что, с одной стороны, невозможно построить Царство Божие усилиями воли раздираемого противоречиями человечества, с другой стороны, конец мировой истории становится более очевидным, что приводит к обострению эсхатологических представлений. Следует обратить особое внимание на то, что этот конец связан с кризисом европейской цивилизации.

В подобных рассуждениях В.С. Соловьева прослеживаются основные эсхатологические идеи его учения. Прежде всего, следует отметить угрозу христианской культуре со стороны панмонголизма, в котором В.С. Соловьев в последние годы своей жизни видит реальную опасность. Однако, гибель Европы связана в большей степени с приходом Антихриста и установлением всемирной империи. То, что в теократической утопии было желаемой целью, на самом деле является провозвестником конца света. Именно Антихристу отведена роль завершителя земной истории. В этом плане мы согласны с мнением литовского философа А. Мацейны, который полагает, что Антихрист, «будучи безусловным воплощением зла, доводит силу зла до высочайшей степени, пронизывая ею весь природный порядок и, таким образом, губит его. Наша история завершается величайшим триумфом зла на земле, но вместе – и окончательной его гибелью. Антихрист побеждается и низвергается. Но вместе с ним низвергается и вся наша история. Победа добра открывает надысторический образ жизни. Явление Христа и снисхождение его на землю есть начало другой экзистенции, которая уже не есть земная история». [2, 10]

Еще одной эсхатологической идеей является представлением о том, что построенная без Бога всемирная империя не теряет своей привлекательности. Особо наглядно этот факт демонстрирует «Краткая повесть об Антихристе», где В.С. показывает, что вселенское зло в борьбе с добром принимает обличие добра и тем прельщает неискующих. Антихрист предстает в образе исключительной гениальности, красоты и благородства, с высочайшими проявлениями

бескорыстия и деятельной благотворительности. Противопоставляя себя Христу и оправдывая свои притязания, он заявляет: «Христос, проповедуя и в жизни своей проявляя нравственное добро, был исправителем человечества, я же призван быть благодетелем этого отчасти исправленного, отчасти неисправленного человечества. Я даю всем людям все, что нужно. Христос, как моралист, разделял людей добром и злом, я соединяю их благами, которые одинаково нужны и добрым, и злым... Христос принес меч, я принесу мир. Он грозил земле страшным последним судом. Но ведь последним судьей буду я, и суд мой будет не судом правды только, а судом милости. Будет и правда в моем суде, но не правда воздаятельная, а правда распределительная. Я всех различу и каждому дам то, что нужно». [4, 741]

Как отмечает русский философ Е.Н. Трубецкой, действия Антихриста во многом пародируют здесь прежние идеи В.С. Соловьева. Действительно, Антихрист создает теократию, но без Христа, без любви, основанную на подавлении в человеке свободной воли к добру и искушение его лестью. Можно предположить, что для самого В.С. Соловьева это означало, что мир откололся от Бога, поэтому Царство Божие на земле может быть только царством Антихриста. Поэтому на вопрос, поставленный в работе «Три разговора о войне, прогрессе и конце всемирной истории» о том, есть ли мировая сила, способная соединить в исторической жизни божеское начало с человеческим, дается отрицательный ответ. Мир, основанный на разделении индивидов, государств, вероисповеданий, находится за пределами подлинной теократии, что еще раз доказывает тот факт, что духовное объединение и возрождение человечества возможно только по ту сторону истории. Именно в этом В.С. Соловьев усматривал развязку исторического процесса. И хотя, как замечает один из участников «Разговора», «еще много будут болтовни и суетни на сцене, но драма-то уже давно написана вся до конца, и ни зрителям, ни актерам ничего в ней переменять не позволено. [4, 761] Таким образом, эсхатология предстает в учении В.С. Соловьева сквозь призму историософии, совершает полный круг развития: начав с поиска смысла истории, пройдя через соблазн теократии, она завершается апокалипсисом, концом истории. Царство Божие приобретает эсхатологический смысл.

Таким образом, можно сделать следующий вывод: в учении В.С. Соловьева обнаруживается пассивная эсхатология. Учение В.С. Соловьева о богочеловечестве, доведенное до своего логического завершения, не привело к активной эсхатологии, к сознанию творческого призвания человека в конце истории, которое и делает возможным наступление конца мира и второе пришествие Христа (как это можно наблюдать у Н.А. Бердяева, Н.В. Федорова и др). Конец истории, конец мира представляет собой богочеловеческий конец, который, по мнению В.С. Соловьева, не зависит от человека, его активности. Мы соглашаемся с мнением русского философа Н.А. Бердяева, который, оценивая историософские и эсхатологические идеи в учении В.С. Соловьева, замечает, что в концепции данного философа не выявлен положительный результат

богочеловеческого процесса истории. [1, 227] Если в ранних философских построениях В.С. Соловьева прослеживается эволюционный характер исторического процесса, то в поздних рассуждениях мыслителя содержится идея о катастрофическом завершении истории без указания на какой-либо положительный результат творческого дела человека для Царства Божия. Можно сказать, что для В.С. Соловьева представления о конечности бытия являются не всеобщей катастрофой мироздания, а развязкой исторического процесса, состоявшей в явлении, прославлении и крушении империи Антихриста, другими словами, завершение человеческой истории посредством окончательной гибели зла, достигшего к этому времени вершины своего могущества.

Литература

1. Бердяев Н.А. Русская идея. Основные проблемы русской мысли XIX века и начала XX века // О России и русской философской культуре. Философы русского послеоктябрьского зарубежья. Н.А. Бердяев, Б.П. Вышеславцев, В.В. Зеньковский, П.А. Сорокин, Г.П. Федотов, Г.В. Флоровский / сост. М.А. Маслин. – М.: «Наука», 1990. – 528 с.
2. Мацейна А. Тайна беззакония. – СПб.: Алетейя, 1999. – 384 с.
3. Рассель Г. О типологии и актуальности восприятия Ницше и Соловьева в русской философии // Вопросы философии. № 2. 2002. С. 28-42.
4. Соловьев В.С. Три разговора о войне, прогрессе и конце всемирной истории // Сочинения: в 2 т. – М.: Мысль, 1990. – 1 т. – 823 с.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОММУНИКАЦИИ

М.А.Мельникова - аспирант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Ламбаева И.А., к.филос.н., проф.

Коммуникация – неотъемлемая часть нашей жизни. Человек ежедневно принимает участие в различных видах коммуникации – личностной, межличностной, массовой, групповой, виртуальной. В большинстве своём он делает это интуитивно. Всегда целенаправлена только профессиональная коммуникация.

Цель профессиональной коммуникации как таковой (а не отдельных её субъектов) – это накопление, сохранение и передача следующим поколениям знаний (навыков, умений) в конкретной области, другими словами - развитие профессии. Если бы такой цели не было, то и профессии не существовали бы, вернее они бы не достигли того уровня развития, на котором находятся сейчас. Каждому новому поколению пришлось бы, что называется, «изобретать велосипед заново».

Что же такое профессиональная коммуникация? Существуют различные точки зрения на определение этого понятия.

- процесс возникновения взаимопонимания в определенной предметной области [1];
- процесс обмена информацией между специалистами [2];
- коммуникация, в процессе которой конструируются профессиональные сообщества [3];

Эти определения освещают только какую-то одну составляющую профессиональной коммуникации.

В современном обществе с повышенной социальной мобильностью, высокой скоростью изменения технологий, обмен информацией осуществляется не только на региональном, национальном, но и международном уровнях. Процесс взаимодействия между людьми усложняется, становится многограннее и приобретает новые характеристики. Поэтому сегодня мы понимаем профессиональную коммуникацию как профессионально обусловленный процесс обмена информацией между представителями одной профессии в познавательной - трудовой и творческой деятельности, направленный на профессиональное развитие, в ходе которого формируются профессиональные сообщества, характеризующиеся определенными нормами мышления, поведения и взаимодействия между членами сообщества.

Профессиональная коммуникация изучается как специфичная форма общения, дискурса, формирование которой строится на изучении риторики, теории и культуры речи, социальной и педагогической психологии, этических принципов и норм, исследуется с позиций межличностной, групповой, межкультурной и технической коммуникации.

Совокупность современных теорий, предлагающих свое видение специфики и сущности профессиональной коммуникации, представлена конкурирующими концепциями, которые, к тому же, относятся к различным направлениям научной мысли. Так, при изучении профессиональной коммуникации в науке требуется привлечение лингвистических, социологических, философских, психологических, кибернетических и множества других теорий. В социологии науки на сегодняшний день ощущается недостаточная разработанность теоретико-методологической базы, обобщающей накопленный к настоящему моменту потенциал социально-философской и социологической мысли в области осмысления специфики и сущности профессиональной коммуникации, с учетом тех необходимых изменений, которые претерпевает профессиональная коммуникация в эпоху глобализации. Профессиональная деятельность предполагает наличие у специалиста множества коммуникативных контактов. Другими словами коммуникативный процесс, предполагает обращение к множеству участников коммуникации, каждый из которых обладает определенной ролью в процессе накопления и распространения профессионального знания.

Различие между приведенными выше определениями понятия профессиональная коммуникация, как мне кажется, обусловлены исторически. На каком этапе человеческого развития появляется профессиональная коммуникация – вопрос непростой. Дать на него однозначный ответ нельзя. Так, если рассматривать профессиональную коммуникацию как процесс возникновения взаимопонимания в определенной предметной области (определение, приведенное ранее), то можно предположить, что профессиональная коммуникация начала формироваться еще в первобытные времена.

В доисторический период люди, в силу отсутствия у них определенных навыков, были вынуждены осуществлять всю деятельность совместно. Для выполнения любого действия, будь то добыча пищи или защита жилища (места обитания), необходимо было понимание и слаженная работа соплеменников. Используя невербальные и вербальные средства общения и таким образом вступая в коммуникацию друг с другом, представители первобытной общины достигали необходимого результата. Тем не менее, эта форма взаимодействия не может в полной мере считаться профессиональной коммуникацией. Она выступает скорее как её предшественница, позволившая в дальнейшем сформироваться профессиональной коммуникации в том виде, в котором мы знаем её сегодня.

Позднее, после разложения первобытно-общинного строя, по мере углубления общественного разделения труда, человек совершенствует навыки работы (то есть накапливает знания) в рамках своей специализации. Достигнув определенного уровня мастерства в своём ремесле, человек стремится закрепить и передать свои знания другим. Профессиональные знания в то время передавались только от мастера к ученику в процессе их коммуникации. Постепенно, набираясь опыта, ученик сам становился профессионалом. Когда это происходило, взаимодействие мастер-ученик превращалось в профессиональную коммуникацию, соответствующую второму определению (процесс обмена информацией между специалистами).

В Средневековье представители одного ремесла стали объединяться в так называемые цеха (от немецкого *zēch* - «объединение лиц одного сословия») — союз средневековых ремесленников по профессиональному признаку. (Третье определение профессиональной коммуникации.)

Такое объединение сыграло важнейшую роль в развитии профессиональной коммуникации. Деятельность цехов включала в себя производство и сбыт готовых изделий. Перед ними стояла задача оградить членов цеха — от нецеховых ремесленников, от конкуренции постоянно прибывавших в город крестьян. В целях борьбы с «перепроизводством» и «кризисом сбыта» цех старался регулировать производство, ограничивая число мастеров, а также устанавливая для отдельных мастеров количество станков, подмастерьев, учеников. Цеховые уставы регламентировали качество продукции, рабочее время, размеры мастерских, цены готовой продукции.

Цели и задачи цеховых союзов соответствуют современной парадигме определения профессиональной коммуникации. Таким образом, можно сделать вывод, что профессиональная коммуникация в современном виде образовалась в Средние века.

Сегодня профессиональная коммуникация включает в себя открытую систему знаний в области коммуникаций и информационных технологий, профессионально ориентированных информационных и коммуникационных умений, актуализация которых происходит в реальных профессионально ориентированных ситуациях. Она специализировалась и усложнилась. Так, например, профессиональная коммуникация предъявляет особые требования к культуре профессиональной речи - требования содержательности (критерии истины, научности, новизны, актуальности, прагматичности); логичности (выражение мысли, законы тождественности, достаточности основания, противоречия, исключенного третьего); построения, композиции высказываний (задача, адресат, речевые реакции, тип речи, умение

держаться в рамках дискурса), владения механизмами речи, выбора языковых средств, языковой нормы, коммуникативной целесообразности и выразительности. Что, несомненно, отличает профессиональную коммуникацию от других видов коммуникации.

Изучение профессиональной коммуникации имеет как научное, так и практическое значение. С точки зрения науки профессиональная коммуникация – это «кладовая» всех человеческих знаний в историческом и методологическом срезе. Ведь профессиональная коммуникация оказывала и оказывает огромное влияние на развитие человека, общества и взаимодействия людей как таковое. Кроме того, наука сама является профессиональной коммуникацией.

Практический аспект заключается в возможности использования в рабочем процессе тех закономерностей и особенностей, которые выявила теория. А это в свою очередь позволяет ускорить генезис профессии в целом, и скорректировать деятельность отдельной профессиональной группы (сообщества).

Литература

1. Каптерев А. И. Информатизация социокультурного пространства / А.И. Каптерев. – М.: ФАИР-ПРЕСС, 2004.
2. Минкина В.А. Информационная культура и способность к рефлексии / В.А. Минкина // Высшее образование в России. - 1995. - 4. - С. 27–36.
3. Колянов А.Ю. Коммуникативный подход к проблеме профессиональной деформации. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bj.ru/>
4. Воробьева Наталья Александровна Структура профессиональной коммуникации в сфере образования (автореферат) – [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://www.emissia.org/offline/2009/1314.htm>

РАЗДЕЛ II. ФИЛОСОФСКО–МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗНАНИЯ

РОЛЬ ФИЛОСОФИИ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ ВЛИЯНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Е.Ю. Старков , аспирант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Николайкин Н.И., д.т.н., доцент.

С тех пор как человек существует на Земле, он непрерывно взаимодействует с окружающей его природой. Это взаимодействие носит разнообразный характер. С одной стороны это взаимодействие как и для всех организмов, живущих на планете: биологический обмен веществ в процессе питания, дыхания и отправления различных выделительных функций. С другой стороны взаимодействие с природой благодаря применению различных технических приспособлений, начиная с едва отесанного каменного зубила и кончая современным атомным реактором. Взаимодействия с природой посредством различного рода технических средств практически ни чем не ограничивается, кроме ограничений, связанные с возможностями организма и темпами развития человеческих знаний.

Темпы развития науки и техники увеличиваются. Важнейшей характеристикой знания является его динамика, т.е. его рост, изменения, развитие. Проблемы роста, развития знания представлены в различных философских течениях (экстернализм, интернализм, эволюционная эпистемология и др.) [1]. Некоторые процессы взаимодействия человека и природы в настоящее время практически не контролируются, так как человечество во многих компонентах своей жизни ставит приоритетными несколько другие задачи, нежели сохранение баланса в биосфере. Важнейшей характеристикой знания является его динамика, т.е. его рост, изменения, развитие.

Трудовая деятельность, подарила человеку огромные преимущества в борьбе за выживание перед остальными животными, однако эта способность пробудила опасность стать со временем силой, которая сможет уничтожить природную сферу. Так получилось, что практически все достижения человечества послужили основой экологического кризиса, который носить статус планетарной проблемы. Решение проблемы экологического кризиса и приближающейся экологической катастрофы напрямую связано с разумной способностью человека выработать линию поведения, позволяющую предотвратить эту катастрофу.

Будучи биосоциальным существом, человек одновременно включен в две взаимно пересекающиеся экологические системы — систему природной и социальной экологии. Соединяя в себе эти системы человек должен выработать новое мышление общественного сознания, которое будет актуально в решении проблемы кризиса. Экологическое сознание должно быть направлено на выработку глобальной стратегии предотвращения биосоциальной экологической катастрофы. Началом предотвращения этой катастрофы нужно начать на локальном и региональном уровне и в дальнейшем расширить это действие глобально по всей планете.

Философия призвана сыграть решающую роль в определении путей решения глобальных проблем это признано всем международным научным сообществом. С философских позиций представляется возможным увидеть общую тенденцию развития глобальных проблем, динамику их взаимодействия и взаимообусловленность, в которой они находятся. В связи с этим назрела потребность в выработке новой

философии взаимоотношения природы и человека, которая определяется как экологическая философия. Экофилософия сможет анализировать экологическую ситуацию с тем, что бы в дальнейшем не допустить ее перерастания в глобальную экологическую катастрофу с тяжелыми последствиями для людей. Экологическая философия становится областью знания, направленной на спасение человечества от гибели в глобальной экологической катастрофе путем критического пересмотра всех направлений человеческой активности и областей знания и духовной культуры их обслуживающих, а также на утверждение требований, предъявляемых ему биосферой. Этим требованиями являются: 1) биосферосовместимость на основе знания и использования законов сохранения биосферы, 2) рациональное использование ресурсов, преодоление потребительства, 3) взаимная терпимость и миролюбие народов планеты в отношениях друг с другом, 4) следование общезначимым, экологически продуманным и сознательно поставленным глобальным целям общественного развития. Эти требования предусматривают движение человечества в ноосферу [2].

Экологическая философия занимается проблемами спасения человечества, ликвидации угрозы глобальной экологической катастрофы путем критического анализа, пересмотра всех областей человеческой деятельности и областей знания и духовной культуры их обслуживающих, а также приведения их в соответствие с требованиями биосферы.

Решение экологической проблемы разумнее было бы начать на локальном и региональном уровне, даже на отраслевом. Примером может послужить транспортная отрасль, а именно гражданская авиация (ГА), которая не бесследно оказывает свое влияние на окружающую среду.

Преимущества воздушного транспорта (ВТ) перед другими видами сообщения в наибольшей степени проявляются при перевозках на большие расстояния, при этом доля ВТ в общем объеме перевозок тем выше, чем больше расстояния, на которые осуществляются перевозки. ВТ занимает важное место в мировых перевозках почты, различных видах грузоперевозок, международных и региональных пассажирских перевозках [3].

Воздушный транспорт ежегодно увеличивает обороты своей деятельности по оказанию авиатранспортных услуг. По данным Росавиации основные показатели ГА, такие как пассажирооборот, тоннокилометры, грузооборот, перевозки пассажиров, почты и грузов ежегодно растут (Табл.1.)

Табл.1. Основные показатели работы ГА России за январь-декабрь 2011-2012 годы [4]

Показатель работы	Единицы измерения	Январь-Декабрь 2011 год	Январь-Декабрь 2012 год
ПАССОЖИРООБОРОТ	тыс.пасс.км.	166759997,25	195775373,57
ТОННОКИЛОМЕТРЫ	тыс.ткм.	19958450,19	22696034,59
ГРУЗООБОРОТ	тыс.ткм	4950050,44	5076250,97
ПРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ	чел.	64121639	74032603
ПЕРВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ	Тонн	981456,88	987846,84

Однако данная деятельность сопровождается комплексным негативным воздействием на окружающую среду (ОС). На современном этапе развития авиации и накопления знаний в сфере воздействия человека на окружающую среду ясно, что вред, наносимый биосфере транспортом в целом, и воздушным транспортом в частности, заключается не просто в выбросах загрязняющих веществ двигателями при эксплуатации конкретных транспортных средств и в создаваемом шуме [5].

Действительно, любое предприятие, в том числе и авиатранспортное, вовлекает в сферу производства сырье и природные ресурсы, а обратно в окружающую среду направляет одни лишь отходы. Аэропорты и другие авиапредприятия, как правило, расположены за пределами города, обособлено. Они используют в качестве сырья большое количество нефтепродуктов, спецжидкостей, химических средств (в том числе препятствующих обледенению), и многое другое.

Авиация – это транспорт повышенной опасности, который находится под постоянным наблюдением специалистов, властей, общественности. Новости о случившихся в мировой практике авиационных происшествиях (АП) практически сразу распространяются по всей Земле. Гибель людей при АП это трагедия для всего земного шара, мировая общественность скорбит вместе с семьями умерших людей. Однако и само АП и мероприятия по расследованию, а также работы по устранению последствий возникшей ЧС наносят окружающей среде ущерб. Примерами такого ущерба являются:

1. Санобработка и дезинфекция местности, которые производятся после расследования АП, во многих случаях данные мероприятия не проводятся или проводятся, но через некоторое время.

2. Опасные явления, например, такие, как снежная лавина, которые становятся результатом АП

3. Пожары, возникающие в результате АП, наносят ОС вред как в виде выброса в атмосферу продуктов горения, которые загрязняют воздух и/или остаются в литосфере. Таким образом они распространяются по территории (леса, поля и т.п.).

4. Санитарно-гигиенические, токсикологические и радиологические исследования ОС с отбором проб почвы, воды: как до начала зачистки территории, так и после этого. Следовательно ВС и перевозимый груз являются источниками токсических, радиационных загрязнений.

5. Ликвидация последствий, которая из-за погодных условий, особенно в зимний период затягивается на долгие месяцы и др.

Ущерб ОС, наносимый деятельностью ГА (выбросы авиационных двигателей, образование твердых и жидких отходов, последствия АП и т.п.) решается как внутри предприятий ГА так и на международном уровне. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) пытается решать вопросы на сессиях Ассамблеи ИКАО, касающиеся влияния гражданской авиации на окружающую среду. На данных мероприятиях обговариваются условия эксплуатации воздушных судов с целью снижения эмиссии, оказывающей влияние на глобальное изменение климата. Государства-члены ИКАО пытаются решить экологическую проблему в мировом масштабе.

Снижение нагрузки на ОС решается на уровне как отдельной страны, так и отдельного предприятия авиационного транспорта. Снижение выражается в

нормативных документах страны (В России: ФЗ «Об отходах производства и потребления», «об охране окружающей среды» и т.п.), в практическом применении, например:

1. Ртутные лампы, люминесцентные ртутьсодержащие трубки отработанные и брак, используемые для освещения помещений, а так же изделия, устройства, приборы, потерявшие потребительские свойства, содержащие ртуть во всех аэропортах после использования собираются в специальную тару (металлические контейнеры, на металлических поддонах), которая хранится в специальных, закрывающихся на ключ помещениях и два раза в год вывозится на демеркуризацию с последующей утилизацией.

2. Серная кислота, щелочь аккумуляторные отработанные отправляются на нейтрализацию. Образующиеся аккумуляторы (со слитой жидкостью) направляют на вторичное использование по мере накопления.

3. Отходы в виде отработанных масел сдаются специальным организациям для вторичного использования.

4. Черный и цветной металлолом, древесина, бумага, текстильные отходы натуральных и синтетических тканей, пластмасса всех видов, резина, кожа и кожзаменители, соли, шлаки, зола, лакокрасочные материалы, пищевые отходы, могут утилизироваться термическим способом, захоронением, могут быть использованы после вторичной переработки и т.п.

5. Отходы от международных рейсов, которые могут быть инфицированы в аэропортах при загрузке пассажиров и багажа требуют обязательного термического обезвреживания и уничтожения. Для этого на территории аэропорта размещают локальные установки по термическому уничтожению отходов и мусоросжигательные станции.

6. создаются методики устранения последствий авиационных происшествий и методы по восстановлению мест ОС, которые были повреждены и т.п.

Современная экология в сочетании с философией должна стать новой комплексной наукой про выживание в окружающей среде. Задачи экофилософии – познание развития и функционирования биосферы в условиях антропогенного влияния на нее, разработка и применение комплексных, многофакторных путей преодоления экологических проблем и выработке особой экологической культуры в обществе и в мире. Гражданская авиация, как пример разнообразности влияния на биосферу, может послужить началом в решении экологических проблем современности.

Литература

1. Гаранина О.Д. История и философия науки. Часть 2.: учебное пособие. – М.: МГТУ ГА, 2008.

2. Латохин. Д.А. Роль философии в решении глобальных проблем современности // Образование и наука Закамья Татарстана. – 2002. – №11.

3. Бачурина Е.В. Развитие авиaperевозок и парка воздушных судов авиакомпаний Российской Федерации. Доклад руководителя ФАВТ на Пятой международной конференции «Форум КРЫЛЬЯ РОССИИ» 10 октября 2007 г.

4. Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-декабрь 2011-2012 годы. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации). [Электронный ресурс]. URL:

http://www.favt.ru/favt_new/?q=dejatelnost/vozdushnye_perevozki/osnovnye_proizvodstvennye_pokazateli_ga. (Дата обращения 30.03.2013).

5. Николайкина Н.Е., Николайкин Н.И., Матягина А.М. Промышленная экология: инженерная защита биосферы от воздействия воздушного транспорта: учебное пособие. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2006.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОЦЕНКЕ МАТЕРИАЛОВ ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ

Н.Ю. Баланчук, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)
Научный руководитель –Зубов О.Е., к.т.н.

Определение технического состояния (техническое диагностирование) объектов авиационной техники производится главным образом с целью определения возможности их дальнейшего использования после окончания заданных сроков эксплуатации, длительного хранения, изменений режимов работы, перемонтажа, ремонта, доработок, повреждений в случае, когда служебные характеристики объекта количественно не оценивались.

Методика технического диагностирования зависит от многих факторов, но, как правило, включают различные виды контроля качества материалов элементов конструкций. Многообразие видов контроля связано с тем, что ни один из видов в отдельности не может обеспечить получение достаточно полной информации о комплексе свойств, необходимых для обоснованного принятия решений об использовании объекта.

Технический контроль – это проверка соответствия качества продукции или процесса, от которого зависит ее качество, установленным техническим требованиям[1]. Основные виды контроля, получившие наибольшее распространение, можно классифицировать по двум признакам:

- место организации контроля на том или ином этапе производства или работы объекта;
- охват контролируемой продукции.

В зависимости от места организации контроля на том или ином этапе производства различают входной, операционный и приемочный контроль. Особым видом контроля продукции является испытание.

Испытание называется экспериментальное определение количественных или качественных характеристик свойств:

- как результат воздействия на него;
- при его функционировании;
- при моделировании объекта и воздействий[2].

Испытаниям могут подвергаться материалы, детали машин, узлы, машины, технические системы, состоящие из множества машин и приборов. Испытываться могут не только натуральные изделия, но и их макеты или модели, изготовленные из тех же или специальных материалов.

В процессе испытаний изделие подвергается одному или нескольким воздействиям и при этом производится измерение его служебных характеристик, свойств и параметров.

Испытания выполняются в соответствии с правилами, стандартами или техническими условиями, которые устанавливают основные требования и режимы испытания, форму и размеры образцов, перечень регистрируемых параметров.

В зависимости от цели испытания делятся на контрольные исследовательские.

Контрольными называются испытания объекта, проводимые для проверки его качества в целом. Они проводятся только на натуральных образцах.

Исследовательским называют испытания, проводимые для изучения определенных свойств объекта. Для этих испытаний могут быть использованы как натуральные изделия, так и макеты. Собираемая при таких испытаниях информация оказывается очень полезной для применения в последующих разработках.

Особый интерес среди множества разновидностей исследовательских испытаний представляют собой эксплуатационные испытания.

Эксплуатационными называются испытания продукции, проводимые в условиях эксплуатации. Если учесть, что испытания изделия в лабораторных условиях не могут воспроизвести всего многообразия внешних воздействий, встречающихся в процессе эксплуатации, то информация, собираемая при эксплуатационных испытаниях, является чрезвычайно ценной для изготовителя продукции.

При таких испытаниях, а также в результате наблюдения за серийным изделиями в процессе эксплуатации, можно получить данные о показателях надежности изделий, выявить их слабые звенья, изучить процессы расходования ресурса, выявить преобладающие виды разрушения.

Собранная и обработанная информация позволяет быстро вносить изменения в конструкции изделий, улучшать технологические процессы и разрабатывать более совершенные модели. Однако эксплуатационная информация обладает рядом недостатков. Она не дает возможности изучить влияние различных внешних факторов на работу изделия. Сбор информации затягивается на длительный срок. К этому времени изделие устаревает, и ценность информации снижается.

Это вызывает необходимость разработки методов ускоренных испытаний изделий на надежность. Эти испытания должны определить показатели долговечности до принятия решения о дальнейшем использовании объекта.

Опыт проведения подобных испытаний есть у нас и за рубежом. Широко применяются ускоренные испытания материалов при изучении таких важных характеристик, как, например, выносливость на изгиб и кручение, износостойкость, коррозионную стойкость и др.

Ускоренные испытания могут быть контрольными и исследовательскими. Контрольные испытания являются выборочными.

Сокращение продолжительности испытаний достигается путем форсирования режима испытаний. Режим ускоренных испытаний должен отличаться от режима нормальной эксплуатации изделия, но оба режима должны быть определенным образом связаны как качественно, так и количественно.

На качество изделий авиационной техники оказывают влияние многочисленные факторы, которые условно группируются в технологические и конструктивно-эксплуатационные. Чтобы обеспечить высокое качество изделий, системы и методы

технического контроля и испытания должны охватывать основные из указанных факторов.

Методы контроля и испытания определяют правила их проведения, а системы – средства и исполнителей контроля или испытания.

С учетом сказанного оптимальная схема контроля и испытаний должна состоять из следующих основных этапов.

Первый этап (проектирование) включает контроль испытание на стадии проектирования и создания опытного (головного) образца изделия. Сюда входит выбор конструкции, материалов, технологии производства, обоснование норм качества, планирование последующего контроля и испытания изделий и т.д.

Второй этап (производство) охватывает проверку свойств исходных материалов, заготовок и полуфабрикатов, наладку оборудования и инструмента, соблюдение точности выполнения отдельных технологических операций, контроль рабочей дисциплины, соответствия квалификации операторов и пр.

Третий этап (прием готовой продукции) направлен на окончательное установление свойств и уровня дефектности готовой продукции.

Четвертый этап (хранение и эксплуатация изделий) включает контрольные и испытательные мероприятия, с помощью которых можно оценить сохраняемость свойств (работоспособность, надежность и т.п.) и изменить дефектность изделий в процессе его эксплуатации и хранения.

Пятый этап направлен на проверку соблюдения режимов и чувствительности дефектоскопических материалов и оборудования, квалификации операторов и т.п. [3].

Главной целью контроля таких объектов является своевременное обнаружение и предотвращения процессов, развивающихся в материале, которые могут привести к авариям и катастрофам (различным видам разрушения, коррозии, старению, ползучести, релаксации, потери устойчивости, износу, нарушению герметичности и др.)

Массовые натурные испытания (в особенности крупногабаритных конструкций), как правило, невозможны в связи с высокой стоимостью и большой продолжительностью, поэтому развитие процессов, снижающих надежность, оценивается по результатам разрушающего и неразрушающего контроля, а также испытаний пробными нагрузками.

Разрушающие испытания проводятся на отдельных натуральных образцах, которые затем не могут использоваться по назначению, либо на специально подготовленных лабораторных образцах. В ходе таких испытаний определяются стандартные механические характеристики, коррозионная стойкость, склонность к старению, износостойкость, химический состав и структура конструкционных материалов, сопротивление электрическому пробую и др.

Механическим испытаниям по неполной программе (неразрушающему нагружению деталей и узлов до определенного уровня, превышающего рабочие нагрузки, вибрационным испытаниям на одной частоте и т.д.) подвергаются некоторые ответственные узлы и детали, изготовленные на заводе, а также в ходе периодических проверок при эксплуатации.

Достоинство методов контроля качества пробным нагружением заключается в том, что они позволяют непосредственно, а не косвенно оценить влияние основных

конструкционных факторов, различных особенностей производства и эксплуатации на работоспособности узлов и деталей.

В ходе этих испытаний получается наиболее достоверная информация о прочности элементов конструкции. Вместе с тем испытаниям подвергаются реальные конструкции, часть из которых разрушается, а остальные проходят испытания не в полном объеме. Поэтому испытания относительно трудоемки и после их проведения сохраняется определенная вероятность преждевременного разрушения конструкций. Снизить эту вероятность в ряде случаев позволяет введение разнообразных методов неразрушающего контроля (следует отметить, что такой контроль не заменяет испытаний механическим нагружением, а дополняет их), а также рациональный выбор испытательных нагрузок и материалов [4].

Недостатки разрушающих методов контроля появляются особенно четко, при испытаниях дорогостоящих конструкций, выпускаемых отдельными экземплярами. Разрушающие испытания таких конструкций практически не проводятся. В этих случаях возможно эффективно применение методов прогнозирования работоспособности, с помощью метода неразрушающего контроля.

Литература

1. ГОСТ 15467-79. Управление качеством продукции. Основные понятия. Термины и определения. – М.: Изд-во стандартов, 1979.
2. ГОСТ 16504-81. Система государственных испытаний продукции. Испытания и контроль качества продукции. – М.: Изд-во стандартов, 1981.
3. ГОСТ 16304-74. Управление технологическими процессами. Контроль точности технологических процессов. Общие требования.
4. Никифоров В.М. Технология металлов и других конструкционных материалов. – СПб.: Изд-во Политехника, 2009.

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ УГРОЗ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ

А.В. Вербин, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Прозоров С.Е., к.т.н., доцент

Исследование угроз авиационной безопасности является важным компонентом при просчете маршрутов авиаперевозок. Этому вопросу должно уделяться особое внимание, так как от этого зависят жизни людей, финансовые и материальные потери. Для исследования угроз авиационной безопасности в данной работе применяются вероятностные методы. Такие методы позволяют создавать автоматизированные системы оценивания вероятности возникновения той или иной угрозы.

Для автоматизированного выполнения в системе процедуры получения информации и расчета авиационной безопасности осуществляется сбор, обобщение и

анализ информации по авиационной безопасности на аэродромах взлета и посадки, и информации о военно-политической обстановке в регионах полётов воздушных судов, а также расчет вероятности возникновения военно-политической или террористической чрезвычайной ситуации в районе аэропорта. Система предназначена для работы в автономном режиме, обеспечивая дополнительную информационную поддержку службы авиационной безопасности. Основными целями и задачами системы являются улучшение информированности сотрудников и повышение качества полетной документации соответствующих авиакомпаний, повышение оперативности и надежности при использовании и хранении информации, полученной из сети Интернет, повышение качества принятия управленческих решений за счет создания единого информационного пространства для сотрудников.

Для решения перечисленных задач реализуются методы, которые условно можно назвать математическими и техническими (информационными). Расчет угрозы, связанной с авиационной безопасностью, в выбранном аэропорту использует следующий математический метод. Все источники факторов опасности и меры авиационной безопасности в выбранном аэропорту характеризуются определенными коэффициентами значимости (обозначенными символами β_i^j), определяемыми экспертно. После сбора информации по конкретному аэропорту производится перерасчет оценок состояния авиационной безопасности для него на основе использования новых данных и коэффициентов значимости. Математическая реализация методов оценивания угроз и факторов производится на основе построенной математической модели рассматриваемой системы.

- Комплексность.

Обеспечение безопасности всеми доступными законными средствами, методами и мероприятиями, на всех технологических этапах, во всех режимах функционирования. Способность системы к развитию и совершенствованию.

- Своевременность.

Предполагает постановку задач по комплексной безопасности на всех стадиях разработки системы авиационной безопасности.

- Обоснованность.

Разработанные средства и методы должны соответствовать современным научным представлениям, быть обоснованы заданным уровнем безопасности, соответствовать установленным требованиям и нормам.

- Централизация управления.

Предполагает самостоятельное функционирование системы по единым правовым, организационным, функциональным и методологическим принципам и централизованным управлением деятельностью системы авиационной безопасности.

- Квалиметрия.

В основе процессов, процедур и результатов исследований лежит категория «качество», рассматриваемая как системообразующий элемент.

- Системность.

Цель и задачи исследований направлены на совершенствование системы авиационной безопасности аэропорта.

- Единство методологии.

Исследование, адаптация и трансформация известных моделей и методов, применяемых в теории безопасности полетов, создает единую методологическую основу квалиметрического подхода к авиационной безопасности.

– Автономность.

Исследуемые и разрабатываемые методы, процедуры и модели направлены на достижение конкретных, локальных целей, определенных границами объекта исследований.

– Общность.

Полученные результаты могут и должны быть распространены на аналогичные сферы деятельности, сопоставимые с объектом исследований.

– Конечность результата.

Полученные результаты должны отражать достижимость поставленной цели, соответствие и подтверждение гипотезы исследований и подтверждаться экспериментальной апробацией.

Таким образом, в рамках системы качества САБ возникает основная проблема — проблема мониторинга уровня авиационной безопасности с последующим сопоставлением его с нормативным или расчетным уровнем. По результатам такого анализа принимается решение о качестве АБ, разрабатываются и реализуются мероприятия по совершенствованию деятельности САБ. Отсюда, главной проблемой становится умение оценить уровень АБ, причем в количественном выражении.

Авиационная безопасность как состояние защищенности зависит от проявления факторов АНВ, терроризма, угроз АНВ и инцидентов, и выражается уровнем авиационной безопасности. Оценив этот уровень и сопоставив его с нормативными требованиями, можно управлять АБ, т.е. изменять зарегистрированные отклонения от нормативов. Возникает проблема: как это сделать. Возможный путь — моделирование процессов через состояния системы. В качестве модели можно предложить систему дифференциальных уравнений Колмогорова, которая преобразуется в задачу Коши и решается аналитическим методом с помощью прямого и обратного преобразования Лапласа или численными методами. Решением является определение функции вероятности состояний от времени. Однако решить указанную задачу, даже теоретически, можно при наличии данных о вероятностях перехода из АНВ в Терроризм, а также

Угроза АНВ → Состояние АБ → Авиационная безопасность → Уровень АБ
→ Управление АБ → Оценка уровня АБ → Управление рисками.

РОЛЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Я.И. Кочергин, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Феокистова О.Г., д.т.н., проф.

Завершившийся XX век был веком особенно интенсивного внедрения в жизнь новых технических средств, объектов, технологий. И, что печально — многие нововведения были не всегда обдуманными и часто не сопровождались анализом последствий. Только на пороге нового века человечество пришло к пониманию того,

что дальнейшее безоглядное стремление к удовлетворению своих все возрастающих жизненных потребностей может привести к негативным последствиям для нашей планеты и самого человека.

В настоящее время созданы машины, полностью решающие определенные производственные задачи при минимальном вмешательстве человека. Данные обстоятельства привели к возникновению новых опасностей, возникающих в процессе взаимодействия людей с современными техническими системами. С целью изучения этих опасностей был введен новый вид обобщенной системы, так называемой системы "человек-машина-среда"

Человечество подошло к той стадии технологического развития, когда последствия техногенных катастроф по своему влиянию на жизнь людей и экономику вполне сравнимы с применением оружия массового поражения.

Основными причинами крупных техногенных аварий и катастроф являются:

1) отказ технических систем из-за дефектов изготовления и нарушения режимов эксплуатации;

2) человеческий фактор: ошибочные действия операторов технических систем. Статистические данные показывают, что более 60% аварий произошло в результате ошибок обслуживающего персонала;

3) высокий энергетический уровень технических систем;

4) внешние негативные воздействия на объекты энергетики, транспорта и др.

По данным Всемирной Организации Здравоохранения, смертность от несчастных случаев в наше время занимает третье место после сердечно - сосудистых и онкологических заболеваний. [1]

Современное производство и определяющее его оборудование характеризуется:

1) высокой степенью автоматизации, включающей автоматизацию основного технологического процесса, вспомогательных операций, транспортных операций, складского хозяйства; автоматизировано управление всеми процессами и операциями, что в целом составляет автоматизированную систему управления технологическим процессом; автоматизированным является проектирование деталей, узлов, агрегатов, технологического процесса и т. д., что реализовано в системах автоматизированного проектирования;

2) гибкостью производства, заключающейся в возможности переналадки, в многих случаях автоматизированной, с одной детали (изделия) на другую без замены и даже длительной остановки оборудования; многие технологические системы являют собой гибкое автоматизированное производство;

3) быстродействием машин, механизмов и системы в целом; увеличение быстродействия в ходе совершенствования современных машин легко заметить на изменении характеристик ЭВМ;

4) принципиальным изменением таких комплексных показателей как точность изготовления продукции, надежность технической системы, безопасность;

5) принципиальным изменением труда оператора профессиональными требованиями к оператору.

То или иное потенциально угрожающее состояние, связанное с деятельностью производственного объекта, может реализоваться в результате отказа технического устройства (оборудования), ошибочного проектного решения, ошибки персонала,

обслуживающего технику, производственной неполадки, вредных воздействий при утилизации техники и отходов ее использования, внешних нештатных факторов и т.д.

Уровень риска от факторов опасности, обусловленных хозяйственной деятельностью, является «приемлемым», если его величина (вероятность реализации или возможный при этом ущерб) настолько незначительна, что ради получаемой при этом выгоды в виде материальных и социальных благ, человек или общество в целом готово пойти на этот риск. [2].

Обеспечить высокую степень безопасности на современных сложных и потенциально опасных производствах возможно лишь в соединении возможностей современных технических систем оповещения, сигнализации и управления производством с высококвалифицированным персоналом, психологически подготовленным к своевременному и адекватному реагированию при возникновении условий, которые могут привести к авариям, а в случае если они все же возникли, – к действиям, направленным на смягчение их последствий и предотвращение дальнейшего развития аварии. Человеческий фактор – ключевой фактор безопасного труда. Научно-технический прогресс человечества сопровождается, как известно, передачей технике все большего числа функций управления работой технических устройств и технологических процессов. Это позволяет человеку отдаляться от орудий труда и превращаться таким образом из исполнительного в управляющий орган системы производства. В связи с этим, естественно, происходит замена физического труда умственным, снижается объем физической работы и, соответственно, энергозатраты, однако значительно возрастает производственная нагрузка на психику. Работнику (оператору) приходится решать ответственные задачи оценки эффективности работы сложных технических систем, надежного взаимодействия его с другими людьми и различными элементами всего производственного механизма. Возрастание и концентрация управляемой мощности в руках одного человека делает человеческий фактор важнейшей составляющей техногенной безопасности. По известным данным, значительная доля аварий с жертвами и другими серьезными последствиями в ходе расследования их причин надзорными органами прямо или косвенно связывается с ошибками проектировщиков, изготовителей оборудования, строителей и персонала эксплуатирующих и подрядных организаций.

По результатам расследований крупных аварий установлено, что относительно все реже происходят отказы применяемых совершенных машин и оборудования и все чаще решающим фактором (причиной) таких аварий является человеческий фактор в различных его формах и видах, а именно по причинам:

- „смелости незнания” работающими;
- халатности по отношению к выполнению своих обязанностей;
- недисциплинированности работающих;
- занижения оценки критических ситуаций и низкой требовательности надзора к соблюдению параметров работ и к производственно-технической документации;
- ошибочных действий (умышленных или неумышленных) работающих, которые приводят к возникновению или появлению в шахте открытого огня.

Возникает принципиально важный вопрос: почему люди, которым от рождения присущ инстинкт самосохранения, столь часто становятся виновниками своих травм? Ведь если человек психически нормален, то он без повода никогда не станет стремиться к травме. Такие случаи происходят либо по независящим от человека

причинам, либо тогда, когда его побуждают к нарушению правил определенные обстоятельства. Очевидно, чтобы предупредить появление подобных происшествий нужно, прежде всего, выявить эти побудители и по возможности уменьшить их воздействие.

Самое общее рассмотрение закономерностей технологического прогресса позволяет заметить, что обстоятельства, способствующие возникновению несчастных случаев и аварий, возникают по вполне объективным причинам[3].

Первая причина. С развитием орудий труда расширился диапазон воздействия человека на окружающий его мир, как по разнообразию, так и по интенсивности

Вторая причина, делающая условия труда и жизни человека более жесткими и опасными, это рост цены ошибки.

Третья причина - привыкание человека к опасности.

Помимо общих причин, обнаруживается много разнообразных чисто индивидуальных факторов, главным образом психологического порядка, способствующих преднамеренным нарушениям правил безопасности труда и росту числа несчастных случаев (показная смелость, недисциплинированность, склонность к риску и многие другие).

В числе факторов, от которых зависит вероятность совершения ошибок в работе, что, в свою очередь, определяет надежность работника, называются:

- долговременные медицинские и психофизиологические характеристики личности, состояние здоровья, тип темперамента, скорость реакции и устойчивость к негативным воздействиям, характер человека и его способности;

- сиюминутные медицинские и психофизиологические характеристики личности, его состояние здоровья на данный момент;

- наличие местных возбудителей;

- уровень образования и развития, культурный уровень личности;

- квалификация специалиста в области выполняемых им работ;

- морально-волевые качества человека;

- комфортные условия работы;

- качество нормативно-технических и организационно-распорядительных документов (четкость изложения, однозначность их понимания).

Человеческий фактор – чрезвычайно многогранное и сложное явление, редко поддающееся достаточно глубокому анализу. По этой причине трудно оценить уровень надежности работника (оператора), которая является одной из важнейших характеристик человеческого фактора в системе „человек-машина-среда”.

Было признано, что отсутствие культуры безопасности явилось одной из основных причин многих катастроф.

Культура безопасности – это квалификационная и психологическая подготовленность всех лиц, при которой обеспечение безопасности является приоритетной целью и внутренней потребностью, приводящей к самосознанию, ответственности и к самоконтролю при выполнении всех работ, влияющих на безопасность. Применительно к персоналу это:

- знания и компетентность;

- приверженность к безопасности;

- мотивация посредством действенных методов воздействия;

- надзор;

- готовность к восприятию критики; ответственность через понимание прав и обязанностей.

Внедрение концепции культуры безопасности как наивысшего приоритета в основополагающих документах и в повседневной деятельности всего спектра производственных объектов позволило бы поднять общий уровень техногенной безопасности персонала и населения на значительно более высокую ступень. Необходимо серьезное методологическое осознание многообразия проблем, фигурирующих под общим названием „культура безопасности”, а – в практическом ключе – построение новой концепции безопасности, в которой нашли бы место как новые, так и традиционные подходы. Потребуется также разработка социально-психологических аспектов культуры в приложении к той или иной конкретной отрасли, включая понятия норм и ценностей. Следует далее провести анализ теоретического и практического значения полученных эмпирических результатов, накопленного опыта обеспечения безопасности. [4].

На практике еще отмечаются ситуации, создающие тяжелый морально-психологический климат, при котором главным для работника становится не выполнение требований инструкций и правил, а следование указаниям руководства, даже в том случае, если данные указания могут создать аварийную ситуацию. К числу отмечаемых недостатков также относятся:

плохая организация и несоблюдение элементарных гигиенических норм на местах;

неэффективность работы контролирующих органов и их экономическая зависимость.

Тем не менее, несомненно, что в последние годы отмечается положительная динамика характеристик безопасности. При этом состояние культуры безопасности всех причастных в той или иной мере к соблюдению безопасности лиц или организаций следует оценивать исходя из конкретного анализа этих ее составляющих. В своих проявлениях культура безопасности состоит из двух главных компонентов. Рамки одного из них определяются политикой организаций и действиями руководителей, а второй проявляется в реакции отдельных лиц, работающих в этих рамках. В настоящее время препятствием к реализации комплексного подхода к обеспечению безопасности производственной деятельности является искусственное ведомственное разделение направлений надзора за соблюдением требований «техники безопасности» (Роструд), гигиены труда (Роспотребнадзор), промышленной безопасности (Ростехнадзор), пожарной безопасности (МЧС). По этой причине и в самих организациях деятельность по обеспечению безопасности искусственно дробится на отдельные, не связанные между собой направления. В большинстве организаций эти направления формально объединены в одну структурную единицу – «отдел охраны труда, промышленной и пожарной безопасности», но в реальности деятельность, как правило, ведётся раздельно (по разным руководящим документам, по разным планам, под контролем различных надзорных органов).

Вопросами организации безопасного поведения занимается особая отрасль психологической науки — психология безопасности «Психология безопасности - отрасль психологии, изучающая психологические причины несчастных случаев, возникающих в профессиональной деятельности, а также пути повышения ее безопасности. Объектом исследования психологии безопасности являются различные

виды профессиональной деятельности, связанные с опасностью, предметом - психические процессы, состояния и свойства человека как субъекта труда, связанные или порождаемые деятельностью и влияющие на ее безопасность.

Определенное внимание исследователей, занимающихся проблемами психологии безопасности, уделено выявлению личностных качеств работника, которые способствуют «защищенности» от несчастных случаев на производстве.

Причины рискованного поведения в условиях трудовой деятельности

Одной из традиционных и практических сфер исследования в психологии было изучение поведенческих реакций. Нередко и саму психологию определяли как науку о поведении. Поведение — понятие, имеющее несколько значений. «В психологии человека поведение — это внешнее проявление его деятельности».

Изучение психологических и психофизических аспектов операторской деятельности позволит решить основные проблемы факторов организации эффективного труда операторов и профилактики ошибочных действий.

Обобщение материалов расследований производственных несчастных случаев и аварий позволяет все многообразие непосредственных причин опасных действий свести к 4-м группам (классам) причин:

А. Не умеет - это означает, что работник не владеет необходимыми для данной работы знаниями; не овладел соответствующими навыками, методами, приемами, способами.

Б. Не хочет, то есть работник умеет качественно и безопасно выполнять данную работу (операцию), однако у него нет желания соблюдать требования безопасности, иначе говоря, - нет мотивации, не развита психологическая установка на соблюдение этих требований.

В. Не может - это означает, что работник находится в таком физическом или психологическом состоянии, что, несмотря на умение, несмотря на желание, допускает опасное действие.

Г. Не обеспечен. Работник не исполняет предписанное действие из-за необеспечения его необходимыми условиями — инструментами, материалами, приборами, информацией и т.д.

Организация безопасного поведения пишется следствием правильного отношения работника к вопросам охраны труда, его настрои на работу без несчастных случаев. Для создания настроения работников на безопасный труд необходимо переходить от политики планирования отдельных мероприятий по охране труда к политике создания безопасного труда на каждом рабочем месте. Эффективность такого подхода может быть очень высокой, но при условии, когда руководители не считают вопросы охраны труда второстепенными и уделяют им должное внимание. Такое отношение руководства передается по всем звеньям управления производством, вплоть до работников, которые в свою очередь соответствующим образом выстраивают свое отношение к запросам безопасности. Все звенья управления должны выстраиваться таким образом, чтобы работники «слышали» и «видели» отношение руководства к вопросам безопасности труда. Такая политика должна широко рекламироваться. При такой организации работающий становится не объектом охраны труда, а ее субъектом, принимая участие в разработке и реализации политики создания безопасного труда на каждом рабочем месте путем развития мотивов безопасного труда.

Сегодня становится совершенно очевидным, что темпы совершенствования законодательства в области промышленной безопасности отстают от требований времени, не учитывают целый ряд новых, специфических требований, возникающих в процессе модернизации производства.

Устаревшие и избыточно детализированные требования к обеспечению безопасности производства и используемым технологиям, неэффективная, но чрезмерно обременительная для бизнеса система контроля и надзора в данной сфере требует существенного реформирования и концептуально новых подходов.

Отсутствие координации и единого федерального органа государственной власти, ответственного за реализацию государственной политики в области промышленной и технологической безопасности, привело к возникновению административных барьеров, как при технологической модернизации существующих производств, так и при введении в строй новых производственных объектов. По оценкам РСПП наличие данных барьеров более чем в 2 раза увеличивает сроки реализации инвестиционных проектов, приводит к существенному увеличению их стоимости.

В этой связи и логичными и своевременными, по мнению представителей промышленности, являются решения Правительства РФ, направленные на повышение статуса Ростехнадзора, что позволит сконцентрировать и полномочия, и возможности их реализации в руках одного органа государственной власти.

Литература

1. Арустамов, Э.А. Безопасность жизнедеятельности / Э.А., Арустамов. 11-е изд., перераб. и доп. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К0», 2006.
2. Белов, С.В. Основы безопасности жизнедеятельности / С.В., Белов. – М. : Интерн-дом, 2004.
3. Даугавпилс, Н.И. Безопасность жизнедеятельности на предприятии / Н.И., Даугавпилс. – М. : Экзамен, 2001.
4. Мориков, А.Д. Безопасность жизнедеятельности на транспорте / А.Д., Мориков. – М.: Экзамен, 2001.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К КОНТРОЛЮ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

К.А. Кривда, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)
Научный руководитель – Пахомов О.В., д.т.н., проф.

Система управления безопасностью полетов должна включать анализ фактического состояния безопасности полетов, на основании которого будет осуществляться разработка и внедрение профилактических мероприятий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов на всех этапах управления гражданской авиацией (уполномоченный орган в области гражданской авиации, территориальный орган, эксплуатант, разработчик и т.д.).

До сих пор в Российской Федерации приемлемый уровень безопасности полетов законодательно не определен, отсутствуют рекомендации по определению и контролю соответствующих заданных и приемлемых уровней безопасности полетов для федеральных органов исполнительной власти и эксплуатантов. Каждый эксплуатант самостоятельно устанавливает критерии и определяет оценки уровня безопасности полетов, что затрудняет проведение их контроля, сравнительного анализа и обоснованности выбора приемлемого уровня безопасности полетов. Проблема заключается в отсутствии необходимых в этой области теоретических и методологических разработок. Как показывает анализ статистических данных, фактический уровень безопасности полетов для воздушных судов различного типа количественно может отличаться в несколько раз. Поэтому установление и контроль для эксплуатантов допустимых и приемлемых уровней безопасности полетов должно проводиться с учетом типов эксплуатируемых воздушных судов.

Утверждение приемлемых уровней безопасности полетов эксплуатантов является с позиции ИКАО [1,4] обязательной частью государственной программы по безопасности полетов (БП). Планом мероприятий по реализации Государственной программы [2] предусмотрена разработка правил определения приемлемого уровня БП.

Необходимо отметить, что концепция приемлемого уровня БП ИКАО предусматривает наличие **нескольких показателей (индикаторов)**, а также требований к БП, необходимых для достижения этих уровней. Это следует учитывать при разработке и внедрении корпоративной системы управления безопасностью полетов (СУБП). Важно понимать и то, что соответствие установленным уровням не освобождает эксплуатанта от обязательств, предусмотренных национальными и международными нормативными документами.

В материалах семинара [4] работа с индикаторами уровня БП также рассматривается, как основная часть общего надзора за обеспечением БП.

Место статистических показателей в СУБП определено в главе 10 Руководства [1], где отмечена ограниченность их использования с учетом проактивного подхода к управлению.

Проактивная стратегия управления безопасностью полетов заключается в сборе информации о БП и выявлении «аварийных» мест до наступления авиационных событий с принятием мер по снижению воздействия факторов риска (риск для безопасности полетов определяется как оценка последствий опасности, выраженная в виде прогнозируемой вероятности или серьезности, при этом за контрольный ориентир принимается наихудшая предвидимая ситуация. Как правило, факторы риска для безопасности полетов обозначаются в буквенно-цифровой форме, что позволяет осуществить их измерение).

Надзор на поддержанием заданного уровня безопасности полетов возможно осуществлять по схеме № 1.

Схема № 1

Министерство Транспорта Российской Федерации

(утверждает приемлемый уровень безопасности полетов и задает допустимый уровень безопасности полетов, который рассчитывается по методическим рекомендациям, разработанным Федеральным агентством воздушного транспорта)

Федеральное агентство воздушного транспорта

(разрабатывает методические рекомендации для расчета уровня безопасности полетов)

Территориальные Управления Федерального агентства воздушного транспорта

(осуществляют контроль эксплуатантов в области поддержания заданного уровня безопасности полетов, утвержденного Министерством транспорта Российской Федерации, согласно методическим рекомендациям, которые издает Федеральное агентство воздушного транспорта)

Эксплуатант

(поддерживает уровень безопасности полетов не ниже заданного, расчет которого производится согласно методическим рекомендациям, которые издает Федеральное агентство воздушного транспорта)

Руководство по управлению безопасностью полетов ИКАО [1] для использования в работе системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП) предлагает следующие **аналитические методы**:

1. **Статистический анализ.** Многие аналитические методы и средства, используемые при проведении анализа аспектов безопасности, основаны на статистических процедурах. Статистика играет важную роль в процессе анализа аспектов безопасности, помогая получить количественную оценку ситуаций в цифровых значениях, наглядно отражающих суть проблемы. Это обеспечивает более надежные результаты для получения убедительных аргументов по аспектам безопасности.

Статистический анализ аспектов безопасности полетов, который проводится на уровне СУБП, требует базовых навыков анализа данных, выявления тенденций и выполнения основных статистических расчетов. Статистические методы также пригодны для графического представления данных и результатов их статистической обработки.

Статистические показатели безопасности иллюстрируют показатели в области безопасности полетов в последовательном развитии: они позволяют получить «моментальный снимок» прошлых событий. Такой *«ретроспективный»* подход помогает в проведении анализа тенденций, выявлении опасных факторов, осуществлении оценки риска, а также при выборе мер управления рисками.

2. **Анализ тенденций.** Путем отслеживания тенденций в изменении данных по безопасности можно предсказать увеличение вероятности наступления опасных

событий. Возникающие и прогрессирующие тенденции могут указывать на зарождение источников опасности. Для оценки значимости замеченных тенденций можно использовать статистические методы. Можно определить верхние и нижние пределы приемлемых характеристик и сравнивать с ними текущие показатели. Анализ тенденций можно также применять для «аварийного предупреждения», когда характеристики близки к выходу за приемлемые диапазоны.

3. **Сравнение с нормативами.** Возможны ситуации, когда отсутствуют достаточные данные для обеспечения фактической основы, которая позволила бы провести сравнение обстоятельств рассматриваемых событий или ситуаций с повседневными условиями.

Отсутствие достоверных нормативных данных часто ставит под сомнение полезность анализа состояния безопасности. В таких случаях, возможно, потребуются обратиться к мировому опыту в аналогичных условиях. Программы мониторинга деятельности в штатных условиях позволяют получить полезные нормативные данные для анализа.

4. **Моделирование и испытания.** В ряде случаев скрытые опасные факторы могут проявиться в ходе испытаний, так например, для анализа материальных дефектов могут потребоваться лабораторные испытания. В случае, если риск вызывается применением принятых стандартных эксплуатационных процедур может потребоваться моделирование на местах в реальных эксплуатационных условиях или на тренажере.

5. **Совещание группы экспертов.** С учетом разнообразного характера опасных факторов и различных возможных подходов к оценке того или иного небезопасного условия необходимо принимать во внимание точки зрения других специалистов. В вопросах определения наилучших корректирующих действий может также оказать помощь многопрофильная группа, сформированная для оценки выявленных (спрогнозированных) небезопасных условий.

Таким образом, для контроля и надзора за состоянием безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации необходимы методические рекомендации, по которым эксплуатант будет оценивать свой фактический уровень безопасности полетов и сравнивать его с допустимым. В тоже время авиационные власти будут контролировать эксплуатантов в области обеспечения безопасности полетов по этим же методическим рекомендациям. Если фактический уровень безопасности полетов эксплуатантов будет ниже допустимого, авиационный власти будут принимать санкции к данному эксплуатанту.

Литература

1. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). Второе издание – 2009 год. ИКАО, 2009.
2. Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов РА РФ. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 6 мая 2008 года № 646-р.
3. Глобальный план обеспечения безопасности полетов. ИКАО, 2007
4. Captain Daniel Maurino. Flight safety and human factors.// Safety management Systems (SMS) A Workshop for Senior Management of ENAC. Rome, 21 May 2007.

5. Разработка и внедрение корпоративной системы управления безопасностью полетов. Материалы открытой научно-практической конференции авиакомпании «ТРАНСАЭРО», Москва, 23 октября 2008 г.

ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НА НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ

С.А. Чернявский, соискатель МГТУГА

Научный руководитель – к.т.н., проф. В.А. Свиркин

Зачастую, авиационные происшествия доставляют большую сложность при нормализации функционирования как самого авиатранспорта, так и транспорта, движение которого может быть нарушено вследствие авиационного происшествия. Так, например, при авиакатастрофе Boeing-747 в Перми, которая произошла над железной дорогой, серьёзно было нарушено железнодорожное сообщение. В результате, необходимо чтобы как можно быстрее комиссия по расследованию собрала все улики, которые помогут раскрыть причины авиационного происшествия и в ближайшие сроки способствовала тому, чтобы нормализовать функционирование воздушного и другого вида транспорта, если авиакатастрофа привела к нарушению его функционирования.

Система воздушного транспорта является структурой, которая требует пристального внимания вследствие того, что нарушение правил безопасности, её функционирования, приводят к резким изменениям обстановки, выражающихся в повышенном травматизме, человеческих жертвах и материальных потерях. Существует определённые сложности на начальном этапе расследования авиационных происшествий. Рассмотрим некоторые из них.

1. Необходимость быстрого восстановления нормального функционирования транспортной системы.

Данная особенность проявляется в том, что воздушный транспорт является системой, которая осуществляет свою деятельность непрерывно. Работа транспорта в течение всего времени должна осуществляться в условиях точно сформированного графика движения.

При возникновении ЧП создаётся ситуация, когда нарушается основа организации движения транспорта – график движения, который объединяет деятельность всех эксплуатационных служб и выражает общий план работы воздушного транспорта.

Таким образом, создаются условия, которые способствуют материальным потерям в связи с простоем транспорта. Кроме того, создаётся обстановка, которая угрожает безопасности движения всей системе воздушного транспорта (например, в случаях, когда необходимо приземление судна на ВПП, в пределах которой произошло ЧП).

2. Подсчёт материальных потерь за счёт простоя транспортной системы.

В процессе осмотра места ЧП на воздушном транспорте необходимо документировать реальное время простоя транспорта. Это обусловлено тем, что не всегда время окончания производства осмотра места ЧП на его заключительном этапе совпадает со временем начала движения транспортных средств. Нередко, пропускные возможности транспорта нормализуются в ходе рабочего этапа осмотра места происшествия. Следовательно, в документах нужно чётко отразить момент открытия движения либо возможности кратковременного пропуска транспортных средств во время производства осмотра.

Точное документирование процесса движения позволит избежать в дальнейшем неправильных количественных показателей. Для этого комиссия по расследованию в обязательном порядке должна максимально точно фиксировать систему движения транспорта, как на рабочем, так и на заключительном этапах осмотра места ЧП.

3. Факт присутствия опасных грузов на борту воздушного судна (химическое вещество).

Транспортировка опасных грузов чётко регламентирована соответствующими нормативными актами и требует особого внимания. При этом стоит отметить, что не исключена возможность наступления ЧП именно с подобными грузами в силу постоянных перевозок.

В условиях ЧП сохранность перевозимых опасных грузов может быть утрачена. В таком случае можно предположить, что конкретное ЧП несёт потенциальную угрозу для жизни и здоровья не только лиц, вовлечённых в транспортную систему, но и сотрудников аварийно-спасательных служб и членов комиссии по расследованию, выступающих в роли субъектов производства осмотра места ЧП, а также для населения, которое проживает в зоне, подвергшейся химическому заражению.

На комиссию по расследованию возложена обязанность (в первую очередь на руководителя) по защите личного состава, а также пострадавших. Также руководитель членов комиссии по расследованию должен сообщить в министерство по ЧС о заражении местности. Данные обстоятельства позволяют говорить о том, что сотрудники комиссии по расследованию должны обладать знаниями в области обращения с опасными грузами. Результаты проведённых исследований с 2003 по 2008 г. показывают, что в настоящее время не всегда осуществляется специальная подготовка членов комиссии по расследованию к работе в условиях ЧП с опасными веществами – грузами. При этом, 94,1% опрошенных которые проводят осмотр места авиакатастроф и происшествий считают, что не видят потенциальной угрозы в вышеназванных условиях работы.

Стоит отметить, что имеют место случаи, когда комиссия по расследованию прибывает на место ЧП раньше сотрудников МЧС и служб авиационного транспорта. В таком случае членам комиссии по расследованию приходится осматривать территорию, на которой произошло авиационное происшествие и, возможно, иметь дело с поиском опасных грузов.

4. Труднодоступность мест чрезвычайных происшествий.

Труднодоступность мест ЧП на воздушном транспорте представляет собой систему обстоятельств географического и транспортного характера, которые препятствуют быстрому прибытию правоохранительных органов для производства осмотра места происшествия.

Эта особенность показывает специфические условия доставки членов комиссии и криминалистической техники в район проведения осмотра места ЧП на воздушном транспорте, что несомненно должно учитываться на подготовительном этапе осмотра места ЧП. В результате при осмотре мест ЧП, которые географически отдалены, создаются условия, способствующие:

- ❖ Физическому и психическому утомлению членов комиссии по расследованию, что отражается на качестве производства осмотра, вследствие продолжительности движения и дополнительных энергозатрат организма (например переходы пешком по лесополосе, где затруднена посадка летательного аппарата).

- ❖ Потерям доказательной информации в силу увеличения времени прибытия членов комиссии по расследованию на место ЧП, возникающим в определённой связи с ведением аварийно-спасательных и ремонтно-восстановительных мероприятий, а также неблагоприятными погодными условиями (снег, дождь и т.д.).

Подобные мероприятия необходимо выражать в виде составления предварительной модели (макета) планируемых действий. Среди них, основными стоит отметить:

- ✓ Создание модели, которая с наибольшей долей вероятности отражает возможность наступления ЧП на воздушном транспорте. Подобная модель может быть построена исходя из реальной, объективной информации об обстановке в авиапредприятиях.

- ✓ Определение основных маршрутов транспортных средств, исходя из предполагаемых мест возникновения ЧП на авиатранспорте.

- ✓ Выбор оптимального маршрута с учётом возможностей замены транспорта в случаях его отсутствия или поломки, возможностей использования альтернативных транспортных средств.

Требуется чёткая схема маршрута движения членов комиссии по расследованию к месту ЧП на авиатранспорте. Данная схема должна быть выработана заранее и основана на прогнозе возникновения ЧП, исходя из получаемой информации от авиапредприятия.

Одной из особенностей осмотра места ЧП является высокая степень зависимости его качества от природных факторов. Существенное влияние на характер производимых действий членами по расследованию и сохранность доказательной информации оказывают погодные условия.

При понижении температуры окружающее среды появляются существенные трудности при поиске доказательной информации, уменьшается количество времени, необходимого для работы на месте происшествия в силу нагрузки на организм сотрудников, что может приводить к потере определённого количества доказательной информации. Также наличие снежного покрова создаёт трудности при фото и видео фиксации обстановки места происшествия. Значительный снежный покров препятствует поиску доказательств, особенно в условиях больших мест происшествий, что требует привлечения дополнительных сил и средств. Сложную проблему представляет собой и туман и другие условия ограниченной видимости. Указанные факторы делают затруднительными фото и видео фиксацию места происшествия в целом и его прилегающих территорий. В таких условиях необходимо использовать

переносное осветительное оборудование, что может также создавать дополнительные сложности в работе членов комиссии по расследованию.

Особенности движения и эксплуатации авиатранспорта, а также специфика событий, связанных с ЧП, существенным обстоятельством является размер места ЧП. Значительные размеры места происшествия, достигают иногда нескольких сотен гектаров. При этом значительными стоит принимать территорию, размеры которой превышают 1 га.

Расчёт размеров места ЧП на авиатранспорте имеет свои отличительные особенности: форма места происшествия при ЧП с воздушными судами носит строго индивидуальный характер, за счёт чего в процессе работы членов комиссии по расследованию границы осматриваемой территории могут быть расширены. Кроме того, особую группу следов, расширяющих границы осмотра, составляют следы на кустах или деревьях.

Таким образом, определение территории осмотра места ЧП на обзорной стадии рабочего этапа позволит определить его границы, что создаёт возможность проводить плановые мероприятия по обнаружению, фиксации и изъятию доказательной информации.

Многообъектность осматриваемого на месте ЧП проявляется в комплексе объектов материальной действительности. При высокой динамике движения на авиатранспорте неизбежен результат в виде хаотичного расположения деталей, агрегатов, на значительной площади земной поверхности, а также других предметов, которые могут иметь значение при установлении причин. Качество получаемой информации аккумулируемой в объектах осмотра при ЧП и возможность её последующей реализации находятся в определённой зависимости от эффективного определения, какие объекты следует подвергнуть изучению, фиксации и изъятию. Кроме того, преобладание количественных характеристик объектов, подвергшихся осмотру, позволяют говорить об увеличении временных затрат на проведение следственного действия.

Таким образом, детальный анализ сложностей, которые возникают на начальном этапе расследования авиационных происшествий позволяет ускорить сбор доказательств, позволяющие определить причины того или иного авиационного происшествия. Важно отметить, что необходимо постоянно повышать квалификацию членов комиссии по расследованию авиационных происшествий.

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РАДИОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

А.В. Волков, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Логвин А.И., д.т.н., проф.

В настоящее время авиационный транспорт является перспективной и динамично развивающейся системой, решающей множество задач по перевозке пассажиров и грузов. Каждый день, тысячи самолетов по всему миру взлетают, перевозя миллионы пассажиров безопасно и с максимальным комфортом. Огромные

коммерческие концерны и маленькие компании давно и успешно используют преимущества авиации по сравнению с наземными видами доставки грузов к месту назначения.

Хотя мировым лидером в использовании воздушного транспорта является Северная Америка, авиаперевозки в относительно небольшой Европе уже превратились в серьезную проблему. В целом по Европе (включая Восточную Европу и европейскую часть России) воздушным транспортом ежегодно пользуется 970 млн. пассажиров. Использование воздушного транспорта в Европе растет в среднем на 5% в год [1].

Однако, не смотря на увеличивающуюся перегруженность аэропортов, авиакомпании должны обеспечивать требуемый уровень безопасности пассажиров. Использование устаревших средств радиотехнического обеспечения полетов, имеющих невысокие показатели точности и надежности, а также большой процент физического износа может породить неопределенность в области взаимодействия между воздушными судами и органами управления воздушным движением (УВД), и, следовательно, неэффективную и потенциально небезопасную систему.

Заключительным этапом любого полета является заход на посадку и посадка, которые с точки зрения безопасности считаются наиболее сложными и ответственными. Сложность обусловлена тем, что пилотирование воздушного судна (ВС) ведется в условиях значительного изменения высоты, скорости полета и частых разворотов, а также высокими требованиями к выдерживанию заданного маневра снижения и захода на посадку. Поскольку с повышением регулярности полетов экипажам ВС все чаще приходится выполнять заход на посадку в сложных метеоусловиях, принимаются меры по оборудованию аэродромов современными системами посадки. На ВС устанавливают специальное оборудование, позволяющее выполнять полуавтоматический (директорный режим) и автоматический заход на посадку. Это требует от летного состава умения выполнять заход на посадку по приборам [2]. Для поддержания необходимого уровня профессиональной подготовки летный состав систематически проходит тренировки на тренажерах, а также в реальных сложных метеоусловиях.

На сегодняшний день наиболее распространенной системой посадки является радиомаячная система посадки (РМС). РМС включает в себя следующее оборудование: курсовой (КРМ), глиссальный (ГРМ), а также дальний и ближний радиомаяки. КРМ представляет собой радиопередатчик, обеспечивающий навигацию по курсу и располагающийся на продолжении оси ВПП на расстоянии 425-1200 м от конца ВПП. ГРМ является радиопередатчиком, обеспечивающим навигацию по высоте и размещающийся на расстоянии 120—180 м от оси ВПП напротив зоны приземления [3].

В процессе выполнения захода на посадку по РМС, бортовые системы автоматического управления наряду с полезным сигналом, дающим информацию об отклонении от равносигнального направления по курсу и глиссаде, принимают и помехи от внешних источников.

В зависимости от характера помех (частота, амплитуда, время действия) это приводит к значительным хаотичным перемещениям органов управления ВС (элеронов, руль высоты), что, в свою очередь, приводит к выходу самолета на

предельные значения углов крена и тангажа и, как следствие, к выходу ВС на значительные отклонения от посадочной траектории.

Причинами возникновения паразитных сигналов являются пассивные и активные источники помех. Пассивные помехи появляются в следствии отражения полезного сигнала от подвижных и неподвижных объектов в зонах действия маяков, рельеф местности и т.д. Для нормальной работы РМС в аэропортах приходится вводить дополнительные ограничения передвижения самолётов на земле, чтобы они также не затеняли и не отражали сигналы. Приходится увеличивать минимальное расстояние между самолётом на земле и ВПП, закрывать некоторые рулёжные дорожки или увеличивать интервал между посадками, чтобы севший успел уехать из проблемной зоны, и следующий садящийся самолёт не испытывал радиопомех. Это сильно снижает пропускную способность аэропортов, когда им приходится работать в сложных метеоусловиях по II и III категориям.

Активные помехи появляются из-за влияния на принимаемый сигнал излучения от других источников. Отведенный для системы РМС частотный диапазон 108-112 МГц все в большей степени подвергается интерференции на концах диапазона от мощных коммерческих радиовещательных станций, частных радиостанций, не лицензированных экспериментов и других источников. [4]

Кроме того, РМС может служить только для прямых заходов, поскольку линия равной интенсивности маяков всего одна. В то же время, во многих аэропортах сложная местность требует более сложного захода, как, например, в аэропорту Инсбрука.

В 1970-е годы в США и Европе были приложены большие усилия по разработке и внедрению микроволновой системы посадки. Она не испытывает проблем с отражениями и точно определяет местоположение самолёта не только прямо перед ВПП, но и в любой точке вокруг. Это позволяет выполнять по ней непрямые заходы, уменьшить интервалы безопасности и поэтому увеличить пропускную способность аэропорта в сложных метеоусловиях. Первые образцы установлены в некоторых аэропортах США в начале 1990-х в экспериментальном порядке. Однако появившиеся в те же годы системы посадки на основе спутниковых навигационных систем, не требующие установки аэродромного оборудования, практически полностью вытеснили MLS на территории США. В 1994 г. главное авиационное ведомство США прекратило разработку системы, сделав выбор в пользу ГНСС. Существующее оборудование отключено, данные исключены из навигационных справочников

Ещё в начале 80-х годов прошлого века было признано, что существующая аэронавигационная система достигает предела своих возможностей. В 1983 году международная организация гражданской авиации ICAO (англ. International Civil Aviation Organization) создала Специальный комитет по будущим аэронавигационным системам, которому было поручено, изучить, определить и оценить перспективные аэронавигационные технологии и выработать рекомендации по развитию аэронавигации [1].

Одним из таких направлений является развитие спутниковых систем навигации и посадки. Комитет пришел к выводу, что ограничения, свойственные существующим системам, являются неотъемлемой особенностью самих систем, и применение спутниковой техники является в настоящее время единственно обоснованным решением, которое позволит в глобальном масштабе устранить существующие

ограничения и удовлетворить будущие потребности на экономически эффективной основе [5].

Большинство существующих систем наведения позволяют полноценно контролировать траекторию полета самолета лишь в некоторой окрестности (обычно 50 км) аэродрома. Использование систем спутниковой навигации позволяет комплексно и в реальном времени отслеживать и контролировать перемещения воздушных судов на всех этапах полета. Еще одним важным преимуществом использования глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) является возможность работы на аэродромах со сложным рельефом, исключающих возможность использования систем, основанных на принципах прямой видимости.

Однако существует ряд трудностей, связанных с механикой работы ГНСС, которые могут существенно уменьшить точность системы. Кроме того, имеет место быть существенное ухудшение работы в приполярных областях, обусловленное расположением геостационарных спутников на орбите.[6] Поэтому для ряда задач точности системы «спутники - приемник» недостаточно и требуется уменьшить погрешности и повысить целостность данных (т.е. вероятность выявления ошибки), с помощью так называемых функциональных дополнений.

Существует несколько основных типов функциональных дополнений.

Система ABAS (англ. Aircraft based augmentation systems - Автономная бортовая система функционального дополнения) дополняет и/или интегрирует информацию, полученную от элементов ГНСС, с информацией, имеющейся на борту воздушного судна, с целью обеспечения выполнения операции в соответствии с требованиями по целостности для данного этапа полета.

Система ABAS включает программы обработки информации, которые обеспечивают мониторинг целостности для решения навигационной задачи, с использованием избыточной информации. Схема мониторинга в общем случае состоит из двух функций: обнаружение ошибок и исключение ошибок. Целью обнаружения ошибки является выявление ложного определения местоположения. При его обнаружении надлежащим образом определяется и исключается источник ошибки (идентификация отдельного источника, создающего проблему, необязательна), что обеспечивает непрерывность навигации по ГНСС.

Более точной и перспективной является другая система функционально дополнения - Локальная система функционального дополнения GBAS (англ. Ground based augmentation system - Локальная система функционального дополнения наземного базирования) предназначена для коррекции псевдодальностей и оценки работоспособности навигационных спутников, то есть целостности навигационной информации.

Локальные дифференциальные подсистемы имеют максимальные дальности действия от контрольно-корректирующей станции (ККС) или передатчика линии передачи данных до 50-200 км. Локальные дифференциальные подсистемы обычно включают одну ККС (имеются варианты с несколькими ККС), аппаратуру управления и контроля (в том числе и контроля целостности), а также средства передачи данных. Для обеспечения высокоточной навигации в самолетах на этапах захода на посадку и непосредственно посадки в США широко разрабатываются и внедряются авиационные локальные дифференциальные подсистемы, устанавливаемые на каждом аэродроме. В качестве средства передачи данных на борт самолетов обычно используются

псевдоспутники, излучающие GPS-подобный сигнал. При этом, помимо передачи дифференциальных поправок и сигналов предупреждения, обеспечивается дополнительный канал измерения дальности относительно наземного пункта.

В 1994 году FAA (англ. Federal Aviation Administration-Федеральное управление гражданской авиации США) опубликовала требования к широкозонной системе функционального дополнения (WAAS), относящейся к функциональным дополнениям типа SBAS (англ. Satellite Based Augmentation System - Система функционального дополнения космического базирования). Предполагалось, что эта WAAS должна обеспечить требования захода на посадку по I категории ICAO по всей территории Северной Америки [5].

Основой WAAS является сеть из 24 контрольных станций, информация от которых передается на 2 главные станции для совместной обработки с целью выработки общих поправок и сигналов целостности. Радиус рабочей зоны широкозонной дифференциальной подсистемы порядка 5000...6000 км. Выработанные на главной станции сигналы целостности и корректирующие поправки передаются через наземные станции передачи данных на геостационарные НКА типа «Инмарсат» для последующей ретрансляции потребителям. Эти геостационарные космические аппараты используются также в качестве дополнительных навигационных точек для дополнительных дальномерных измерений.

Основными методами контроля целостности при этом являются методы анализа разностей между измеренными и прогнозируемыми значениями псевдодальности, а также методы, использующие избыточность измерений.

Техническая реализация такой системы представляет собой крайне сложную задачу. Так опыт ее создания в США показал, что планировавшаяся стоимость создания системы в \$ 892.4 миллионов была превышена к 2000 году более чем в три раза. В настоящее время система WAAS используется для неточного захода на посадку с вертикальным наведением. Основные проблемы системы WAAS связаны с реализацией требований по целостности. Так, в частности, система WAAS не контролирует влияние местных условий (электромагнитная обстановка и многолучевое распространение) на характеристики сигнала в пространстве. В результате появились предложения по установке в зонах посадки дополнительных контрольных устройств.

На данный момент аналогичные системы существуют и в западной Европе (EGNOS), Японии (MSAS) и Канаде (CWAAS).

Литература

1. Марков Г.В., Острогский Л.А. Справочник пилота и штурмана гражданской авиации издательство. – М: Транспорт, 1989.
2. Белогородский С.Л. Автоматизация управления посадкой самолета. - М: Транспорт, 1972.
3. Методика оценки соответствия НГЭА. Третье издание. – М., 1992.
4. Нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов (НГЭА).- М: Воздушный транспорт, 1992.

5. Инструкция по использованию глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) в качестве основного средства навигации в Российской Федерации. Приложение 1.
6. Соловьев Ю.А. Системы спутниковой навигации. - М.: Эко-Трендз, 2000.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ИНЖЕНЕРА

Н.С. Курганова, магистрант МГТУ ГА (г. Москва)
 Научный руководитель – Зубков Б.В., д.т.н., проф.

Прежде чем попытаться охарактеризовать профессиональную и социальную ответственность инженерно-технических специалистов, необходимо дать общее определение и понятие ответственности. Согласно Новой философской энциклопедии *ответственность* есть отношение зависимости человека от чего-то (от иного), воспринимаемого им в качестве определяющего основания для принятия решений и совершения действий, прямо или косвенно направленных на сохранение иного или содействие ему. Объектом ответственности (т. е. иным) могут быть другие люди, в т. ч. будущие поколения, общности, а также животные, окружающая среда, материальные, социальные и духовные ценности и т. д. [6, с.171, 172].

Проблема ответственности в общем, и ответственности инженера, в частности, начала особенно активно обсуждаться в начале XX-го века, когда в мире начало происходить интенсивное развитие науки и техники. Однако философские проблемы технической деятельности формулировались уже Аристотелем, который науку о деятельности называл практической философией, различая при этом деятельность и творчество. Особое внимание проблемам ответственности уделяли в своих работах следующие философы и мыслители: немецкий философ и социолог Адорно Т. В., доктор философии, профессор Карлсруэского университета Х. Ленк, немецкий философ А. Хунинг, немецкий мыслитель Г. Йонас, философы К. Митчем, Э. Гуссерль, А. Рубенис и др., каждый из которых формулировал собственную точку зрения относительно проблем инженерной ответственности.

Х. Ленк считал, что при нынешнем развитии техники и технологий необходим новый подход к несению ответственности за свои действия. В своих работах он пишет: «Отдельно взятая личность может лишь *pro forma*, т.е. формально, как публично, так и политически, нести ответственность за крупный технологический проект. Какая же польза из того, что личность, скажем, в качестве директора атомной электростанции, после крупной по масштабам катастрофы уйдет в отставку? В настоящее время чисто формальное взятие на себя ответственности уже явно недостаточно»; «Проблема ответственности крупных проектов, предложенных такими мощными институтами, как наука и техника, имеющими огромное влияние и воздействие на общество, не может больше решаться только формалистически и политически» [1, с.145, 146]. Наиболее близкий к рассматриваемой проблеме и наиболее общий тип инженерной ответственности по Ленку — это ответственность за последствия и за результат собственных действий.

Однако Г. Йонас предлагает расширить это понятие до «определенной всеобщей моральной ответственности за заботу и сохранение (вида), которую он называет

«бытийной ответственностью», или ответственностью за существование... Человек в мере своей растущей технической мощи и власти отвечает за будущее существование и благополучие людей и других живых существ, которые в той или иной мере оказались в зависимости от власти техники» [1, с. 152].

В свою очередь, К. Митчем вопрос об ответственности инженеров рассматривает в процессе исторического развития. Так Митчем выделяет исторические этапы развития инженерной ответственности:

1. *Военная инженерия*, существовавшая с самого начала своего возникновения и до конца XVII века. «Техническая власть инженера, как она ни велика, была значительно меньше организационной силы армии, слугой которой он являлся. Поведение инженера, как и других военнослужащих, прежде все диктовалось принципом повиновения, его первейшая ответственность состояла в том, чтобы выполнять приказы» [3, с.104].

2. *Гражданская инженерия*, появившаяся в XVIII веке, способствовала «поиску независимого идеала, который мог бы служить исходной точкой для инженерии» [3, с.104].

3. *Новые технократические движения*, начавшиеся «восстанием инженеров» в конце XIX — начале XX столетия. «Первое... технократическое движение представляло ответственность в идеологических терминах и выглядело слишком грандиозным по масштабам (а также в силу некоторых сложных исторических причин), оно сошло на нет как заметная политическая сила... На смену угасающему технократическому движению возникло и усилилось другое — большее сосредоточение внимания на инженерной этике, в контексте которой определенная, более сдержанная версия ответственности придает, тем не менее, особое значение возможности противостояния общественных и корпоративных интересов» [3, с.105, 106].

Но главные аргументы он обращает к профессиям врачей и адвокатов. В своей работе он пишет: «Вопрос об ответственности в инженерии традиционно решался подчинением инженеров социальным организациям, политическая или экономическая власть которых значительно превосходила какую-либо техническую власть отдельных инженеров. Врачи и адвокаты ... нанимаются индивидами, чтобы помочь им достичь определенных целей. Поскольку цели таких нанимателей разнообразны и неорганизованы, врачи и адвокаты легко могут упорядочивать их и утверждать собственные профессиональные идеалы и интересы. Разобщенным инженерам трудно противостоять своему невыгодному организационному положению и выражать свои собственные профессиональные интересы и моральные стандарты» [3, с. 103]. Однако у Х. Ленка можно найти обратную мысль, в которой он не разделяет этих профессий по виду ответственности и представляет их одинаково свободными: «Ученые, инженеры и техники были первоначально в большинстве своем самостоятельными людьми, предпринимателями или свободными советниками, подобно представителям других, так называемых свободных, профессий: врачам, фармацевтам, адвокатам. Такие представители свободных профессий обладают не только самостоятельностью, соответствующей их профессиональному положению, но и формируют свою экспертную или консультантскую деятельность автономно, самостоятельно и под собственную ответственность» [1, с.163]. Но все же мнения философов сводятся к тому, что в первую очередь инженеры несут ответственность перед отдельными

индивидами – своими коллегами, другими работающими, равно как и перед обществом и собственным сословием инженеров.

Философ А. Хуниг, сопрягая этическую и социальную ответственность, выражает ее понимание в пяти тезисах:

1. «Первейшую ответственность инженер несет за профессионально правильную работу, оптимальное функционирование, надежные результаты».

2. «...инженер...является принципиально ответственным за свою деятельность и ее результаты. Если другие люди или их группы принимают решения, то на компетентном специалисте лежит ответственность прежде всего за достаточную информацию лицам, принимающим решения».

3. «Инженер должен поставить технику без ограничения на службу гуманизации человеческой жизни в этом мире...»;

4. «Непосредственная ответственность и ручательство простирается в принципе лишь настолько широко, — насколько оказывается действенной сила данной деятельности».

5. «Инстанции, привлекающие к ответственности, — это сообщества специалистов, которые прежде всего являются адвокатами вещных «благ», затем также и общественные инстанции, которые через заботу о качестве должны выходить на общественно-гуманные измерения» [5, с.418].

Таким образом, ответственность инженеров в современном мире все более возрастает с развитием техники и технологий. Современный инженер, создавая и творя что-то новое, должен прежде всего руководствоваться здравым смыслом и направлять свою деятельность и свои изобретения на благо человечества и природы без причинения им возможного вреда как в настоящем так и в будущем на многие поколения.

Литература

1. Ленк Х. Размышления о современной технике. – М.: Аспект Пресс, 1996.
2. Ленк Х. Ответственность в технике, за технику, с помощью техники // Философия техники в ФРГ. – М.: Прогресс, 1989.
3. Митчем Карл. Что такое философия техники? – М.: Аспект Пресс, 1995.
4. Йонас Г. Принцип відповідальності. У пошуках етики для технологічної цивілізації. – К.: Лібра, 2001.
5. Хуниг А. Инженерная деятельность с точки зрения этической и социальной ответственности // Философия техники в ФРГ. – М.: Прогресс. 1989.
6. Апресян Р. Г. Ответственность // Новая философская энциклопедия: В 4-х т. – М.: Мысль, 2001. – Т. 3. – С. 171 – 173.

РАЗДЕЛ III. ФИЛОСОФСКО–МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИОГУМАНИТАРНОГО ЗНАНИЯ

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАК ОСНОВА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ

М.А. Каракуц, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)

Научный руководитель – Афанасьев В.Г., д.э.н., проф.

Преобразования общественной системы, углубление рыночных отношений, становление и развитие многоукладной экономики - проблемы, имеющие судьбоносное значение для России, регионов и муниципальных образований. Определяющая роль в их решении принадлежит сфере услуг, от состояния и эффективности функционирования которой зависит успешное продвижение страны по пути экономического и социального прогресса. В виду географических особенностей нашей страны это в полной мере относится к сфере оказания услуг по перевозке пассажиров авиационным транспортом. Без организаций общественные функции выполнить невозможно, и, следовательно, эффективность работы организаций является условием развития общества. Именно поэтому становится все более необходимым и практически значимым неуклонное совершенствование управления качеством подобного рода услуг как основы повышения их эффективности и конкурентоспособности в условиях рыночной экономики.

Эффективность организации понимается как ценностная характеристика её деятельности. Она достигается путём правильного использования всех видов ресурсов и определяется степенью удовлетворённости интересов всех участников деятельности организации, находящихся как в самой организации, так и вне её. Социальное значение эффективности состоит в том, что организации обеспечивают развитие экономики страны и одновременно удовлетворяют интересы различных социальных слоев общества.

Система менеджмента - это система управления ресурсами (человеческими, финансовыми, техническими и пр.) для достижения predetermined целей, которая и обуславливает эффективность деятельности предприятия.

Внедрение системы менеджмента на транспортном предприятии должно проявляться в:

- постоянном улучшении деятельности предприятия посредством устойчивого стремления превзойти достигнутые ранее результаты;
- высоком уровне профессионализма менеджеров, который достигается посредством постоянного обучения, повышения квалификации и т.д.
- инновационных технологиях в области управления и обслуживающей деятельности;
- корпоративной культуре с выработанной миссией, видением, базовыми ценностями и корпоративной этикой предприятия.

Исходя из данных определений, анализ экономической эффективности предполагает вычисления абсолютной и сравнительной эффективности затрат производства:

Абсолютная эффективность, рассчитываемая по каждому анализируемому объекту, характеризует общую величину эффекта, который получается в результате совершенствования системы управления производством;

Сравнительная эффективность дает возможность определить преимущества одного варианта по сравнению с другим, а также степень приближения выбранного варианта к оптимальному.

В наиболее общем виде эффективность системы управления представляет собой отношение эффекта, полученного в результате ее совершенствования, к производственным затратам. Поэтому главной задачей экономического анализа на предприятиях является выявление эффекта, который должен определяться, прежде всего тем, в какой степени система управления производством способствует достижению главных целей организации. В этой связи результаты совершенствования системы управления производством должны отражаться в экономии всех видов ресурсов, повышении качества продукции, изменении характера и культуры труда. К сожалению, не всем из вышеперечисленных элементов экономического и социального эффекта может быть дана натуральная или стоимостная оценка. Поэтому при определении эффективности системы управления предприятиями наряду с количественными показателями необходимо учитывать и ряд качественных.

Выбор наилучшего варианта системы управления - это комплексная задача, решить которую можно только путем глубокого организационно-технического и социально-экономического анализа производства в целом. Следовательно, эффективность системы управления предприятием не может быть определена каким-то одним показателем. Необходимо разработать целую систему показателей, так как экономическая эффективность системы управления производством проявляется, главным образом, в косвенном, а не в прямом эффекте. Она сказывается в улучшении результатов работы предприятия благодаря более рациональной организации производственно-хозяйственной деятельности. Вместе с тем, повышение уровня организации системы управления создает благоприятные условия для повышения эффективности производства в целом при снижении удельных затрат на аппарат управления.

Говоря о повышении конкурентоспособности аэропортов России, превращении их в транзитные и трансферные центры международного значения, основную роль играет повышение эксплуатационной эффективности наземного обслуживания воздушных судов (НОВС) как одна из подсистем менеджмента, объединяющая работу служб на принципах логистики «от двери до двери» и «точно в срок» в соответствии с требованиями расписания.

Повышение эффективности эксплуатационных процессов НОВС снижает время на межполетную подготовку воздушных судов (ВС), повышает производительность авиакомпаний и увеличивает пропускную способность аэропорта в целом. Также необходимо внедрение и развитие конкуренции в потенциально конкурентных сферах аэропортовой деятельности: топливозаправке, техобслуживании воздушных судов, обработке багажа, грузов и почты и т.д.

При формировании планов авиарейсов авиакомпании стремятся сократить время пребывания ВС на земле с целью увеличения времени их эффективного применения. Уровень затрат на оплату услуг, связанных с НОВС, составляет в среднем 15-17% в общем объеме затрат авиакомпаний и безусловно влияет на уровень авиационных

тарифов и, соответственно, на транспортную составляющую цены перевозимого товара.

Необходимо отметить, что формирование системы управления на отечественных предприятиях опирается больше на опыт, аналогию, стандартные решения и интуицию, чем на строгую методологию и методику, базирующуюся на научных методах и принципах менеджмента и маркетинга.

Такой подход приводит к негативным явлениям и необратимым процессам, отрицательно сказывающимся на эффективности системы управления предприятием.

Отсутствие научных разработок и методических рекомендаций по формированию системы НОВС, как подсистемы, обеспечивающей внутреннюю логистику авиатранспортного предприятия, работа которой основана на принципах маркетинга, менеджмента и логистики, предопределяет необходимость данного исследования в области эффективного использования ресурсов авиапредприятия при оперативном управлении наземным обслуживанием ВС в штатной, нештатной и сбойной ситуациях.

Организацию взаимодействия служб авиапредприятия при наземном обеспечении авиаперевозок осуществляет производственно-диспетчерская служба авиапредприятия (ПДСП). Анализ работы службы показывает, что в работе диспетчеров ПДСП значительный удельный вес составляют аналитические процедуры, требующие оперативного решения, особенно в нештатных и сбойных ситуациях при наземном обслуживании ВС. Принятие решения в складывающихся условиях работы и при существующих технологиях неизбежно ведет к нарушению организационно-технологических регламентов работ.

Применение математических методов оперативного управления наземным обслуживанием ВС, внедрение систем поддержки принятия решений в производственную деятельность предприятия позволят существенно повысить уровень безопасности и регулярности полетов, сократить время стоянки ВС при оперативном обслуживании за счет четкого взаимодействия служб, что в целом увеличит эффективность функционирования системы НОВС в аэропорту. Кроме того, важное значение в этом случае приобретают вопросы оптимизации численности авиационной наземной техники (АНТ) и персонала на наземное обслуживание ВС, улучшения технико-экономических показателей работы спецмашин, предназначенных для наземного обслуживания ВС.

Важность данной темы подтверждается статьями ряда ведущих российских аналитиков, которые во главу высокой эффективности производственно-экономической деятельности авиапредприятия ставят, прежде всего, эффективную систему управления НОВС, которая призвана улучшить движение наземных обслуживающих потоков, снизить потери финансовых, материальных и трудовых ресурсов, повысить прибыльность деятельности авиапредприятия.

Качественные системы менеджмента имеют достаточную научную обоснованность их "экономических алгоритмов", опираясь при этом на более фундаментальные науки, такие как математика, статистика, психология, информатика, на теории игр и принятия решений и т.д. Однако при разработке графиков плановой работы аэропортов и авиакомпаний сложно учесть различные внешние факторы, которые создают серьезные трудности в деятельности аэропортов по наземному обслуживанию ВС.

Теоретической и методологической основой решения задач системы менеджмента авиапредприятия должны являться:

-методы маркетинга, менеджмента, логистики, методы матричного анализа, экономико-математические модели;

- системный анализ структуры, функционирования и развития наземной базы авиaperевозок; математическое моделирование основных технологических процессов НОВС на основе аппарата исследования операций, теории управления запасами, метода имитационного моделирования, теории массового обслуживания.

Необходимо отметить, что формирование системы управления на отечественных предприятиях опирается больше на опыт, аналогию, стандартные решения и интуицию, чем на строгую методологию и методику, базирующуюся на научных методах и принципах менеджмента и маркетинга.

Такой подход приводит к негативным явлениям и необратимым процессам, отрицательно сказывающимся на эффективности системы управления предприятием.

В целом общая теория менеджмента возможна скорее не как теория, полностью заменяющая частные теории и представляющая их как частные случаи обобщенной теории, а как методология менеджмента, определяющая границы и взаимосвязь частных теорий, а также обосновывающая выбор новых направлений и методов исследования.

В плане философского обоснования менеджмента пока больше нерешенных вопросов, чем четко сформулированных методологических выводов. Проблема состоит в разработке методологии менеджмента, использующей в качестве основы особенности менталитета конкретной страны.

Литература

1. Жуков Е.А. Социально-экономическая эффективность транспорта / Е.А.Жуков // Современное управление. – 1998. № 4.– с. 69-71.
2. Мескон М.Х. Основы менеджмента: Пер. с англ. / М.Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури. – М.: Дело, 1998.
3. Жемчугов А.М., Жемчугов М.К.. Разработка стратегии предприятия: современный подход // Проблемы теории и практики управления. – 2011. –№10.
4. Сайфиева С.Н., Быкадоров М.А. Оценка эффективности системы управления предприятием / Стратегическое планирование и развитие предприятий. – М.: ЦЭМИ РАН, 2006.

СПЕЦИФИКА УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

А.А. Федяшов, аспирант МГТУГА

Научный руководитель – Гаранина О.Д., д.филос.н., проф.

Управленческая деятельность это особый тип профессиональной деятельности, специфика которого определяется ее основной и наиболее общей задачей – необходимостью организации деятельности других людей в направлении достижения

общих целей, а также опорой при этом на принцип иерархии. Главный ее смысл — получение нового качества управляемого процесса, что невозможно без серьезных творческих усилий. Специфика этой деятельности требует определенных качеств, навыков и знаний.

Характеризуя управленческую деятельность, следует, во-первых, отметить её прикладной характер, поскольку она призвана обслуживать реализацию целей и функций управления, обеспечивать подготовку и проведение в жизнь управленческих решений и действий. Во-вторых, она отличается интеллектуальным содержанием, поскольку всегда направлена на выработку, принятие и практическую реализацию управленческих решений, призванных изменить в искомом смысле состояние и течение общественных процессов, сознание, поведение и деятельность людей. Этот вид деятельности должен соответствовать социальной действительности и происходящим в ней процессам, вскрывать имеющиеся в ней ресурсы, средства и резервы, находить оптимальные способы ее совершенствования и перевода на новый уровень. В самом общем виде управленческую деятельность можно определить как набор (совокупность) выработанных историческим опытом, научным познанием и талантом людей навыков, умений, способов, средств целесообразных поступков и действий человека в сфере управления.

Управление как социальное явление и как сфера человеческой практики возникло до того, как оно стало предметом социальных исследований. Присущая людям потребность и способность работать вместе в сотрудничестве друг с другом требуют координации индивидуальных действий, их согласия, кооперации, иначе говоря, управления совместной деятельностью. В подавляющем большинстве случаев управление имеет дело с различными организациями. Оно, во-первых, осуществляется внутри самих организаций самого разного вида - производственных, кредитно-финансовых, торговых, научных, образовательных и т.п. Оно, во-вторых, может оказывать свое воздействие на множество более или менее однородных организаций, например, организации строительства или торговли, и тогда мы имеем перед собой феномен отраслевого управления. Оно может включать в свою орбиту и множество организаций, существенно отличающихся друг от друга своими целями, содержанием и способами деятельности, сущностью решаемых задач, положением, занимаемым в обществе и т.п. В таком случае речь идет о межотраслевом, в том числе и государственном, управлении. Однако в любом случае объектом управления чаще всего оказывается определенная социальная организация либо совокупность организаций.

Различия в структуре организаций, в особенности их функционирования накладывают очень существенный отпечаток на управленческую деятельность, а в ряде случаев и оказывают на нее определяющее влияние. Кроме того, деятельность руководителя, ее психологические особенности зависят не только от типа организационной структуры, но и от его иерархического места в этой структуре. В связи с этим необходимо определить, каковы основные типы организационных структур управления, какими понятиями они характеризуются и как они влияют на управленческую деятельность.

Понятие организации имеет два основных значения: процессное и структурное. В процессном определении фиксируется то, что организация — это процесс

согласования множества индивидуальных деятельностей в плане достижения определенных общегрупповых целей; это – сама деятельность управления.

В структурном определении организация понимается как определенная структура, состоящая из ряда основных компонентов и устойчивых, стабильных связей между ними. В этом плане она является и результатом управленческой деятельности, и одновременно основой ее осуществления. Но люди объединяются в организации ради того, чтобы сделать свою деятельность более эффективной. Для этого необходима координация и согласование их действий во времени и в пространстве, что невозможно осуществить без управления организацией, без административных аспектов ее деятельности. Эти административные аспекты деятельности социальной организации выдающийся немецкий социолог М. Вебер обозначил термином «бюрократия». Чаще всего под этим термином подразумевается волокита и малая эффективность, однако в западной социологии по традиции, идущей от М. Вебера, этот термин не несет в себе отрицательных политических и нравственных моментов, а употребляется в нейтральном значении. Он скорее указывает на усилия, необходимые для поддержания и обеспечения эффективной деятельности организации.

В своей классической теории бюрократии М. Вебер исходил из необходимости рационализации всех сторон жизни современного общества. Он справедливо считал, что многообразная человеческая деятельность, в том числе и управленческая, становится более систематизированной и эффективной, если она организована согласно правилам, установленным на основе рационального анализа. В сфере управленческой деятельности главным аспектом рационализации является формирование эффективно действующего управленческого аппарата - бюрократии. Чтобы вычленил основные принципы ее деятельности, он сконструировал идеальный тип бюрократии, ее теоретическую модель. Такой идеальный тип в социальной реальности практически не встречается, но он служит моделью, сверяясь с которой, можно повысить эффективность деятельности управления в организации.

В научной литературе выделены специфические характеристики управленческой деятельности, позволяющие выделить ее среди других видов деятельности. К числу этих характеристик относят следующие [1]:

– прикладной характер. Сама по себе эта деятельность не имеет ценности, а предназначена для реализации целей и функций управления. Поэтому её можно представить как совокупность выработанных людьми навыков, умений, способов, средств и действий человека в сфере управления;

– интеллектуальное содержание. Это качество проявляется двояко: с одной стороны – выработка решения и его реализация невозможна без интеллектуальной деятельности должностных лиц органов государственного управления, с другой стороны - требует того же от управляемого объекта - людей, объединенных в организации, осознания ими управленческого воздействия. Помимо этого, главный смысл управленческой деятельности заключается в получении нового качества управляемого процесса, что невозможно без умственных, творческих усилий;

– информационность. В своей основе управленческая деятельность во многом связана с поиском и обработкой огромного массива информации, на основе которого принимаются управленческие решения. В современных условиях поток информации возрос во много раз, поэтому приемы работы управленческого аппарата с информацией

должны постоянно совершенствоваться, вырабатываться новые приемы и способы, новые технические средства программы и системы обработки информации. От качества информации, ее достоверности зависит эффективность принимаемых решений и в целом государственное управление;

- социально-психологический характер с выраженным проявлением воли.

Специфика управленческой деятельности сопряжена с постоянным выполнением обязательных определенных действий, подчинения и исполнения, работы в определенном коллективе, в составе «команды», требует подчинения собственного «Я» исполнению определенных должностных инструкций, напряжения личных качеств и согласования своих действий с общими целями. Поэтому даже внешний вид «человека власти» отличается, а в коллективе складывается особый психологический микроклимат, формирующий определенный тип поведения и деятельности;

- коллективность. Управленческая деятельность всегда осуществляется в коллективе, предполагает взаимодействие одних коллективов с другими, как внутри управляющего субъекта, так и с коллективами объектов управленческого воздействия, социальными группами и т.п. Формальное построение органа управления по подразделениям и должностям создает только логическую схему для упорядочивания коллективного труда многих. Чем выше согласованность отдельных звеньев управленческой системы, отдельных должностных лиц между собой, тем эффективность государственного управления выше, в частности, экономичнее;

- комплексность. Управленческая деятельность включает многие компоненты: люди, информация, технические средства и многое другое. Только сбалансированное введение в действие всех элементов управления придает ему рациональность и эффективность;

- юридическая заданность. Несмотря на влияние субъективного человеческого фактора на характер управленческой деятельности, многие её элементы закрепляются юридически, «привязываются» к конкретным государственным органам, должностям: компетенция, сфера деятельности, способы выполнения управленческих функций и т.п.

В психологии управления управленческая деятельность рассматривается как принципиально отличающийся от других видов деятельности труд. Основные психологические особенности управленческой деятельности можно свести к следующему [2]:

- большое разнообразие видов деятельности на разных уровнях управленческой иерархии;
- креативный, неалгоритмический характер деятельности, осуществляемый при недостатке информации и в условиях часто меняющейся, нередко противоречивой обстановки;
- ярко выраженная прогностическая природа управленческих задач; значительная роль коммуникативной функции;
- высокая психическая напряженность, вызываемая большой ответственностью за принимаемые решения;
- широкая сеть контактов, выходящая далеко за пределы рабочей группы.

Управленческая деятельность состоит в реализации руководителем аналитико-конструктивных, деятельностно-регулятивных, коммуникативных и оценочно-корректировочных функций, обеспечивающих эффективное воздействие на персонал для гарантированного выполнения задач совместной деятельности.

Литература

1. Клементьев Д.С. социология управления. – М.: Изд-во МГУ им. М.В.Ломоносова, 2008.
2. Философия управления: проблемы и стратегии. – М.: ИФ РАН, 2010.

ПРОБЛЕМА ПОЗНАНИЯ ЧЕЛОВЕКА КАК ФАКТОР ВЛИЯНИЯ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

А.В. Лебедев, аспирант МГТУ ГА (г. Москва)
Научный руководитель – Панферов К.Н., д.ф.н., проф.

Для начала ответим на вопрос «Что такое безопасность полетов?» БП – это способность авиационно-транспортной системы осуществлять воздушные перевозки без угрозы для жизни и здоровья людей, а также предупреждать возникновение особых ситуаций [2, с.5].

Проблема безопасности полетов возникла с первыми полетами ВС и будет существовать до тех пор, пока осуществляются воздушные перевозки. На безопасность полетов влияют различные факторы, которые условно можно разделить на три группы: проблемы технического состояния ВС, человеческий фактор и неблагоприятные условия внешней среды.

Доля авиационных происшествий, вызванных отказом техники, на заре авиации составляла 85-90%, в середине XX века 60%, в настоящее время - эру господства реактивной техники эта величина сократилась до 18%. Что же касается человеческого фактора, то здесь мы видим совершенно обратную картину. Когда авиация только начала «расправлять свои крылья», лишь в 20% случаев причиной ее неудач был человек. По мере развития отрасли отрицательный вклад человечества увеличивался и достиг в послевоенные годы 50%. В дальнейшем эта роль будет только возрастать, так как постоянно увеличивается количество авиационных перевозок, и возросшая техническая оснащенность современных ВС существенно усложняет психическую деятельность обслуживающего персонала, которому приходится решать задачи оценки и прогнозирования эффективности работы оборудования и других людей. По этому поводу давно существует теория, согласно которой для управления любой системой, ее нужно изучить, для успешного изучения уровень сложности изучаемой системы должен быть на порядок выше изучаемой. Это во многом соблюдается при изучении человеком им же созданного ВС и не соблюдается при изучении человека человеком. В итоге мы получаем совсем не оптимистичную картину - до тех пор, пока человеческий разум не вознесется над самим собой - человечество обречено мириться

с катастрофами. Парадокс, который вытекает из проблемы познания людьми самих себя, оценки своих возможностей, а лучше сказать двоякости оценки этих возможностей. Либо мы венец творения природы, способные наравне с ней создавать окружающий мир и управлять своей судьбой, либо мы всего лишь «мыслящий тростник» как выразился Паскаль. Если справедливо первое утверждение, то люди будут способны постигнуть все тайны Вселенной, что приведет к идеальному обществу без человеческих жертв и аварий. Если же нет, то ошибочные действия так и будут приводить к катастрофам, как в авиации, так и во всех других отраслях, где полный изъянов человек имеет управляющие функции.

Согласно вышеизложенному, мне кажется вполне разумным, для снижения губительных действий человека по отношению к самому себе попытаться понять мотивы его поступков и проследить его исторически сложившуюся манеру поведения. Почему люди, которым от природы присущ инстинкт самозащиты и самосохранения, так часто становятся виновниками своих травм?

Каждый индивид живет в определенной системе ценностей, предметы и явления которых призваны удовлетворить его потребности. Можно сказать, что ценность выражает способ существования личности. Несмотря на различные формы дифференциации ценностей и их характер, имеется самая высшая и абсолютная ценность – это сам человек, его жизнь. Соответственно, мы можем сделать вывод, что внутренний мир человека, его ценности и взгляды на мир формируют его поведение [3].

Поведение человека строится по следующему принципу - если цели можно достичь разными путями, то он выбирает тот путь, который, по его представлению и опыту, требует наименьшей затраты сил. Появлению стремления экономить силы за счет выбора опасного способа действия способствуют недостатки в организации труда, отсутствие с детства прививаемого чувства ответственности, низкая профессиональная культура, потребность высоких производственных показателей.

Чаще всего ошибки совершаются человеком неумышленно, поэтому он не может четко сформулировать причины своего поведения. А причин, как правило, бывает несколько и в определенном сочетании они образуют своеобразную цепь, на конце которой и будет ошибка. Ошибка может быть совершена на этапе приема информации, ее опознания и обработки, этапе принятия решения и реализации принятого решения или речевой команды. Обычно, при исследовании человеческого фактора, причины выделяются в три большие группы:

- психологические причины,
- физиологические причины,
- эргономические причины [2, с.49].

Психологические причины обусловлены типом темперамента, характером и привычками. В свете философского подхода к проблеме особое внимание хотелось бы обратить на такую черту характера, как способность к самооценке, которая проявляется в адекватном оценивании самого себя, своих возможностей и умений. Самооценка должна быть объективной. Переоценка себя приводит к нарушениям руководств, инструкций, что приводит к возникновению нестандартной ситуации. С другой стороны недооценка своих возможностей влечет за собой неуверенность, попытку переложить свои функции на других, что также угрожает безопасности полетов. Существует и такая черта характера, как способность к адаптации, которая

проявляется двойко. Это и способность приспосабливаться к новым условиям, новому режиму работы (что, безусловно, хорошо), и привыкание к ответственности и как следствие - халатное отношение к своим функциям.

К психологическим причинам также относятся и привычки человека. Если индивид не имеет привычки выслушивать собеседника, то в коллективе будет недопонимание, а неверно понятая команда приведет к ошибке в выполнении. Хотя все изложенные аспекты и имеют психологическую природу, их возникновение, возможность подчинения и значимость является общечеловеческой проблемой, которую существовала во все времена и является предметом изучения философии.

Физиологические причины ошибок связаны с функционированием организма человека и при нарушении функционирования могут измениться характеристики анализаторов, снизиться скорость мышления, разовьется усталость [2, с.52]. Сами по себе эти причины посредственно относятся к самосознанию личности, но их истоки вполне характеризуют индивида и его отношение (вполне возможно на подсознательном уровне) к окружающим. Злоупотребляющий алкоголем в свои законные выходные пилот рано или поздно столкнется с проблемой деятельности головного мозга и сердечнососудистой системы. Медосмотр рано или поздно выявит отклонения, но на ранних этапах нештатная ситуация способна застать его врасплох, а неверные или несвоевременные действия приведут к катастрофе.

После того как обозначилась проблема безопасности полетов и влияние на нее человека рассмотрим различные сферы, где не совершенность индивида может привести к трагедии.

Человеческий фактор в авиации проявляется на различных уровнях. Во-первых, это государственные авиационные власти, которые разрабатывают нормы и правила безопасной деятельности [1]. Уже на этом этапе некомпетентные служащие способны выпущенным предписанием создать благоприятные условия для нарушения функционирования отрасли. Также они осуществляют инспектирование и надзор за исполнением норм. Во времена существования такого термина как «коррупция» данная функция вполне может служить способом наживы на авиакомпаниях.

Следующее звено в системе обеспечения безопасности полетов – это разработчики и изготовители воздушных судов. Заложенная в проекте или допущенная при изготовлении ошибка неминуемо приведет к отказу. В результате происшествий разработчики и изготовители техники могут быть вовлечены в судебные процессы. С одной стороны, это стимулирует их к обеспечению безопасности разрабатываемой продукции, а с другой - может явиться фактором, препятствующим добровольному устранению недостатков, когда такие действия могут рассматриваться как признание своих ошибок, что негативно скажется на имидже или бюджете предприятия.

Авиакомпании. Все авиакомпании должны принимать меры по предотвращению авиационных происшествий. С этой целью создаются собственные отделы контроля качества, которые призваны публиковать сообщения об инцидентах, описывать состояние безопасности полетов, выявлять некачественно выполненные работы и делиться собранной информацией с разработчиками, производителями и нормотворческими организациями. Зачастую из-за большого объема работ или, не желая подставлять своих коллег, работники выполняют данные функции не в полном объеме. Также они испытывают постоянное давление со стороны руководства, которое

старается избежать огласки инцидентов, что мешает проводить комплексную работу по обеспечению безопасности полетов.

И наконец, самая обширная категория – это авиационный персонал. Сюда входят как начальники различных цехов и отделов, так и рядовые механики, пилоты и менеджеры по закупкам запасных частей, врачи и водители спецтехники. Описание всех ситуаций, где тот или иной персонал может допустить ошибку, займет много времени. Гораздо важнее, почему это происходит. Например, был ли конкретный индивидуум физически и психически готов к выполняемой работе? Знал ли он сам это? Правильно ли руководство оценило его? Был он достаточно подготовлен, чтобы найти выход из сложной ситуации? Если нет, то кто несет ответственность за упущения в подготовке и почему эти упущения имели место?

Процесс поиска человечеством своего места и противопоставления себя окружающему миру начался задолго до появления каких-либо технических средств. Вопросы: Кто мы такие? Почему мы такие? Можем ли мы стать лучше? И что такое это «лучше»? поднимались во все времена, и каждая из эпох пыталась давать свои ответы. В наше время человек все еще не познал себя, и все вопросы остаются открытыми, а значит, мы все также таим в себе опасность.

Литература

1. Зубков Б.В., Сакач Р.В., Костиков В.А. Безопасность полетов. Часть 3. Предотвращение авиационных происшествий. – М.: МГТУГА, 2007.
2. Рыбалкин В.В, Зубков Б.В. Человеческий фактор и безопасность полетов. – М.: МГТУГА, 1994.
3. Философия. Под редакцией В.Н. Лавриненко, В.П. Ратникова. 4-е издание. – М. ЮНИТИ–ДАНА, 2010.

ПРОБЛЕМЫ НРАВСТВЕННОГО ВОСПИТАНИЯ: ОТ ПОНИМАНИЯ К ПОСТУПКАМ

И.В. Руммо, учитель гимназии № 105 (г. Санкт–Петербург)

Среди непреходящих целей воспитания есть одна, выражающая его наивысшее предназначение – обеспечить каждому человеку всестороннее и гармоничное развитие. Её отчётливая формулировка встречается уже у философов и педагогов–гуманистов эпохи Возрождения, но корнями эта цель уходит в античные философские учения. В нашей стране в качестве главной цели учебно–воспитательного процесса традиционно считалась подготовка высококвалифицированного специалиста, способного с наибольшей эффективностью работать на производстве на благо государства. Гуманистический подход требует, чтобы в качестве цели рассматривалось создание предпосылок для самореализации личности. Для этого должна быть изменена система ценностных ориентаций и акценты смещены на удовлетворение потребностей личности, создание предпосылок для реализации её потенциала. На сегодняшний день,

одна из главных целей современной российской школы – всестороннее развитие личности ребёнка.

Глубинная перестройка общества и школы, вызвавшая пересмотр и переориентацию целей воспитания, породила множество противоречий в определении конкретных задач воспитания. Эти противоречия не только не устранены, но стали ещё острее. Сегодня нашей школой реализуются как традиционные, так и новые, поставленные жизнью задачи воспитания. Традиционно в отечественной педагогике цель воспитания распадается на следующие большие задачи: умственное (интеллектуальное), физическое, трудовое и политехническое, нравственное, эстетическое (эмоциональное) воспитание. Современная жизнь и развитие общества выдвинули в качестве отдельных задач патриотическое, экономическое, экологическое, правовое воспитание школьников. Все задачи настолько обширны, что составляют отдельные пласты педагогической теории и практики и часто называются составными частями воспитания.

Нравственное воспитание представляет целенаправленное и систематическое воздействие на сознание, чувства и поведение воспитанников с целью формирования у них нравственных качеств, соответствующих требованиям общественной морали. Это воспитание включает в себя формирование у школьников нравственных понятий, суждений, навыков и привычек поведения, соответствующих нормам современного общества. Оно направлено на формирование у человека сознания связи с обществом, зависимости от него, необходимости согласовывать своё поведение с интересами общества. Нравственные понятия и суждения отражают сущность нравственных явлений и дают возможность понимать, что хорошо, что плохо, что справедливо, что не справедливо. Нравственные понятия и суждения переходят в убеждения и проявляются в действиях, поступках. Нравственные поступки и действия – определяющий критерий нравственного развития личности.

Нравственные нормы и правила, в отличие от правовых норм, т.е. правил поведения устанавливаемых государством, обязательного характера не имеют и практически от самой личности зависит их соблюдение. Когда же тот или иной человек их нарушает, общество, знакомые и незнакомые люди имеют только одно средство воздействия на него – силу общественного мнения: упрёки, моральное порицание и, наконец, общественное осуждение, если аморальные действия и поступки приобретают уже серьёзный характер. Соблюдение моральных норм и правил базируется не на принуждении, а главным образом на сознательности самой личности, на понимании ею этих норм и правил и необходимости их соблюдения. Для этого в этике существуют две основные нравственные категории – добро и зло. Соблюдение моральных требований, их поддержка личностью обычно ассоциируется с добром. Нарушение же моральных норм и правил, отступление от них, характеризуется как нравственное зло.

Содержание нравственного воспитания в современной школе претерпевает существенные изменения в связи с тем, что возникает острая потребность возродить общественные ценности. Главная такая ценность – жизнь. Право человека на жизнь свято и нерушимо. С молоком матери дети должны впитать истину, что покушение на жизнь и здоровье других людей и на свою жизнь недопустимо. Сегодня большую тревогу вызывает увеличение числа самоубийств среди школьников. Некоторые из них идут на это, потеряв смысл жизни, утратив идеалы, оказавшись в изоляции.

Христианская мораль на протяжении веков учила: когда трудно, неудобно, одиноко, надо идти к людям, искать у них помощи и защиты.

Актуальной проблемой остаётся отношение к детям как к ценности. Дать жизнь ещё одному человеческому существу, иметь детей, воспитывать их – на это, к сожалению, нет установки у многих молодых людей. В школе растут будущие отцы и матери, воспитатели своих детей. Однако до недавнего времени педагоги их так не воспринимали, в результате чего установка на брак, материнство, отцовство, на исполнение родительских обязанностей у многих выпускников школ не сформирована. Молодые люди, вступив в брак, или вообще не хотят иметь детей, решив «жить для себя», либо относятся к детям как к досадной помехе, уклоняются от своих родительских обязанностей. Всё чаще молодые мамы отказываются от своих детей в роддоме или бросают их на произвол судьбы.

Ещё одна общечеловеческая ценность – свобода. В условиях демократизации значительно возросли права и свободы личности. На этом фоне отчётливо виден низкий уровень культуры, воспитанности многих старшеклассников и выпускников школ. Демократический стиль общения малокультурный человек понимает как безграничную свободу самовыражения, право игнорировать чувства, достоинство окружающих. На самом деле свобода и ответственность, свобода и дисциплина – нерасторжимые понятия. Послушание в школе необходимо, это одно из условий плодотворного воспитания, особенно в младшем возрасте. Но от послушания ребёнка нужно как можно скорее переходить к ответственности, к осознанной дисциплине.

Не утратили своего значения, а наоборот, стали ещё важнее такие нравственные качества как патриотизм, интернационализм, долг, честь, совесть, порядочность, доброта, бескорыстие и др. Чрезвычайно актуальны в системе современного нравственного воспитания проблемы полового воспитания школьников, отношение к труду. Проблем много, разных, сложных. Тунеядство, наркомания, алкоголизм, проституция, агрессивность, жестокость молодёжи – вот далеко не полный перечень негативных явлений, с которыми школа сталкивается ежедневно. Они разрушают нравственную сферу и самого человека: он деградирует духовно и физически. Идёт процесс самоуничтожения. Нравственные критерии всегда и особенно в деле воспитания должны стоять выше других интересов. Сегодня вопрос стоит о спасении молодых поколений.

Если в физическом, эстетическом воспитании для достижения цели бывает достаточно организовать и осуществить систему хорошо подобранных воспитательных дел, то в нравственном воспитании всё намного сложнее. Вдумчивые педагоги не без основания утверждают: не от метода здесь нужно идти, не от формы, какими бы привлекательными, новыми и технологичными они не казались, а от индивидуальности каждого воспитанника, особенностей конкретной ситуации и уже в соответствии с ними планировать воспитательные дела, избирать приёмы и методы. Если это требование нарушается, то работа будет формальной. На основе нравственных понятий, оценок и суждений формируются нравственные убеждения, которые, в конечном счете, определяют поведение и поступки человека. Нравственно убеждённый человек глубоко уверен в справедливости моральных норм, признаёт необходимость их выполнения. Но знание и понимание нравственных норм ещё не могут сами по себе обеспечить действенность убеждений, а становятся лишь необходимой предпосылкой для их формирования. Нравственные знания становятся

убеждениями, когда они применяются в жизненном опыте, продуманны, критически переработаны воспитанниками.

Нельзя допускать, чтобы процесс нравственного воспитания превращался в «кампанию по борьбе». Воспитание не борьба, а длительная кропотливая работа, складывающаяся из кропотливых будничных дел.

Нравственные качества личности не сформируются без насущной жизненной необходимости. Поэтому можно организовать ситуации, конфликтного столкновения нравственных позиций. Нужно дать воспитанникам пережить и почувствовать на себе последствия нарушения этических норм. Тогда древняя истина: поступай по отношению к другим так, как ты хочешь, чтобы они поступали по отношению к тебе, - приобретёт понятный и конкретный смысл. Как можно больше поступков, побуждаемых благородными желаниями, стремлением личности к моральному идеалу, - вот одно из золотых правил воспитания нравственных качеств.

Высокие нравственные качества основываются на простых, элементарных. Гуманизм, уважение к людям, милосердие нельзя воспитать, не выработав навыков культурного поведения: вежливости, предупредительности, умению обращаться, деликатности в словах. Для воспитания патриотизма, коллективизма, гражданственности, сознательной дисциплины и многих других нравственных качеств должны быть прочно усвоены конкретные привычки: заботиться о других, сочувствовать людям, тормозить свои эгоистические порывы, выполнять требования коллектива, обязательства перед людьми, отвечать за свои слова и действия и т.д.

Через призму моральных качеств рассматриваются и отрицательные привычки: слишком громко говорить, не слушать или перебивать других, грызть ногти, размахивать руками и т.п. На конкретных примерах педагоги должны показать молодым людям, что их будущая жизнь, карьера могут не сложиться из-за таких безобидных на первый взгляд привычек.

Таким образом, нравственное воспитание в современной школе имеет свои специфические цели. Они определяются господствующими общественными отношениями и духовными ценностями. Педагогам необходимо сформировать нравственно устойчивую, цельную личность. Это определяет направление и организацию всего процесса нравственного воспитания.

Высокая нравственная воспитанность учащихся должна проявиться в единстве развитого нравственного сознания, мышления, воли, чувств и поведения. Она достигается при условии цельности процесса воспитания, единства формирования нравственного сознания и жизни, участия школьников в общественной деятельности и отношениях.

Литература

1. Подласый И.П. Педагогика. Процесс воспитания. – М.: Владос, 2003.
2. Ушинский К.Д. Человек как предмет воспитания. – М., 1950.

РИСК КАК ОБЪЕКТ ФИЛОСОФСКОГО АНАЛИЗА

А.В. Гардабудских, аспирант МГТУ ГА

М.Ю. Сергиенко, соискатель МГТУ ГА

Научный руководитель – д.ф.н., проф. Некрасов С.И.

Понятие «риск» в переводе со староитальянского означает «отважиться». История формирования понятия «риск» в значительной степени связана с отношением человека к будущему.

В Древней Греции мифологизированное мировоззрение было основано на том, что будущее полностью предопределено волей и желанием богов, т. е. абсолютно независимо от поведения человека.

Появление мировых религий и прежде всего христианства привело к тому, что будущее приобрело неоднозначность. Возможность «разного» будущего, как в настоящей жизни, так и после смерти стала зависеть от поведения человека. Поэтому появилась ответственность за последствия своих действий. В средние века благодаря развитию азартных игр и, прежде всего, игры в кости, возникли задачи оценки шансов будущих состояний, что привело к появлению теории вероятностей.

Серьезное изучение проблем, связанных с риском, началось во времена Ренессанса, когда появилась теория вероятностей. Одним из тех, кто впервые поставил эту проблему, был итальянский монах, профессор математики XV в. Лука Начисли, размышлявший над проблемами, которые позднее были включены в основы теории вероятностей. Эпоха Возрождения стала важной вехой в развитии теории и методов измерения случайных величин, процессов. Промышленная революция, социальные потрясения, расширение областей деятельности человека существенно расширили сферы проявления риска и одновременно сформировали отношение к будущему как частично прогнозируемому состоянию мира.

Идеи Луки Начисли продолжил развивать французский математик, философ и изобретатель XVII в. Блез Паскаль, который исследовал азартные игры, попутно развивая аппарат теории вероятностей. В сотрудничестве с математиком Пьером де Ферма он разработал теорию вероятности, которая стала скачком для прогнозирования будущего. Со временем теория вероятностей из орудия игроков превратилась в инструмент организации и интерпретирования информации.

В начале XVIII века немец Готфрид Вильгельм Лейбниц выдвинул идею, а швейцарец Якоб Бернулли обосновал закон больших чисел и разработал процедуры статистики. В 1730 г. французский математик Анри де Муавр предложил структуру нормального распределения и меру риска — стандартное отклонение.

Таким образом, открытие практически всех современных инструментов риск-менеджмента — от теории игр до теории хаоса — относится к периоду между 1654 и 1754 гг. К этому стоит добавить разработку теории статистической регрессии англичанином Фрэнсисом Галтоном (1875), теории управления портфелем американцем Г. Марковитцем (1952), работы Г. Модильяни по теории инвестиций, Н. Блэйка и М. Шолса по финансовым опционам и многих других исследователей и практических разработчиков того множества новых финансовых инструментов, которые так изменили облик и возможности финансовых рынков за последние полвека.

Однако наука о риске окончательно сформировалась только в последней четверти XX века. Последнее десятилетие показало, что наука о риске становится одной из ведущих в XXI веке. Причина этого — в устойчивом росте многообразия и масштабов проявления риска и связанных с этим проблем. С одной стороны, в связи с антропогенным воздействием на природную среду, опасные природные явления стали менее предсказуемы; увеличение запасенной в объектах техносферы энергии увеличило разрушительную силу опасных техногенных явлений; в социальной среде расцвело такое опасное социальное явление, как терроризм; в связи с экономической глобализацией деловая окружающая среда стала еще более нестабильной, горизонт прогноза ее основных параметров сузился. С другой стороны, рост качества жизни сопровождается повышением чувствительности населения к негативным воздействиям, вызванным опасными явлениями природного, техногенного, социального и экономического характера.

Концепции развития в условиях риска в последние полвека получили значительный прогресс благодаря, в том числе, ряду теорий, относящихся к сложным открытым системам: теории катастроф, теории бифуркаций, теории ансамблей, теории хаоса и т. п. Эти теории относятся, прежде всего, к физическим, химическим, биологическим и экологическим системам. Однако все больше осознается их применимость к потребностям развития социоприродных, техносоциальных и социально-экономических систем.

Риски связаны со свойством неоднозначности происходящих в мире процессов. Риск существует везде, где есть неопределенность будущего. Чем многовариантнее и туманнее будущее, тем выше риск. Риск — это неизбежная реальность для всех. Он был, есть и будет везде. Поэтому им нужно заниматься, им нужно управлять. В различной степени это возможно применительно к рискам, возникающим в природе, техносфере, обществе и экономике. Общее, что объединяет риски в природе, техносфере, обществе и экономике, — это единый в своей основе научно-методический аппарат его анализа, рассматриваемый в монографии.

Чем выше уровень социальной организации, тем многомернее понятие риска, специфичнее методы анализа и управления риском. Наибольшие сложности имеют место в экономике. Без знаний о риске многие достижения современной рыночной цивилизации были бы просто невозможны. Тысячи самых продуктивных компаний даже не были бы созданы. Экономический рост шел бы со скоростью улитки, а стандарты качества жизни были бы примитивными по сравнению с теми, которые мы принимаем как сами собой разумеющиеся.

Другими словами, без понимания возможностей влияния на будущее и без практической реализации этих возможностей, т. е. риск-менеджмента, индустриальная цивилизация вряд ли была бы возможна. Как отмечает Питер Л. Бернстайн, «риск — это скорее выбор, а не жребий. Наличие у нас свободы выбора — вот что такое риск».

Проблема философского осмысления сущности риска включает решение следующих задач: 1) анализа феномена риска; 2) выявления причин и обоснования мер по снижению риска (защите, обеспечению безопасности); 3) определения коммуникативного пространства риска.

Для реализации связанных с риском проектов недостаточно научных оценок риска. Обоснование риска невозможно без учета психологических и социальных

аспектов восприятия и приемлемости риска человеком и обществом, конструктивного взаимодействия с общественностью.

Риски связаны с преобразующей деятельностью человека в процессе познания природы, действительности, их непознанными сторонами, проявляющимися в виде вреда для человека. Изучение рисков позволяет осуществить их научное предвидение.

Значение изучения рисков возрастает из-за роста самих рисков, что является общемировой тенденцией, обусловленной усложнением всех сфер функционирования современного общества. Эта проблематика давно интересовала и теоретиков, и практиков. За последние несколько десятилетий потребность в разработке этой проблематики сильно возросла: появилось множество новых рисков и средств защиты от них. Поток публикаций о финансовых инструментах защиты от риска не ослабевает в течение последних 30 лет. За их разработку присуждаются Нобелевские премии. Сформировались хорошо организованные рынки торговли этими инструментами. Дело стало важным не только для математиков и финансистов, но и для всех, кто, так или иначе, связан с бизнесом, во всяком случае, для руководителей организаций.

В связи с этим в последние десятилетия и само понятие риска становится все более многогранным. В различных формах риск проявляется практически во всех областях деятельности человека, развития общества и их взаимодействии с окружающей средой. Активно развиваются специализированные научные дисциплины, связанные с исследованием риска, расширяются области практического применения методов управления риском. Первоначально возникнув как одно из свойств обыденной жизни, риск стал широко трактуемым понятием, близким к таким философско-методологическим категориям как материя, информация, энергия и т. п. По сути, в настоящее время происходит категоризация понятия риска.

Идеи, открытия и разработки немногих талантливых теоретиков позволили другим, может быть менее талантливым, но более практичным и смелым людям, развивать многие стороны жизни, принимая на себя больше рисков благодаря хорошо обоснованным теориям. А общество не может процветать без здорового авантюризма смелых охотников за деньгами! Поэтому теория рисков продолжает быстро развиваться.

Проявление риска в различных сферах жизнедеятельности человека и функционирования организаций повлекло за собой многочисленные его трактовки. Значительная часть определений риска связана с двумя утверждениями: риск связан со случайными событиями или процессами; последствия этих событий или процессов являются нежелательными. Вместе с тем для полноты картины необходимо помнить, что проявление риска в общем случае может иметь и позитивные последствия, иначе невозможно понять, почему люди берут на себя риск. Поведение, связанное с принятием риска представляет собой балансирование между случайными потерями и случайными вознаграждениями.

Природные процессы и человеческая деятельность являются основными причинами существования риска. Риск отражается либо опосредуется через человека и общество. В связи с этим можно выделить области:

- объективного содержания риска, измеримого и независимого от человеческого восприятия. Его можно идентифицировать, оценивать и предсказывать на базе фундаментальных закономерностей;

- субъективного содержания риска, связанного с индивидуальным восприятием и неоднозначностью. Данная сфера риска относится к ментальному состоянию индивидуума, который попадает в ситуацию неопределенности или сомнений относительно последствий некоторого события.

Таким образом, можно дать следующее определение риска. Риск — это возможность того, что человеческие действия или результаты его деятельности приведут к негативным или позитивным последствиям, которые воздействуют на человеческие ценности.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА

А.В. Смирнов - аспирант МГУ ПС (МИИТ) (г. Москва)
Научный руководитель – д.ф.н., проф. Некрасова Н.А.

Принято считать, что новое - это обязательно полезное, хорошее, а значит, его надо скорее воплощать в жизнь. Это настроение похоже на то, которое еще недавно царило в отношении науки и техники в целом. Но все же по их поводу наступило отрезвление, а что касается отношения к творчеству, то тут еще господствует полнейшая эйфория, которую уже пора развеять. Ведь последствий творческой деятельности могут быть столь же угрожающими, как и безграничное увлечение техникой. (Современные «творческие достижения» очень опасны, когда касаются вмешательства в глобальные ритмы природы и наследственности живого, манипуляциями с психикой и работами по искусственному интеллекту. Вот и получается, что у истока экологической трагедии человечества лежит экспансия искусственного, или иначе - творчество. За сциентизмом и технократизмом стоит креативизм.

Сегодня на повестку дня встает проблема преодоления вседозволенности творчества, и перехода человечества к его разумному регулированию, а это уже социально-нравственная проблема.

Творчество - это важнейшая форма самореализации человека, но слепое увлечение непосредственным процессом творчества без учета результатов этого творчества может привести к нежелательным и даже катастрофическим последствиям. Прежде всего, эта опасность кроется в бесконтрольном использовании достижений в таких отраслях человеческой деятельности, как гениальная инженерия, освоение космоса, синтеза новых технических элементов и биологических экспериментов. Поэтому необходимо ограничивать подобного рода творчество, исходя из системы моральных его оценок. Таким образом, речь идет об обязательной необходимости прохождения гуманистической экспертизы всех результатов творчества, т.е. их подчинения идеям добра и общечеловеческого блага, не отказываясь от самого творчества.

Если интеллект требует в мысли свободы умственного конструирования, то можно разрешить ему эту игру, не позволяя воплощать ее результаты в материальную форму (если воплощение в действительность может быть опасно для человечества). Свободное творчество само по себе не является благом, и потому немедленно нужно ввести ограничение на исследование в тех областях, которые связаны с их очевидными

негативными последствиями. Причем это ограничение не ограничивает свободу творчества, а всего лишь направляет ее характер.

Принципиально новые результаты творчества должны оцениваться с позиции не только их значимости как захватывающей перспективы, но и нужности своего воплощения для человечества, т.е. с позиции того, что все новые достижения творческой деятельности человека должны быть подвержены, прежде всего, нравственной и экологической экспертизе и оцениваться только в контексте коэволюционного развития планеты и влияния творчества на процесс выживания человечества на пороге бифуркационного периода развития нашей планеты.

Радикальное расширение технической сферы общества уже привело к автоматизации умственной деятельности. Алгоритмизация умственно-интеллектуальных процессов, создает реальную угрозу «роботизации» мыслительной деятельности, подмену разума, интеллекта информированностью. На смену враждебным силам природы пришла враждебная человеку техника и технология. Сегодня некоторые учёные и мыслители даже ставят проблему освобождения человечества от власти техники, т.к. техника информационных процессов из способа быстрого межчеловеческого общения начинает приобретать характер замены непосредственных эмоционально-насыщенных контактов между людьми на взаимоотношения «человек - машина», что делает ненужным существование других людей, а это, в свою очередь, ведет к агрессивности человека по отношению к другим людям на фоне «суррогата общения» с машиной и компьютером. Это уводит человека от потребностей реального мира в мир виртуальной, т.е. социально-созидательный эффект творческой деятельности отходит на задний план, выдвигая вперед виртуальное творчество как современную компьютерную разновидность мифотворчества.

Но главный результат перехода общества к своему информационному этапу - это превращение человека в друга компьютера, т.е. потери его подлинной человеческой сущности как социального существа, а значит это один из путей деградации человечества в целом. Так, интеллект человека порождает, орудие своего самоисчезновения, причем мирным путем. Поэтому одна из задач человечества связана не с уходом от вхождения в информационно-компьютерную стадию средств коммуникации (это просто невозможно), а, прежде всего, в разумном использовании этих средств, когда их нужно использовать только в виде средств всечеловеческой коммуникации, а не как замену общения с другим человеком общением с компьютером. Это - главная задача в проблеме экологии человека. Необходимо создать «социальные защитные механизмы» для ограждения человека от компьютерных программ, которые являются «суррогатом общения с другими людьми». Это – проблема экологии человека. Для того, чтобы очередное техническое новшество в виде компьютерной коммуникации не превратилось бы в современного идола, все компьютерные программы и нововведения необходимо, рассматривать в контексте социальных и духовных ценностей человечества. Поэтому проблема экологии человека тоже должна стать предметом пристального синергетического исследования и отдельных общепланетарных, программ.

В условиях новейшего (информационного) этапа научно-технического прогресса, деятельность человека начала выливаться в формирование компьютерной реальности, где человек присутствует лишь идеально, проигрывая все свои действия без участия тела. Сознание отделяется, отчуждается от тела. Это достижение постепенно

превращается в один-из наиболее опасных наркотиков. Поэтому, так важно для России сегодня (пока компьютеризация еще не достигла здесь огромного размера) ограничить применение компьютеров в сугубо профессиональных целях. Это тем более необходимо в связи с огромным потоком научно-технической литературы, где видно устойчивое стремление «переквалифицировать» компьютеры, превратить их из помощников человека сначала в равноправных участников общения, а затем - в «лица, принимающие решения» вместо человека. Подобные действия в будущем могут привести к замене человеческой цивилизации постчеловеческой, где человек еще существует, но уже является только элементом того, что им создано - более сложного, чем он. Эта цивилизация может развиваться независимо от своего творца, по своим законам и в будущем может быть заменена цивилизацией «бесчеловеческой» т.е. превращена в мир без человека.

В XX веке на земле образовалось две реальности, два мира - естественный и искусственный. Искусственное создание человека стало не только самостоятельным, реально существующим миром, но начало создавать реальную угрозу миру естественному, первоначальному, да и своему создателю - человеку. Переживаемый экологический кризис вызван не просто загрязнением окружающей среды. С философской точки зрения проблема-вы-глядит куда драматичнее, т.к. ее причина кроется в экспансии искусственного и вытеснении им естественных форм бытия.

В настоящее время в философской литературе происходит смена парадигм в объяснении ну ясности человеческого сознания. Сознание все чаще рассматривается не как высшая форма отражения, а как творческое по своей сути. Значение творчества возрастает по мере превращения среды обитания людей из естественной в создаваемую, технологическую. Поэтому ноосферу с полным основанием можно определить, как опредмеченный результат творчества. Сейчас, когда творчество выходит на авансцену истории и всячески воспевается, а искусственный мир начинает создавать угрозу человечеству, вытесняя мир естественный, природный, надо понять, что искусственное - продукт современного творчества, а новое - не обязательно полезное, хорошее, требующее скорейшего внедрения в жизнь. Последствия творческой деятельности могут быть столь же угрожающими, как и безграничное господство техники.

Удручаясь экологической трагедией, человечество ищет выход из нее, усматривая ее причину в безудержной эксплуатации искусственного, при этом забывая, что у Истоков трагедии лежит творчество. Поэтому одним из выходов из кризиса является преодоление вседозволенности творчества, его свободы, включение его в систему нравственного регулирования (хотя это и звучит кощунственно).

Основным условием творчества является свобода, но свобода становится все более неуправляемой. Свободное творчество не равно благу. Само по себе оно Легко становится антигуманным и антиэкологичным.

Перед человечеством встает задача не отказываться от творчества, а подчинить его ценностям гуманизма. Но гуманизм, ограничивающий свободу воли, не вполне совместим с ограничением поведенческой свободы людей, в основе которой лежит принцип: каждый свободен в пределах права на такую же свободу другого человека. Свобода выбора - единственно возможный выход в поисках изменения отношения к творчеству в обществе, а спасение от него – в нем самом. Бели творческие игры опасны, то надо искать выход в самой игре. Подлинным творчеством должна стать игра ума, не

связанная с реализацией проектов творчества. Поэтому поощряться всячески должно творчество без обязательного материального результата, без воплощения его в действительность. Так и только так может быть снято противоречие между свободой творчества и задачами сохранения естественной природы. Отсюда, создание утопических проектов «науки для науки» - наиболее разумный принцип экологии, т.к. разрушать единственно реальную Вселенную ради свободы творчества не стоит во имя самого человека.

Но выход из положения можно искать и в самом творчестве. Если человечество обречено на творчество, без него не сможет существовать, то «надо и идти до конца» не только в мысли, но и на практике, вплоть до творчества по разрушению. Полный круговорот в природе предполагает не только рождение, но и гибель, переход в инобытие всех форм. Поэтому искусственное воспроизведение полного цикла жизни должно включать воспроизведение ее смерти. Другими словами, нужна искусственная смерть, то есть ликвидация результатов человеческой деятельности. Подобно естественному искусственное должно «умирать», преобразовываться в инобытие и уничтожаться. Это огромный потенциал для решения проблемы экологии и ресурсосбережения: вторичное сырье, таким образом, превращается в первичное, а естественная природа будет нужна лишь для подпитки этого «искусственного круговорота искусственного».

Благодаря имитации смерти перед человечеством открывается огромное поле деятельности по переделке сделанного: во-первых, занять себя и дать простор для творчества и накопленных знаний; во-вторых, решить экологические проблемы; в-третьих, решить проблему занятости населения; в-четвертых, решить массу военных проблем, переводя большую часть людей в этой области и в чисто военной деятельности на ликвидацию устаревшего вооружения (современные технологии устаревают каждые 5-7 лет) и уничтожение ядерного, химического, биологического оружия вообще, и др. Таким образом, производство приобретает внутреннюю цель, а творческая активность – новые каналы реализации.

В один ряд с задачами сохранения природы чувственности и души встает другая проблема – сохранения человеческого творчества, одновременно с экологией этого явления. Человек творческий, человек гуманный и человек нравственный должны быть скованны одной цепью жизни. Экологический императив и нравственный должны быть связаны, считаясь с необходимостью действия законов природы и ограничивать свою активность перед ее лицом. Либо человечество сохранит свое желание быть моральным, либо оно перестанет существовать.

ЧЕЛОВЕК И ЕГО ЦЕННОСТИ

Н.И. Голигузова - магистр ОГУ г. Орёл
Научный руководитель – д.ф.н., проф. Некрасов С.И.

Если проблема ценности является основной для аксиологии, то решение проблемы значения морали в жизнедеятельности людей есть пример ценностного подхода в этике. Ценностное сознание связано с выбором. Перед необходимостью выбора человек сталкивается уже на первых порах своей жизни. В ситуации выбора

перед человеком стоит задача признать ценностное преимущество одного из двух или из нескольких мотивов (побуждений).

По мере формирования и совершенствования личности выбор теряет свою драматическую напряженность, потому что вся жизненная энергия и весь жизненный смысл утверждаются в предпочтении ценности. Для человека, обладающего высшей духовной ценностью, выбор перестает быть проблемой, поскольку такой человек уже навсегда определил свой нравственный путь, обрел источник подлинно этического осмысления бытия, жизненную устремленность и истину и тем самым предрешил все последующие частные выборы. Истинная ценность внутренне освещает всю жизнь человека, наполняя ее подлинной свободой и открывая в ней творческие возможности.

Вместе с тем, сегодня можно часто услышать мнение о том, что мораль не имеет первенствующее значение в жизни человека и общества. Более того, в современных условиях всеобщего духовного кризиса в общественном сознании в нашей стране, все более распространяется настроение морального нигилизма.

Традиционные духовно-моральные ценности, которые в прошлом были тесно связаны с религиозными верованиями, а потом – с идеалами коммунистической морали, и содержали в себе такие общечеловеческие понятия, как патриотизм, коллективизм, альтруизм, трудолюбие, целомудрие и т. д., вытесняются индивидуальным и групповым эгоизмом, в лучшем случае – неким «разумным эгоизмом», якобы способным удовлетворить интересы всех. Теоретически это получило отражение в этике утилитаризма, прагматизма, предпринимательства, всевозможных приводящих к успеху технологий. При этом неизбежно переоценивается шкала моральных, эстетических, политических, мировоззренческих значений.

Между тем, традиционная точка зрения заключается в том, что в системе человеческих ценностей нравственность занимает совершенно особое место. Моральное сознание детерминирует поведение людей и их взаимоотношения – межличностные, групповые, социальные. Нравственный критерий применим в качестве оценочного основания ко всем областям человеческой деятельности. Становление нравственных ценностей представляет длительный, сложный и противоречивый процесс. Любая активная форма человеческой деятельности нуждается в нравственных критериях оценки, отсутствие таких критериев или несоответствие им может свести на нет самые грандиозные успехи практической и научной деятельности, политики, экономики, идеологии.

Формирование нравственных ценностей знаменует собой переход от стихийных форм регулирования поведения и взаимоотношений к упорядоченным, сознательно регулируемым. Нравственные представления человека, формировавшиеся на протяжении многих веков, нашли отражение в таких категориях, как добро, справедливость, совесть, счастье, любовь, в конечном итоге, это становится вопросом смысла жизни.

Таким образом, мы видим, что основополагающим и важнейшим аспектом мировоззренческого выбора человека является его ориентация в области этических смыслов и ценностей. Бытие открывается человеку как двойная очевидность, удостоверяющая его в том, что есть мир и что его «я» существует в этом мире. Мир и «я» соединены не только физической, но и метафизической связью и воспринимаются самой личностью как нерасторжимое в пределах биографического времени бытие «я-

в-мире». В этой нераздельности и неслитности бытия мира и бытия «я» заключается предпосылка ценностной ориентации человека в мире.

Второе, что важно и необходимо отметить, — это то, что свое отношение к себе и к миру личность определяет в таких самых изначальных и фундаментальных категориях, как категории «иметь» и «быть». Обе категории воспринимаются личностью как жизненная задача. «Иметь» и «быть» — это две важнейшие посылки, две основные категории, два вида самоопределения в общей онтологии личностного. Различаясь и связываясь друг с другом внешне и внутренне, друг друга взаимоисключая и взаимодополняя, эти две категории составляют основной стержень человеческого существования, двойную спираль тайны смысла личной и общечеловеческой жизни. Какие бы примеры ни представляла история, речь идет о реализации этих двух принципов — «иметь» и «быть».

Задача «иметь» представляется как нечто очевидное, привлекательное, желанное и, главное, более доступное и осуществимое, чем задача «быть», требующая умозрения и действия, связанного с напряжением и отдачей творческих сил. В отличие от эмпирически-горизонтального «иметь» задача «быть» носит идеально-возвышенный характер. Категории «иметь» и «быть» соотносятся между собой, как царство нужды и необходимости с царством достоинства и свободы. Вот почему, несмотря на свою недоступность и трудность, идеально-возвышенная задача «быть» никогда не забывается в повседневной человеческой жизни. Мир и блага мира суть ближайшие и очевидные ценности, которые желательны и которые поэтому важно или необходимо «иметь». Но личность как самосознающее себя «я» есть ни с чем не сравнимая, ни на что не сводимая и ни на что не сменяемая данность, которая, несмотря абсолютно ни на что, должна следовать своему основному призванию «быть».

В экстравертивном характере, с его относительно высоким уровнем притязаний на межличностный статус, преобладающее значение приобретает категория «иметь». Человек ориентируется на данные, которые ему доставляет внешний мир: не только лица, но и вещи привлекают его интерес. Соответственно интересам его поступки обусловлены влиянием лиц и вещей. Приспособление к обстоятельствам — отличительная черта экстравертивно ориентированной личности. Предпочтительное внимание уделяется ею объектам внешнего мира и их обладанию.

Если в системе ценностной ориентации доминирующую роль выполняет сознание и если в основе отношения к жизни лежит экстравертивная установка, мы можем иметь типичный пример экстравертивного мыслительного характера. В своих крайне выраженных формах этот характер носит печать какого-то слепого, иррационального преклонения перед «принципом» и заключает в себе присутствие чего-то ограниченного, бездушного и бесчувственного. Человек этого типа придает не только самому себе, но и всему, что его окружает, аксиологическую значимость, вытекающую из им самим выработанной формулы, которой он измеряет добро и зло и определяет должное и не должное. Правильно все то, что соответствует этой формуле, неправильно то, что ей противоречит. Для человека экстравертивного мыслительного типа эта формула — мировой закон. Все должно совершаться не ради пользы и любви к человеку, а ради «принципа», во имя которого всех и все нужно втиснуть в определенную схему. Чем вернее соблюдается принцип верности формуле, тем сильнее умерщвляется всякая жизнь, не соответствующая формуле. Тяжелые последствия экстравертивной логической формулы испытывают, в первую очередь,

ближайшие друзья и родственники ее ревностного блюстителя, который сам чаще всего страдает от того, что у него подавлены все формы жизни, зависящие от эмоций. Однако последовательно и до конца этот принцип осуществляется редко. С помощью удобной умственной маскировки, представляющей собой наивный самообман, человек позволяет себе некоторое отступление от принципа и допускает смягчение формулы. С другой стороны, доминирующее положение сознательно проводимого принципа, как уже было отмечено, ведет к подавлению эмоций, которые уходят под порог сознания и затем обнаруживают себя в некоторых ситуациях. Их последующее неожиданное проявление в будущем останется для человека загадкой. Так, например, сознательный, иногда исключительный альтруизм нередко перекрещивается с тайным, скрытым от самого человека эгоизмом: на бескорыстных с виду поступках лежит печать своекорыстия. Безотчетно действующий принцип «иметь» проявляет свою эгоистическую сущность: даже при самых чистых этических намерениях он приводит человека к такому результату, что открывается и становится ясной решающая роль иных мотивов, совсем не этических. Например, оказание какой-либо услуги или внимания может быть продиктовано желанием произвести эффект или стремлением подчинить кого-либо своему влиянию и зависимости. Там, где все подчинено сознательно или бессознательно проводимому принципу «иметь», подлинного «быть» уже нет: личность не осуществляет, а лишь узурпирует достоинство принципа «быть», внешняя форма которого проявляется в тенденции, носящей, как правило, эгоистическую окраску, например, в тенденции быть интересным и производить впечатление на окружающих.

Это человек чувства, для которого ощущение жизни в ее материальной конкретности означает полноту бытия. Он вовсе не должен быть человеком грубой чувственности. Напротив, он может дифференцировать свое ощущение до самой высокой степени эстетического восприятия, никогда не изменяя своему принципу иметь объект и наслаждаться его обладанием. В обществе это не отталкивающий человек, наоборот, он располагает приятной и живой способностью к общению, иногда он обладает тонким эстетическим вкусом. Он хорошо одевается, соответственно своим обстоятельствам, у него утонченный вкус принимать гостей, ему свойственно следовать комфорту и моде и преклоняться перед своим собственным правом обладать всеми возможными благами жизни. Его идеал – чувственно воспринимаемая действительность, и по отношению к ней он полон почтения. Но чем больше доминирует в нем чувственность, тем неприятнее становится этот тип. Он развивается или в грубого, стремящегося к наслаждениям эгоиста, или в скрупулезного рафинированного эстета.

Не следует думать, что экстравертивная установка исключает возможность самоуглубления личности и погружение ее в собственное переживание. Несомненно, что всякая личность способна мыслить категориями самооценки. Однако экстравертивно ориентированной личностью самооценка дается с точки зрения окружающего ее внешнего мира, в восприятии «другого» или «других». Экстравертивная личность мыслит себя как «я», но не в своей собственной оценке, а как это «я» является «другому» или «другим». Парадоксальным образом экстравертивная и эгоистически настроенная личность не живет своей настоящей жизнью, она рассеивается по объектам внешнего мира и забывает о своем самоформировании и становлении, о задании «быть».

С религиозной точки зрения начало данному раздвоению на «иметь» и «быть» положено было в момент грехопадения человека, когда ум человеческий рассеялся по предметам мира сего, смешавшись с помыслами земными и вещественными. Чистое отношение к самому себе, свободное от мнений среды, может быть только этическим и религиозным. Такое отношение достижимо, скорее всего, в опыте интровертивной установки, в котором оно становится единственно возможным творческим принципом ценностного переживания «я».

Когда жизнь открывается человеку в возможностях «иметь» и «быть», одна личность выбирает обладание, другая – становление. Но обладание апеллирует к достоинству: «иметь» не имеет смысла без «быть». Обладание ставит неизбежный вопрос о последнем смысле и требует размышления над вечной проблемой «быть». То, что интровертивной личности присуще «от юности», в экстравертивной личности достигается в биографических рамках индивидуального опыта. Преодоление тенденции к обладанию означает переход личности от экстравертивной ориентации к интровертивной. Отказываясь от притязаний и разочарований, связанных с обладанием миром вещей, интровертивная личность приобретает способность познания априорных образов умопостигаемого мира. Это – моменты углубления в себя. Интровертивная личность ориентирована на становление, которое есть вечное творчество и непрерывный процесс. Она имеет свое основание в Ином и только в Нем одном находит свое подлинное становление. Она осознает свою бытийность как свободное от всего «я», обретающее в Ином источник жизни и находящееся в состоянии веры, надежды и любви, достойных религиозного поклонения и славословия. В каждый момент личность причастна к становлению, открывающему для нее неисчерпаемую полноту бытия.

Интровертивный характер, несмотря на самоуглубленность и погружение в собственное переживание, не допускает поверхностного и пренебрежительного отношения к нравственным нормам и ценностям. Но было бы большой ошибкой сводить его нравственное мирозерцание к какой-то абстрактной и скучной моралистике, которая может быть присуща мыслительному экстравертивному типу. Напротив, вся его нравственно-ценностная ориентация устремлена к самой возвышенной онтологии, к умному постижению смысла жизни, истины (в философии) или Бога (в религии).

Таким образом, на примере двух ориентаций «иметь» и «быть» мы видим определяющее значение нравственных ценностей в мировоззренческом становлении человека.

СОВРЕМЕННОЕ КОММУНИКАТИВНОЕ ПРОСТРАНСТВО: СОЦИАЛЬНО-ПРАВСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ

А.В. Новикова - аспирантка МГУ ПС (МИИТ) (г. Москва)

Научный руководитель - д.ф.н. профессор Некрасов С.И.

История человечества в XX веке демонстрирует нам качественные изменения в обществе, его трансформацию в различных сферах и на различных уровнях: дифференциация и интеграция преобразовали структуру социума, и на данный момент последний находится в процессе формирования в новую устойчивую сбалансированную систему отношений между государством и обществом. Правовое государство и гражданское общество выступают как партнёры, чьё взаимодействие диктуется и регулируется совокупной системой институтов, в том числе, институтом связей с общественностью, который выстраивает полноценный диалог, используя ряд методов и механизмов влияния на общественное сознание граждан.

Для того чтобы понять, как происходит это взаимодействие, необходимо обратиться непосредственно к деталям, рассмотреть подробно каждый «элемент» в цепи общения. Обратимся к труду Н.Лумана, который рассматривает интересующие нас понятия. Он выдвигает следующие утверждения, на которые мы будем опираться.

Коммуникация – это совокупность информации, сообщения и понимания, причём сообщение не тождественно с информацией, если она передаётся посредством речи, хотя оно находится в тесной связи с напечатанной информацией; кроме того, для коммуникаций главное, чтобы сообщение было верно истолковано.

«Парадокс коммуникации: если кто-то не может сказать, что он не имеет в виду того, что он говорит: так как тогда он не может знать, что другие не могут знать, что имеется в виду, когда он говорит, что он не имеет в виду, что он говорит, - то он также не может сказать и то, что он имеет в виду то, что он говорит, поскольку это тогда либо является излишним и подозрительным удвоением, либо отрицанием без того уже некоммуницируемого отрицания» - утверждает Н. Луман в своём труде «Медиа коммуникации» [4, с.144].

Понять сообщение означает обратить свой опыт на сообщение с целью наиболее полной интерпретации его содержания.

Опыт, обращаемый на текст, и индивидуален, и коллективен в одно и то же время: понимание одного человека может получить развитие в деятельности другого, а достижение этого другого может достаться и первому. Здесь мы можем наблюдать цепочку понимания общения и передачи его смыслового содержания в зависимости от опыта адресата и получателя. И, в случае рассмотрения PR-деятельности, это непременно находит подтверждение.

В чем состоит смысл проблемы понимания? Как говорил М. Мамардашвили, «первое чтение – это всегда второе чтение» [6, с.2]. Получая сообщение, мы представляем его как набор визуальных понятий. Когда мы внимаем тексту впервые, то просто следим за смысловой цепочкой. Позже, по окончании процесса чтения или слушания, мы получаем осознание того, что в тексте наличествует авторский замысел, понять который возможно, получив ту же информацию повторно – и, проведя подготовительную работу, вновь читаем (слушаем) и осознаём текст по-новому, уже с точки зрения автора, субъективно. Получается замкнутый круг – круг понимания.

Проблемы в восприятии текста устранил технический прогресс: аудиовизуальная коммуникация, в противовес книжной, печатной, является чувственной и нерелективной. Подаваемая информация воспринимается как уже обработанная и не

требующая дополнительных раздумий. На первый взгляд – есть все предпосылки для создания через СМИ самых благоприятных условий для развития культуры всех уровней.

Мы становимся свидетелями процесса трансформации вектора развития ценностей в современной мировой культуре: очевидно, растёт необходимость постановки практики связей с общественностью на службу интересам общества; PR отныне формируют сознание граждан, выдвигая на первое место мыслящего субъекта.

Институт связей с общественностью способен реализовать широкий спектр функций, формируя современное культурно-коммуникативное пространство: тенденция развития PR представляет собой большие возможности для профессионалов, которые обладает необходимыми моральными и нравственными качествами.

Нравственный вопрос в современном обществе стоит очень остро: одни ценности для молодёжи утрачивают свою суть, другие – обретают новый смысл. Вместе со стремительным развитием Интернет-пространства растёт количество распространяемой информации. Кроме того, такие системы как социальные сети дают возможность и подавать личный пример, демонстрируя собственное мнение, интересы, моменты своей жизни, и следовать чьим-то примерам, определяя найденные жизненные ориентиры, выбирая актуальные для индивида интересы других людей и трансформируя их через призму своего образа. В этом вопросе очень важно обозначить место нравственных ценностей: в последнее время существует тенденция гиперболизированного демонстративного поведения. К примеру, скорее всего, молодой человек, находящийся в поиске работы, уберёт со своей страницы в социальной сети всю информацию, имеющую безнравственный характер. Напротив, ещё более молодые люди, характеризующиеся такими понятиями как «нонконформисты», «обладающие юношеским максимализмом», ярые сторонники какого-либо течения намеренно выдвигают утверждения, противоречащие обыденным нормам морали, установленным в обществе.

Если обратиться ко мнению Н. Лумана, то он считает, что о морали в коммуникации можно говорить, «учитывая условия, при которых люди уважают, или соответственно, не уважают, самих себя и других» [4, 245]. Предположительна возможность инфляции и дефляции в области морали, связанных непосредственной опасностью перехода в насилие, поскольку утрачиваются возможности по сохранению одновременности в актуализации стабильных медиа и нестабильных форм. Мораль в сфере общения в современном обществе несёт в себе сигнальную функцию; она теперь возникает из конфликтов и разжигает конфликты: ней обращаются за помощью в спорных ситуациях, которые не получается решить с помощью повседневных коммуникационных инструментов.

Кроме того, современное человечество находится на грани столкновения с новой серьёзной проблемой. В реальности взаимовлияние оказывается таковым, что происходит резкое снижение культурного уровня информации, распространяемой СМИ: стирается грань между копией и оригиналом, нивелируя его художественную ценность.

Это накладывает отпечаток как на характер создаваемых культурных ценностей, так и на взаимоотношения человека и культуры: теперь человек прежде всего становится ее потребителем. Такое быстрое и глубокое взаимопроникновение повседневности и

культуры стало возможным благодаря почти столь же революционным преобразованиям медиа, которые взяли на себя функции по трансформации культуры соразмерно потребностям нового общества.

Новая система коммуникации, основанная на цифровой и сетевой интеграции множества видов коммуникации, охватывает почти все проявления культуры и монополизирует свои права «создавать события». Все виды сообщений работают в бинарном режиме: присутствие или отсутствие в коммуникационной мультимедиасистеме. Только присутствие в этой интегрированной системе позволяет передать и социализировать сообщение.

Сегодня разновидности культуры, «исторически построенные системы верований и кодов», подвергаются значительной трансформации. Для массы людей фундаментальные вопросы стали осмысляться в образах, создаваемых системой современных массовых информационных сетей, адаптированных под обыденное восприятие. СМИ распределяют акценты мирового общественного внимания по определённым событиям таким образом, что с объективной точки зрения абсолютно равноценные идеи обретают друг меж другом фундаментальную разницу: одна идея пользуется мировой популярностью и имеет повышенную важность, другая же – обесценивается. Четвёртая власть, фактически, обладала бы наибольшим могуществом, удовлетворив она потребности большинства, в том числе, культурные потребности, вместо того, чтобы их навязывать.

Таким образом, безграничные технические возможности, способность репродуцировать и популяризировать искусство, по-новому насыщать культурой среду обитания (дизайн, сложная бытовая техника, пропаганда различных техник и средств «окультуривания» тела) позволили максимально объединить быт с целостностью культуры. Обратной стороной этого процесса является неизбежная адаптация, усреднение, профанация содержания высокой культуры, игра с культурными традициями. Именно поэтому процесс влияния медиа на культуру можно охарактеризовать как процесс ее «оповседневнивания» (термин принадлежит М. Веберу). По сути, «оповседневнивание» – это процесс расширения поля массовой культуры, еще точнее - это максимальное приближение подаваемой информации, в том числе и культурной, к потребностям общества. Фиксируя иллюзии, надежды и настроения, медиа влияют на элитарное культуротворчество не в пользу последнего. Такое взаимодействие приобретает характер зеркального отображения: СМИ есть выражение нашей культуры, а наша культура работает главным образом через материалы, поставляемые СМИ.

Однако разные виды СМИ по-своему участвуют в данном взаимодействии. У печатного текста, вследствие априорно критического его восприятия, коэффициент доверия ниже, а переосмысления выше.

Постоянно увеличивающаяся площадь медиaprостранства становится действительным местом освоения и завоевания, ограничения которому формально нет.

Таким образом, культура XX века, особенно второй его половины – это «культура избытка», которая характеризуется перенасыщенностью как противоречивой, так и не имеющей культурной ценности информацией, нехваткой ясного и осознанного осмысления со стороны потребителей.

Возможно, со временем у человека будет вырабатываться что-то наподобие «иммунитета», направленного на преодоление суггестивного воздействия со стороны

аудио- и видео - СМИ. Однако нужно учитывать, что такого рода «иммунитет» нужно развивать, целенаправленно воспитывать, поскольку, как считает М. Маклюэн, медиа всегда стремились завладеть сознанием потребителя, погружая его в иллюзорный мир грез. И чтобы это влияние не имело серьезных последствий (в финале медийного развития исследователь предсказывает полную «ампутацию» человеческого сознания) необходимо, чтобы культура самоорганизовалась, выработала формы, противостоящие ее односторонним трансформациям. Только тогда в процессе взаимодействия с медиакulturой способности человека не будут выноситься за его собственные пределы, а его логике не будет навязываться логика медиасреды. Такого рода позитивное воспитание в рамках электронной культуры в наше время нередко называют «неопросветительством».

Осознание не есть потребление: человек, воспринимающий информацию как потребитель, сам себя загоняет в рамки конкретных утверждений, в том числе стереотипов, и воспринимает новую поступающую информацию односторонне, с точки зрения «подходит – не подходит», соглашаясь с «подходящей информацией» и игнорируя (либо воспринимая «в штыки») информацию, которая «не подходит». Причём оба этих подвида информации для человека-потребителя относятся к той разновидности информации, с которой этот человек как бы «соприкасается».

Имеется и другой вид информации, польза которой неоспорима, но кратковременна – повседневная - она действительно необходима для использования. Несложно представить, что в ближайшем будущем отсутствие, к примеру, навигационной системы или мобильной связи, сильно усложнит быт общественности.

Потребление информации – наиболее примитивный способ взаимодействия с ней. Пользу же приносит трансформированная, переосознанная, осмысленная, обработанная информация – она проходит не только через интеллект (порой изменяя точку зрения), но и через память индивида, стимулируя его аналитический центр. Мнение, поведение человека способно меняться благодаря особенности восприятия информации.

Для того чтобы, к примеру, текст имел нужный эффект, необходимо повысить его ценность с субъективной точки зрения – с точки зрения человека, его, текст, воспринимающего. Ценной информация становится не тогда, когда она несёт пользу, а тогда, когда эта польза осознаётся целевой аудиторией. Этот перекосяк в восприятии произошёл благодаря избытку информации вокруг: человеческое сознание чаще всего игнорирует поток непрерывно поступающих новостей потому, что их стало слишком много. Не только индустрия рекламы тому виной – источников информации на сегодняшний день довольно много, в том числе СМИ, современные книги, классические произведения литературы, опять же, институт связей с общественностью, участвующий во многих сферах, в том числе, политической, культурной, коммерческой, а также самопиар как попытка прославиться и разбогатеть, не применяя услуг профессионалов. Молодых мыслителей и псевдомыслителей появилось настолько много, что это стало популярным течением даже среди тех, кто не освоил навыки компьютерной грамотности, но пожелал, чтобы и его мысли были опубликованы в интернет-пространстве и нанял молодого специалиста, чтобы тот ему помог «заявить миру о себе». Стоит упомянуть как крупные, так и небольшие социальные сети, интернет-сообщества, поставляющие информацию как о конкретно взятом человеке, так и о группе людей, имеющих общие интересы.

Перед современным обществом назревает новая актуальная задача: не только «держаться на плаву» непрекращающегося потока новостей, но и успевать проявлять заинтересованность не в повседневной информации, но в образующей личность информации, проявлять потребность в совершенствовании самого себя посредством получения и переработки новых знаний. Никакая пропаганда, ни пестрящая реклама, ни модные тенденции, ни сенсации и глобальные открытия не смогут теперь всерьёз побудить человека прислушаться к сообщению – только личная осознанная заинтересованность может превратить искушённого потребителя в саморазвивающуюся личность.

Мотивация для самообразования может быть вызвана разными факторами, такими, как потребность в карьерном росте, потребность в материальном достатке, потребность в общественном признании, однако она, опять же, работает лишь для тех людей, кто пришёл к необходимости внутренне расти самостоятельно.

Одна из ключевых проблемных задач глобализированного общества, которую ни в коем случае нельзя упускать из вида – не допустить как нравственной дезориентации, так и инфляции коммуникации.

Литература

1. **Абрамов М.А.** Неопределенность свободы// Вопросы философии, 1996, № 10.
2. **Гадамер Х.-Г.** Истина и метод: Основы филос. Герменевтики. М., Маркс К. Капитал. Т. 1. // Маркс К., Энгельс Ф. Соч. Т. 23.
3. **Кириллова, Н.Б.** Медиакультура: теория, история, практика: Учебное пособие – М.: Академический проект; Культура, 2008. – 496 с.
4. **Луман Н.** Медиа коммуникации. М.: Логос, 2005, - 276 с.
5. **Маклюэн, М.** Понимание Медиа: внешние расширения человека/.М. Маклюэн. - М., 2003
6. **Мамардашвили М.** Символ и сознание. Метафизические рассуждения о сознании, символике и языке. М., Школа "Языки русской культуры", 1997

СОЦИОКУЛЬТУРНАЯ КЛАССИФИКАЦИЙ ЦЕННОСТНЫХ ОРИЕНТАЦИЙ СТУДЕНЧЕСКОЙ МОЛОДЕЖИ

Е.В. Ярина - соискатель МГТУ ГА (г. Москва)
Научный руководитель – д.ф.н., проф. Некрасов С.И.

Ценностная проблематика относится к числу важнейших для многих наук, занимающихся изучением человека и общества. Система ценностных ориентаций является важнейшим компонентом структуры личности, определяющая ее направленность, особенности типа поведения и регулирующая деятельность в целом.

Особую актуальность сегодня приобретают исследования системы ценностных ориентаций студенческой молодежи, поскольку именно эта социально-демографическая группа, выступая резервом инноваций и потенциальной элитой общества, несет в себе его будущие социально-экономические и культурные преобразования.

Анализ аксиологических аспектов всегда являлся объектом интереса многих ученых различного направления знания, что нашло отражение во множестве концепций и теорий ценности. Междисциплинарность и многомерность понятия «ценностная ориентация» порождает также наличие большого числа типологий ценностных образований, которые различаются критериями, положенными в их основание и подходами изучения.

Автор при рассмотрении ценностных ориентаций опирается на социокультурный подход. Его специфика заключается в возможности интеграции трех измерений человеческого бытия: человека во взаимодействии с обществом, характер культуры и тип социальности.[2, с.4]

Профессор Н.И.Лапин так обосновывает применение этого подхода к исследованию ценностной сферы: «Система ценностей образует внутренний стержень культуры, духовную квинтэссенцию потребностей и интересов индивидов и социальных общностей. Она, в свою очередь, оказывает обратное влияние на социальные интересы и потребности, выступая одним из важнейших мотиваторов социального действия, поведения индивидов. Таким образом, каждая ценность и системы ценностей имеют двуединое основание: в индивиде как самоценном субъекте и в обществе как социокультурной системе». [1, с.5]

Следовательно, данный подход позволяет при рассмотрении системы ценностей студенческой молодежи исследовать не только внутриличностную направленность, но и ее обусловленность внешними факторами, такими как особенности принадлежности к той или иной социальной группе и изменение социальной действительности, социокультурные преобразования.

На основе сфер деятельности студенческой молодежи можно выделить следующую классификацию ценностных ориентаций: образовательные, профессиональные, культурно-досуговые, нравственные и политические.[3]

Образовательные ценности выявляют уровень культуры общества и отношением в нем к образованию, к познавательной и практической деятельности студентов в целом. Такими ценностями для студенческой молодежи могут быть ценность получаемого образования, профессиональный выбор, жизненные ожидания, ориентация на успех и другие.

Профессиональные ценности характеризуют проявление активности и выработке своих жизненных предпочтений и стратегий студентов относительно своей профессиональной деятельности, которая обусловлена взаимосвязью со сферой труда и занятости. Такими ценностями являются основные жизненные ориентиры,

профессиональное самоопределение, жизненные притязания, уверенность будущего трудоустройства и другие.

Культурно-досуговые, нравственные ценности определяют реальные шансы студенческой молодежи в проявлении самостоятельности. Они включает в себя как аспекты культурного воспитания, так и самореализацию, созидательную деятельность человека в условиях свободного времяпрепровождения. [4, 2с.4] К таким ценностям относятся культурно-досуговые ориентиры, идеалы и образцы поведения, нравственные ценности и другие.

Политические ценности отвечают за формирование правовой, гражданской, и духовной культуры молодежи соответствии с теми изменениями, которые произошли в общественном сознании, экономике, политике. Примером политических ценностей являются идеологические представления, отношение и собственная оценка к преобразованиям в социально-политической сфере, патриотизм и активность в участии политических процессов.

Таким образом, ценностные ориентации – внутриличностные образования, выступающие связующим звеном между культурой общества и духовным миром личности, между общественным и индивидуальным бытием. Они отражают актуальные ценности общества, сформированные в определенных социально-исторических условиях, следовательно, их исследование невозможно без учета влияния социокультурной среды.

Литература

1. Лапин Н.И. Модернизация базовых ценностей россиян // Социологические исследования. - 1996. - № 5. - С.3-23.
2. Лапин Н.И. Социокультурный подход и социетально-функциональные структуры // Социологические исследования.- 2000. - № 7. – С.3-12.
3. Лясникова Ю.В. Формирование духовной культуры студенческой молодежи: дис...канд.соц.наук. / Ю.В. Лясникова - Москва, 2003.
4. Лясников Н.В Социально-экономические условия формирования духовной культуры студенческой молодежи (социологический аспект): учебное пособие / Н.В. Лясников, Ю.В.Лясникова. – М., 2003.

СОВРЕМЕННОЕ ИСКУССТВО И ПРОБЛЕМА ИНТЕРПРЕТАЦИИ

К.Ю. Тарновский - к.ф.н., преп. МГУ ПС (МИИТ) (г. Москва)

В данной статье под искусством мы понимаем не только изобразительное и выставочное искусство, но и весь круг занятий, связанных с художественным

освоением действительности – музыку, литературу, архитектуру, танец и т.д., то есть то, что можно назвать художественной культурой. Под современным искусством мы понимаем искусство, движущееся в русле последних на сегодняшний день т.н. «больших стилей» - модернизма и постмодернизма. Проблема, вынесенная в название, может быть поставлена двояко. С одной стороны стороны, сама цель современного искусства нередко состоит не в создании оригинальных сюжетов, а в интерпретации уже созданного. Это порождает проблему копий в современном искусстве, его виртуальность. Искусство занимается толкованием уже созданного, при этом создавая ситуации «как если бы» - отсюда столь присущие ему мистификации на тему исторических явлений, ремейки, кавер-версии. С другой стороны, в современном искусстве интерпретация произведения имеет значение подчас большее, чем его художественная ценность. Ценность оказывается результатом интерпретации, которая может быть самой различной.

Почему столь остро стоит в нем проблема множества интерпретаций? Можно выдвинуть несколько взаимосвязанных факторов 1) демократизация общественной жизни в конце XIX-нач. XX века; 2) как отдельная ее часть – демократизация в искусстве, отказ от «канона», приведший к тому, что В.В. Бычков назвал «злоупотреблением эстетической свободой, завоеванной авангардизмом» [1, с.48]; 3) серьезные изменения в самосознании европейского человека в условиях нестабильности, присущей XX столетию – с одной стороны, осознание мощи научно-технического прогресса, ускорение темпа жизни, сексуальная революция; с другой – ощущение беспомощности перед лицом тоталитаризма, мировых войн, глобальных катастроф. Результатом изменений европейского самосознания стал приход к релятивизму во многих сферах, к элиминации понятия «нормы», «канона». Релятивизм проявляет себя в XX-XXI вв. во многих областях культуры и знания – начиная от теории относительности в физике, которая указала на относительность самых, казалось бы, незыблемых категорий, пространства и времени, и оканчивая релятивизмом в сексуальной культуре нашего времени - стремлением к стиранию гендерных различий, интересом к бисексуальности. Современное искусство в культуре сегодня, возможно, играет роль, схожую с той, которую играет синергетика в науке – его цель – в художественной форме выказать неравновесность, сложность, парадоксальность мира. Однако признание неравновесности как нормы еще не освобождает человека от поиска равновесия. В конце XIX века Ницше одним из первых заговорил о кризисе культуры, базой которой является христианство. Двадцатый век сопровождался еще большей секуляризацией культуры и искусства, как ее части. Искусство, уйдя от Бога, начало утрачивать свою анагогическую функцию. Современное искусство в достаточной мере раскрывает тёмные, подчас патологические стороны человека, но редко возвышает его. Это не значит, однако, что оно должно стать вновь христианским. Представляется не слишком верной точка зрения А. Яхнина, называющего современное искусство «антиискусством», «сектой», чьим занятием является бунт, который автор называет «уделом плебейского духа, движимого завистью и ущемлённой гордыней, духа, который, насытившись кровью не только убитых им традиций, но и реальных людей, возвращается в свое исходное состояние – трусливого прозябания под гнетом плотских страстишек» [2, с.94]. Нам кажется, однако, что дехристианизация искусства, его секуляризация, обращение к человеку, и, как следствие, его парадоксальность,

порождающая такой большой вес интерпретаций в нем – лишь этап на пути к новому «собираению» искусства на основе ценностей, которые, однако, пока не обретенны.

Упомянутые факторы привели к тому, что искусство перестало быть сферой относительно самостоятельной, связанной с профессиональным занятием в той или иной области. Авангардизм, появившийся изначально в противовес догматизму классического искусства, привел, в конечном счете, к «эстетизации всего». Искусство перестало восприниматься как профессиональная среда: искусствовед и художник Д. Гутов отмечал, что если у человека есть специальное художественное образование, в современном искусстве у него будут большие проблемы (записано со слов автора на открытой лекции «Современное искусство за девяносто минут» 16.02.2013). С ослаблением эстетической функции в современном искусстве усиливается функция мировоззренческая, в каком-то роде оно сблизилось с философией. Это породило со всей ясностью вопрос интерпретации образцов современного искусства. Возможно, методологически такая ситуация означает, что рассматривать, интерпретировать современное искусство следует иначе, обращаясь не столько к эстетической его стороне, сколько к мировоззренческой, обращая внимание на его связь с духом времени. В этом смысле нам близка известная точка зрения, согласно которой в искусстве ничего не происходит произвольно, напротив, каждое произведение является в наиболее подходящий для него момент. Если образцы современного искусства кажутся порой антиэстетичными, стоит анализировать их связь с самой жизнью, мировоззрением человека и времени.

Важная черта современного искусства не только в том, что оно (как и любая вещь, со-временная чему-то), отражает дух времени, но и в том, что оно ориентировано на момент, а не на вечность – поэтому интерпретация образцов этого искусства невозможна вне временного контекста. Это является, на наш взгляд, результатом резкого ускорения темпа жизни в XX - начала XXI вв., связанным с научно-техническим прогрессом. В этих условиях большее признание и распространение получает то искусство (или, говоря осторожнее, тот продукт), который сумел быстрее обратить на себя внимание, пробиться к зрителю. С этим связана повышенная жестуальность искусства наших дней, а также его «приколоцентризм» (подробнее об этом см. [3]).

Искусство всегда было сферой субъективного. Но только в современном искусстве, отсчет которого традиционно ведется с конца XIX – начала XX века, проблема интерпретаций стала столь насущной. Изменения в сознании человека в XX веке, ускорение темпа жизни, депрофессионализация искусства (этот термин мы используем без негативной окраски), его сближение с философией (усиление мировоззренческой функции) являются, на наш взгляд, факторами, которые способствовали ее постановке. В образцах современного искусства невозможно выделить универсальный смысл, который можно было бы пояснить словами «автор хотел сказать то-то». Если и есть нечто общее в этих образцах, так это их неоднозначность, свидетельствующая о неоднозначности, неравновесности самого мира, который также нельзя трактовать однозначно, подвести под универсальные схемы, что пыталась делать классическая философия. Несомненно, данная проблема выводит нас к проблеме более общей, волнующей многих эстетиков и философов – проблеме места современного искусства в

культуре вообще, истолкованию не конкретных образцов этого искусства, а его сущности в целом.

Литература

1. Бычков В.В., Маньковская Н.Б., Иванов В.В. Триалог. Разговор Первый об эстетике, современном искусстве и кризисе культуры. М.: ИФРАН, 2007.
2. Яхнин А.Л. Антиискусство. Записки очевидца. М.: «Книжица», 2011.
3. Тарновский К.Ю. Интернет как пространство культуры и творчества в современной России: некоторые особенности//Современные проблемы гуманитарных и естественных наук. 30-31 декабря 2011. Под ред. А.Ф. Долматова. – М.: 2012. - С.560-566.

«ПРОТЕСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ» КАК ФАКТОР СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА

О.М. Хохлова - соискатель МГУ ПС (МИИТ) (г. Москва)
 Научный руководитель - д.ф.н., проф. Некрасова Н.А.

На протяжении десятилетий российских реформ ученые изучали и анализировали динамику массовых конфликтов в современной России, уделяя внимание и социально-психологическому состоянию общества, и социальным противоречиям и настроениям, характерным для него на разных этапах развития и в различных ситуациях. Подобные исследования выявляли преобладающие в обществе страхи, опасения, противоречия, реакции населения на происходящие события в жизни, а также свидетельствовали о том, что российское общество заметно меняется за последние десятилетия. Современная Россия - совсем иное общество, чем 20 лет назад в нормативно-целостном, структурном и территориальном оформлении. Возникает острая необходимость в исследовании такого феномена, как «протестное движение», выступающего универсальной формой недовольства различных социальных групп, имеющих свои специфические социальные и экономические интересы. В силу этих причин протестное движение содержит внутренние противоречия, протестная активность характеризуется динамичностью, непредсказуемостью, и в определенных условиях может способствовать перерастанию латентного протеста в открытый протест, перемещению с локального уровня (отдельное предприятие, учреждение и т. д.) на региональный (область, край) и общероссийский. Подобные изменения необходимо учитывать в условиях экономической и социальной напряженности в российском обществе.

Реформы, наряду с позитивными явлениями, порождают, сохраняют и воспроизводят целый ряд опасных для отечественного социума тенденций: конфликтность интересов субъектов хозяйственной жизни, резкий диссонанс между оплатой труда и уровнем материального благополучия населения, непрекращающиеся процессы передела собственности, кризисное состояние научно-технического

потенциала, стагнация высокотехнологического производства на фоне углубления социальной дифференциации населения, разрушения прежних и формирования новых институтов социализации.

Несмотря на некоторую экономическую стабилизацию, протестная активность в регионах, в том числе и в Иркутской области, продолжает расти. Недовольство работающих уровнем заработной платы, условиями труда, социальной незащищенностью и т. д., выражается в увеличении числа протестных акций (митинги, пикеты и т. п.), а также находит проявление и в латентных формах: скептицизм, абсентеизм, социальная апатия и др.

В условиях существования современного российского общества демократическая власть нуждается в знании господствующих настроений и мнений людей, оперативной и достоверной информации о социальном самочувствии населения, о степени готовности различных социальных групп к массовым акциям социального протеста, способности политических партий, организаций и их лидеров привести ситуацию к социальному взрыву, массовому развитию протестного движения.

Протестное движение в стране складывается из множества региональных и локальных (поселенческих, производственных и др.) протестных движений. В свою очередь, это дает возможность формировать общегосударственные и региональные программы и осуществлять меры по переводу достаточно мощной потенциальной энергии протестного движения в конструктивное русло, в созидательную силу.

Особое значение приобретает необходимость исследования протестного движения на региональном уровне, поскольку социально-экономическое положение области, уровень жизни трудящихся значительно отстает по средним показателям в целом по стране, следовательно, анализ перспектив его развития, цели и формы действий, состав агентов, возможность разрушительных последствий и т. п. можно достаточно уверенно экстраполировать и на другие регионы Сибири и Дальнего Востока.

В условиях современной действительности протестное движение и на региональном уровне, и на общероссийском пространстве должно стать объектом особого внимания органов законодательной и исполнительной власти, социальной защиты населения и профсоюзных организаций.

Существовавшие ранее подходы к разработке проблемы социального конфликта привлекали внимание представителей социальных наук, философии на протяжении столетий, начиная с работ Платона, Аристотеля, Т. Гоббса, И. Канта, Г. В. Ф. Гегеля, утопистов, однако цельной теории конфликта не было, не определены также его место и роль в изменении социальных отношений и институтов. Конфликт практически выпадал из категориальной системы социологии и выполнял лишь функции общенаучного понятия. Происхождение теории конфликта в мировой социологической науке связано с именами К. Маркса, Г. Зиммеля, Э. Дюркгейма, В. И. Ленина, М. Вебера, Т. Парсонса и др. В их классических работах анализируются противоречия, возникающие в сфере трудовых отношений, хозяйственных процессов и производства.

Первые исследования конфликта, предпринятые нашей социологической наукой, можно охарактеризовать как механическое перенесение на российскую общественную почву методологических установок, методик и концепций западной, американской в первую очередь, науки о конфликте, одновременно выражая сомнение в возможности

полного и эффективного их применения на российские условия с учетом национальной специфики и особенностей. Зарубежная теория конфликта, перенесенная на российскую социокультурную почву в период системного кризиса общества, аморфности социальной структуры и властных отношений, избыточной маргинальное и размытости коренных интересов формирующихся социальных групп, не может привести к ощутимым позитивным результатам и вряд ли приведет в дальнейшем.

Полномасштабные научные разработки тематики социального протеста возникли в конце 60-х гг. XX в., когда анализировались массовые акции протеста в США и Западной Европе.

В советской науке можно выделить два этапа исследования протеста: 1) вторая половина 1960-х гг. - 1980-е гг.; 2) с конца 1980-х гг. и до настоящего времени.

На первом этапе изучения ученые анализировали протестное движение в западном обществе. В данных работах основополагающим принципом была критика западных концепций и противопоставление им теории классовой борьбы. В СССР исследованием протеста занимались такие философы, как В. В. Большаков, К. Г. Мяло, Э. Я. Баталов.

В 1970-е - 1980-е гг. на Западе публикуются работы советских историков и правозащитников В. В. Иоффе и Л. М. Алексеевой, касающиеся отдельных аспектов протестной активности в советском обществе: предпосылок становления и социального состава правозащитного движения, деятельности молодежных объединений, забастовок и городских волнений.

В России в этот период появились публикации на основе социологических исследований трудовых коллективов, которые служили своеобразным способом снятия социальных напряжений и урегулирования конфликтов, при этом не упоминалось понятия конфликта, что снимало вопрос о его социологическом статусе, механизме возникновения и развития, о конструктивных или деструктивных последствиях и т. д. Необходимо отметить публикации Ф. М. Бородкина, Н. П. Коряк, В. Н. Шаленко, особенностью которых является теоретическое обоснование сущности конфликта, обозначение существенных признаков и параметров, соотнесение своих выводов с насущными потребностями совершенствования управленческой деятельности трудовыми коллективами.

С конца 1980-х гг. начинается новый этап исследования протеста в советской науке, характеризующийся изучением социального протеста в советском, а затем и российском обществе. Возникновение этого этапа связано с социально-экономическими и политическими изменениями. Оставшаяся в наследство от советского строя, теоретическая и методологическая база разрешения и урегулирования социальных конфликтов оказалась недостаточно разработанной и содержательно противоречивой. Следствием этого является практически полное отсутствие надежного концептуального обоснования практики регулирования таких распространенных современных форм конфликта, как забастовки, предвыборная борьба, политические дискуссии и т. п. Властные структуры практически не опирались на научные заключения, отвергали или запрещали имеющиеся рекомендации по оптимизации отношений на различных уровнях социальной организации общества.

Своеобразный ренессанс теории конфликта был связан сначала с перестройкой, затем с кардинальным изменением социально-политического и экономического курса России. Толчком к исследованиям послужили текущие практические задачи,

требующие качественного и срочного объяснения и разрешения (забастовочное движение, перераспределение собственности, национальные конфликты, политический плюрализм, приватизация, протестное голосование и т. д.), и появившаяся возможность применить к российской действительности мировой теоретический багаж и опыт технологии разрешения конфликтов.

Категория «протестное движение» в XX в. выступает одним из значимых факторов, оказывающих воздействие на происходящие изменения в социально-экономической и политической жизни общества. Впервые понятие «протеста» введено в научный оборот в 60-х гг. XX в. западными философами, социологами и психологами (Т. Роззаком, Д. Беллом) и отечественными исследователями (Ю. Н. Давыдовым, Э. Я. Баталовым, М. А. Султановым). К первым исследованиям, посвященным протестному движению, можно отнести работы конца 80-х гг., отличавшиеся неполным и фрагментарным изложением. Выборы 1989 и 1990 гг. способствовали политическому успеху протестных движений, дали возможность увидеть в них реальную силу, способную оказывать существенное влияние на процессы управления государством и обществом в целом. Существующие формы протеста рассматриваются как признак и необходимое условие становления гражданского общества. Е. А. Здравомыслова, А. В. Кинсбургский, И. А. Климов, Ю. А. Левада, М. М. Назаров, В. В. Сафронов, О. Н. Яницкий посвящают ряд работ политическому протесту.

При наличии значительного количества подходов к изучению различных конфликтов протестное движение остается далеко за пределами научных исследований. В последние годы протест рассматривается лишь как своеобразный показатель деконструктивных процессов в обществе, осознание гражданами необходимости возникших перемен в базовых и инструментальных ценностях общества.

Анализ протестной активности трудящихся, проделанный рядом авторов способен объяснить причины роста протестного сознания россиян (например, работы Э. Ю. Баталова, Н. В. Карповой, В. В. Петухова и др.).

Изменения в различных сферах жизни российского общества, рост недовольства значительных слоев населения говорят о том, что при стабильном развитии и четком руководстве массовые недовольства вполне способны породить всплеск протестных выступлений, несмотря на то, что большинство россиян протестным уличным акциям предпочтут личную перестройку к изменившимся условиям социально-экономической жизни и право деятельности передадут сформировавшимся политическим, общественным институтам или гражданским обществам, призванным представлять общество и интересы граждан. Необходимость в создании новых структур и институтов для выражения общественного недовольства могла бы значительно упростить работу государственных органов для предотвращения угрозы социально-политической дестабилизации, с другой стороны, заметно усложняет ее, поскольку эта угроза вполне может принять необычные, новые для России формы, не поддающиеся контролю, предупреждению и урегулированию.

Современный период характеризует возникновение в России новых проблем, опасений, противоречий и надежд, связанных и с международным положением России, и с жизнью простых россиян.

НРАВСТВЕННОЕ ПОВЕДЕНИЕ – СПОСОБ СОХРАНЕНИЯ ЗДОРОВЬЯ

Д.Ю. Анашкин - аспирант МГТУ ГА (г. Москва)
Научный руководитель – д.ф.н., проф. Некрасов С.И.

К характеристикам работы, влияющим на здоровье, относятся: творчество, познание нового, неповторимость. Но даже при наличии таких, безусловно позитивных компонентов, существует значительное число профессий, труд в которых приравнивается к экстремальным видам деятельности. Именно в них более наглядно проявляется взаимосвязь нравственности и здоровья. Нравственное поведение выступает как самосбережение, способ сохранения здоровья и даже жизни.

Главная составляющая в таких профессиях – это принятие решений в условиях неопределенности, в напряженных ситуациях. Осуществлять эту деятельность должны люди, которым присущи такие личностные качества, как ответственность, умение совершать правильный выбор и принимать эффективные решения. Особенно высоко бывает психологическое напряжение, когда принимаемые индивидом решения касаются не только его самого, но затрагивают судьбы многих людей. К такому роду деятельности относится профессия летчика. К сожалению, авиацию затронули многие негативные явления современной жизни, о которых упоминалось выше.

Смерть пилота Боинга-757 одной из крупных российских авиакомпаний, выполнявшей рейс из Бангкока с 228 пассажирами на борту ("РГ" за 20.01.2012 г.), поставила острейший вопрос: почему это произошло и где гарантия, что подобное не повторится?

Медицинская статистика не существует сама по себе. Она вплотную пересекается со статистикой другой - безопасности полетов, роли в них человеческого фактора. Но сегодня, пожалуй, никто не скажет, сколько пилотов отправляется в очередной рейс, слегка затушевав свои "болячки" с помощью неофициальной медицины. Нагрузка же в полете колоссальная. Есть объективные данные: всего за 5 минут, которые проходят от принятия решения на посадку до приземления самолета, летчик выполняет до ста операций. При взлете: за четыре секунды - более 70. А перепады давления, разница во времени, влияние радиации?..

Конечно, все это бьет по здоровью. Биологический возраст пилотов к концу летной карьеры, как правило, превышает тот, что указан в паспорте. Иногда на 8-10 лет. "Молодеют" и многие заболевания: раньше обнаруживались у летчиков старше 55 лет, сегодня - у 45-летних. Когда-то действовало правило: летать должны только абсолютно здоровые пилоты. Заменить "проблемных" всегда было кем - летные училища каждый год выпускали почти 2,5 тысячи специалистов. Но подготовка пилотов сократилась едва ли не в 10 раз. А по оценкам, до 2025 года России потребуется 1,6-1,8 тысячи самолетов. И чтобы они не стояли на приколе, нужно подготовить более 10 тысяч летчиков.

Любопытная деталь: по данным кафедры авиационной медицины университета штата Огайо, пилоты в США летают до 43-45 лет. Наши - в среднем до 55. Причем в российских авиакомпаниях летают и пилоты, которым уже далеко за 60.

Многие аналитики утверждают: система медицинского обеспечения полетов в России не только не уступает западному - она лучше. Почему? У нас традиционно три

уровня экспертизы. Само собой, медконтроль перед рейсом. На языке медиков, "в динамике" летчика наблюдают врачи авиакомпаний и региональные врачебно-летные экспертные комиссии. И главное - есть ЦВЛЭК в Москве. Высшая инстанция. Все новейшие методы диагностики, лечения и реабилитации, которые постоянно внедряются в практику, вначале проходят апробацию именно здесь.

Обследование всех пилотов старше 55 лет тоже проводится на базе ЦВЛЭК. И вот последнее-то вызывает крайнее раздражение у руководителей авиакомпаний: за перелет в Москву и обследование надо платить. К тому же пилота отрывают от работы на 10-15 дней. Рассуждают так: зачем лишние расходы, когда можно решить все вопросы на месте?

Правда, недовольны зачастую и летчики: скрыть ту или иную "болячку" при диагностическом оборудовании, которое есть в ЦВЛЭК, практически невозможно. А ведь летать хочется как можно дольше. Вот и предпочитают лечиться или сами, или на стороне. Лишь бы не "светиться" у медэкспертов. Хотя диагностическая и лечебная база региональных медиков подчас просто не позволяет своевременно выявить многие недуги. Тем более - справиться с ними. Скажем, только в Москве у бортмеханика вертолета Ми-8 врачи обнаружили кучу сосудистых заболеваний. А на месте - нет. И он летал! Пришлось срочно отправить его на хирургическое лечение.

. Есть статистика: в 65 процентах случаев причина смерти летчиков, хотя и не за штурвалом, - острые сердечнососудистые заболевания. Очевидно, причина этого кроется не только в экономических проблемах и особом характере профессии (нервные перегрузки, стрессовые ситуации). Необходимо учитывать ту роль, которую играет качество и образ жизни пилота вне профессии. Важно какое именно влияние оказывает эта сфера жизни на здоровье летчика: восстанавливает духовные и физические силы или обостряет существующие проблемы.

В связи с социальной значимостью летной профессии в настоящее время возникает проблема ранней диагностики состояний нарушения адаптации у лиц летного состава. Целью исследования, проведенного в 2006 году, явилось изучение соотношений оценок самочувствия, состояния здоровья и некоторых показателей качества жизни у летного состава. Объект исследования составили показатели качества жизни у пилотов Государственной летной академии Украины (ГЛАУ), которые проводили подготовку авиационных специалистов гражданской авиации, у летного состава ВВС Украины и у летного состава ВВС России.

Под качеством жизни понимается система жизненных ценностей, характеризующих созидательную деятельность, удовлетворение потребностей и развитие человека (групп населения, общества), удовлетворенность людей жизнью, социальными отношениями и окружающей средой. Качество жизни летного состава изучали при помощи специально разработанной анкеты, содержащей 34 вопроса, которые касались оценок уровня жизни, профессиональных и семейных отношений, состояния самочувствия, социальной защищенности и т. д. Ответы на вопросы ранжировались в 7-балльной системе оценок, где 1 — наименьшая, 4 — средняя, 7 — наибольшая оценки. На лиц летного состава были собраны экспертные оценки профессиональной эффективности, данные врачебно-летных комиссий (ВЛК) и медицинского наблюдения.

Чтобы определить, в какой степени показатели жизни влияют на состояние здоровья и самочувствие лиц летного состава, результаты опроса пилотов были

подвергнуты корреляционному анализу с экспертными оценками профессиональной успешности, данными состояния здоровья, полученными при ежегодном обследовании во ВЛК. Оказалось, что экспертная оценка состояния здоровья статистически зримо коррелировала с основными показателями уровня жизни, профессиональными отношениями, участием пилота в домашних делах, отношением семьи к летной профессии. Отрицательное влияние на состояние здоровья пилотов оказывали вредные привычки (курение, употребление спиртных напитков), неурядицы в семье. Следует заметить, что самочувствие пилотов, в отличие от состояния здоровья, в большей степени определялось характером семейных взаимоотношений, активностью на работе и перспективами профессионального роста.

Проведенные широкомасштабные эпидемиологические исследования показывают, что структура заболеваемости лиц летного состава определяется в основном психогенно обусловленными расстройствами, ведущая роль в этиологии которых отводится состояниям социальной и психофизиологической дезадаптации.

Из всего вышеизложенного можно сделать вывод: летное здоровье - категория не только медицинская, экономическая, но и нравственная.

СТРАХ СМЕРТИ: ПРОИСХОЖДЕНИЕ И ЗНАЧЕНИЕ

О.И. Разинкова – аспирант МГУ ПС (МИИТ) (г. Москва)
Науч. рук. – д.ф.н., проф. Некрасова Н.А.

Будущее сокрыто от человека: не знает он - что произойдет с ним даже в ближайшее время. Но одно он знает с несомненностью, - именно то, что он умрет. «Смерть - впереди» - вот что нам достоверно известно. Однако большинство людей стараются совсем забыть это единственно известное в будущем, как будто они бессмертны. Другие напротив, чрезмерно боятся смерти, боятся даже мыслить о ней и избегают всего, что напоминает о смерти. Известно, что ученые давно признали тот факт, что культура, цивилизация возникли на страхе перед смертью. Историю человека разумного отсчитывают с момента появления первых ритуальных захоронений: живое существо, которое первым задумалось о смерти и испугалось ее, стало человеком. Однако, отношение человека к смерти производно от множества факторов: религии, которую исповедует человек; социальных условий, в которых он живет; состояния общества в целом, а так же тех социальных групп, членом которых он является.

Если исследовать проблему смерти и умирания с позиций психоанализа, то необходимо отметить, что часть психиатров, врачей, психологов считают, что страх смерти изначально заложен в природе человека, в его органической или психической структуре. Так, например, З. Фрейд полагал, что поведение индивида обуславливается инстинктами жизни и смерти, Эросом и Танатосом. К.Юнг, продолжая эти идеи, утверждал, что жизнь индивида, если ее изобразить графически, представляет собой параболу. Восходящая ветвь параболы символизирует путь человека от рождения до зрелости, нисходящая же - от зрелости к старости и смерти. На всем протяжении жизненного пути человека

сопровождает страх. Для молодого человека он выступает как страх жизни, который в верхней точке параболы трансформируется в страх смерти, нарастающий по мере увеличения возраста индивида. По мнению американского неопрейдиста Э.Беккера, страх смерти заложен в человеческой природе и служит основным источником активности индивида.

Однако, несмотря на природную сущность страха смерти, необходимо отметить, что одним из основных пугающих факторов является неизвестность. Так уж сложена жизнь, что между настоящим состоянием и тем, что произойдет через мгновение, есть какой-то разрыв, ограниченный промежутком времени, заполненный неопределенностью. Эта неопределенность или неизвестность и является поводом для возникновения тревоги и страха. «Люди боятся смерти по той же причине, по которой дети боятся темноты, потому что они не знают, в чем тут дело». Осознание данной абсолютной неизбежности, естественно, порождает тревогу о грядущем и страх перед ним.

Исследователи, которые привлекают в изучении феномена страха смерти более широкий материал: данные возрастной психологии, исторические, этнографические факты и т.д. стремятся связать происхождение страха смерти с социокультурными факторами. С точки зрения Я.Хорона, проблема смерти возникает на такой стадии развития общества, когда люди, осознают неизбежность своей смерти. Страх смерти и умирания становятся более острыми, когда люди приходят к убеждению о том, что смерть есть полное уничтожение. Однако, чтобы этого не было, в любой культуре вырабатываются свои механизмы, которые обеспечивают жизнедеятельность общества и человека в экстремальных условиях. В этой связи неверно видеть в таких переживаниях как горе, страдание, печаль и др. только негативную сторону. Ведь они играют в обществе и положительную, интегративную роль. Часто люди, пережив боль утраты или побывав на грани между жизнью и смертью, серьезно задумываются о своей жизни, об ответственности перед людьми.

Проблема страха смерти и борьбы всегда интересовала ученых, философов, так как связана с вопросом о сущности человека. Только внимательно рассмотрев смерть как явления бытия, мы начинаем понимать, что страх смерти есть один из важнейших детерминантов человеческого поведения. Думая о смерти, мы становимся благодарными, способными ценить бесчисленные данности своего существования. Именно это имели в виду стоики, когда говорили: "Размышляй о смерти, если хочешь научиться жить". Поскольку страх смерти имеет огромное значение для человека, то необходимо говорить о ценностном аспекте смерти. Очевидно, что в осмыслении проблемы смерти и в определении отношения к ней решающую роль играет нравственно-этическая позиция человека.

Самую суть нравственности составляют чувства, возникающие при переживании угрозы смерти близкого человека, - вины, жалости, милосердия, сострадания, желания помочь. Если бы не было смерти, не было бы и любви. Важнейшая заповедь «не убий» представляет собой запрет смерти как самого

страшного, что может сделать человек по отношению к другому человеку. Страх смерти, в данном случае, представляет собой оптимальное средство для сохранения жизни.

Таким образом, страх смерти является как природным, так и социокультурным явлением. Существуют различные представления о страхе смерти. Страх самой смерти следует отделять от страхов, относящихся к процессу умирания, также как и страхи, связанные с собственной смертью, от страхов, связанных со смертью других людей. Страх смерти – источник нравственного совершенствования человека. Поскольку человек, единственный из всех живых существ, осознает свою смертность, смерть приобретает для него особое значение. Как пишет В.Н.Шердаков "только человек сообразует со своей смертью жизнь, может помнить о смерти, вырабатывая отношение к миру, создавая свой масштаб для оценки своих и чужих деяний"

Литература

1. Сабиров, Владимир Шакирович/ Дис. ... канд. философские науки : 09.00.05. - М.: РГБ, 2006. - (Из фондов Российской государственной библиотеки)
2. Субботин А. Л. Фрэнсис Бэкон. М.: Мысль, 1974
3. Философский словарь. — М.: Республика, 2002
4. Шердаков В.Н. Иллюзия добра. - М., 1982
5. Jung C. The soul and Death/-The meaning of Death –N.Y.1959

ГРАНИЦЫ СОВРЕМЕННОГО ИНФОРМАЦИОННОГО ПРОСТРАНСТВА

Е.Ю.Верзина - соискатель МГТУ ГА

В.А. Рукин - соискатель МГТУ ГА

Научный руководитель - д.ф.н., проф. Некрасов С.И.

Современный мир, в котором мы живем, кардинально отличается от прежних форм общественного бытия, характерных как для традиционной, так и для индустриальной эпох. За время жизни современного поколения произошли изменения, которые сделали иными весь ход социального времени, привычных действий, отношений, череду образов и событий. Эти изменения коснулись самой организации

физического пространства бытия и антропологических оснований поведения многих людей.

Развитие системы дорог и судоходства привело в свое время к становлению мирового торгового рынка. Появление радио, телефона и других средств коммуникации в первой половине XX в. сделало возможным развитие транснациональной индустриальной экономики и индустриального общества. Залогом успешного развития современной экономики и общества стали телекоммуникации [6, с.60]

Складывающаяся цивилизация является постиндустриальной. При ней общество, оставаясь техногенным и технотронным, все более становится информационным, а информация служит важнейшим условием интенсификации общественного производства и повышения его эффективности. «Новая информационная экономика Америки — это самый важный мегатренд, но она — лишь кусочек в общей картине того общества, которое перешло от индустриального состояния к производству и распределению информации и движется в сторону дуализма «технический прогресс — душевный комфорт» [2, с. 8].

Появление информационного общества как новой формы социальной организации является закономерным результатом развития и становления новых информационных технологий, обновленной коммуникации, инновационных отраслей экономики и нормоценностной регуляции общественных отношений, новых форм быта, труда и отдыха, все более связанных с растущей интеллектуализацией производства и общества в целом.

Американский автор М. Д. Рашкофф справедливо подчеркивает, что «мы живем в эпоху, когда ценность данных, образов и идеологий превосходит ценность материальных приобретений и физического пространства. Прошли те времена, когда социальный статус человека измерялся расстоянием, которое он должен был пройти, чтобы увидеть дым соседского бивачного костра. В конечном счете, мы достигли наших континентальных пределов; мы увидели Землю из космоса по национальному телевидению. Иллюзия безграничности незавоеванных территорий разрушена навсегда. Свободного пространства попросту больше нет, колонизировать больше нечего. Это означает не только то, что недвижимое вряд ли подешевеет, но и то, что подлинное развитие — и связанное с ним накопление богатства и власти — неизбежно перейдет на новый уровень [5, с. 5-6].

Единственная среда, в которой наша цивилизация еще может расширяться, наш единственный настоящий фронт — это эфир, иными словами, медиа. Вследствие этого власть, которой сегодня обладает тот или иной человек, определяется уже не количеством собственности, а, скорее, тем, сколько минут прайм-тайма на телевидении или страниц новостной печати он может получить. Непрерывно расширяющиеся медиа стали настоящей средой обитания — пространством, таким же реальным и, по всей видимости, незамкнутым, каким был земной шар пятьсот лет назад. Это новое пространство называется ионосферой» [1, с.62].

Информационное общество исследуется социологами в различных аспектах. Специалисты активно изучают проблемы, связанные с процессами информатизации и компьютеризации общества, формированием его телекоммуникационной инфраструктуры. В центре внимания оказываются вопросы адаптации общества к новым условиям, динамики социальной структуры, характера мобильности,

стратификации, трансформации систем производства и потребления, организационных реформ и изменений образования, инноваций в социализации и ресоциализации личности, преобразований в системе социального контроля и мониторинга, трансформации культурных феноменов, находящихся под влиянием информатизации. Значительное место занимают проблемы информационной безопасности, интеллектуальной собственности, а также виртуализации современной жизни.

Глобальный по существу процесс информатизации регулируется и самоорганизуется на всех нижестоящих уровнях: национальном, региональном, локальном. Региональный аспект информатизации общества может выражаться в соответствии с тенденцией местной информатизации к более масштабным национальным и глобальным критериям. Интенсивный процесс технологических изменений в производственной сфере общества связан с проблемой адаптации людей к новым условиям жизнедеятельности. Он обусловлен проблемами смены мировоззренческих представлений и установок, занятости населения, развития демократии и равенства, увеличением сложности и высокой стоимостью современных технологий, разрывом между «компьютеризированной» молодежью и пожилым поколением, некомпетентным и несведущим в технических новшествах, и т. д.

Информатизация социума привносит новые векторы общественного развития, изменяет ход социального времени, его интенсивность, плотность, характер и структуру. Одновременно происходит изменение строения социального пространства, которое перестает быть прерывистым, обретает характер дискретности. В нем осуществляются процессы изменения статусной структуры общественного бытия.

Информатизация производит коренные изменения в образовательной деятельности, предъявляя к ее содержанию и форме новые требования. Всякая профессиональная подготовка дополняется знанием компьютерных технологий, обязательностью владения ими и их применением для самых различных целей.

Таким образом, в современном обществе воспроизводится новая логика социальной жизни, которая конституируется по законам и формам не существовавших ранее моделей общественных отношений, в рамках которых изменяется роль всех ресурсов развития. На первое место выдвигаются интеллектуальные ресурсы, оттесняя и снижая роль природных и иных ресурсов в структуре развития. Однако подобное снижение не беспредельно, а всегда ограничено некоторыми параметрами возможного соотношения.

Всякие изменения подобного масштаба были бы невозможны, если бы не изменялся антропологический фактор общественного бытия. Человек компьютерной эпохи — это специалист, не только владеющий персональным компьютером и активно использующий коммуникации информационного общества, но и реализующий свою собственную активность, профессиональную функциональность на языке и в духе компьютерных технологий; Наконец, организационный потенциал общества коренным образом изменяет конфигурацию, все более выстраивая способ самоопределяющихся компактных и динамических общественных структур.

Развитие и совершенствование информационной деятельности — это ответная реакция общества на потребность в разделении научного труда в условиях «информационного кризиса» и роста потерь информационных ресурсов, это путь повышения эффективности научных и других социальных коммуникаций. Данная деятельность выполняет функции обращения научной продукции в обществе, она

способствует ускорению продвижения научных результатов в самой науке (от разработок к производству) в сферы образования и управления, обеспечению целостности всего народного хозяйства и научно-производственного комплекса.

Для России переход к информационному обществу обретает особый смысл, поскольку эра информатизации в нашей стране совпадает с эпохой трансформации общественных отношений. Адаптация формирующейся модели общественного устройства совпадает с адаптацией информационных инноваций. Складывающийся тип социальной цивилизации вкупе с новым типом экономики становится исходным пунктом естественно-исторического развития современной России. «Россия должна в сжатые сроки войти в процесс подключения к мировой инновационно-технологической системе по основным ее направлениям (информатика, телекоммуникации, биогенетика и биоинжинирииг, аэрокосмические технологии, новые материалы и источники энергии и др.) — это первая фаза стратегического маневра к освоению геоэкономического пространства и пролог к мирозданию нового ренессанса» [4].

Экономическая эффективность информационных процессов определяется путем соотнесения затрат на технические средства и на заработную плату информационных работников с результатами научно-информационной деятельности. Оптимальная организация, рациональное использование кадрового потенциала информационных служб являются важными факторами повышения их эффективности, роста производительности труда, увеличения информационной продукции, наиболее полно удовлетворяющей интересы потребителей. В этом плане для современной России исключительно актуально предупреждение С. Н. Булгакова о том, что, преследуя цель экономического оздоровления страны, не следует забывать о духовных его предпосылках, о выработке соответствующей хозяйственной психологии, которая должна стать делом общественного самовоспитания, поскольку хозяйство есть явление духовной жизни в такой же мере, в какой и все другие стороны человеческой деятельности и труда. Путь России к информационному обществу лежит прежде всего через духовное обновление нации. Вхождение в мировое информационное пространство требует духовной адаптации, ориентации на новую структуру ценностей, утверждающих права на жизнь, свободу и социальное благо [3, с.136-138].

Технологическим базисом информационного общества являются высокие технологии. Все они характеризуются большой капиталоемкостью и наукоемкостью. При этом ключевая роль принадлежит собственности на результаты интеллектуальной деятельности.

Развернутый, интенсивный процесс технологических изменений влияет на адаптацию людей к новым условиям жизнедеятельности, которая выражается не только в умении ориентироваться в информационном пространстве, но и в профессиональной самореализации и компетентности, социальной востребованности и занятости. Не менее важной является и проблема становления гражданского общества, связанная с вопросами демократии и равенства, функционированием рынка товаров и услуг (в том числе образовательных), характеризующихся увеличением сложности технических систем и их стоимости, с формированием элит и совершенствованием коммуникационного пространства социума.

Литература

1. Кочетов, Э. Г. Глобалистика. Теория, методология, практика : учеб. для вузов / Э. Г. Кочетов. — М. : НОРМА, 2002. — С. 62.
2. Нейсбит, Д. Мегатренды / Д. Нейсбит. — М.: Ермак, 2003. — С. 8.
3. Писачкин, В.А. Информационное пространство социума: структура, трансформация и региональная специфика / В.А. Писачкин, И.Е. Поверинов. — Саранск: изд-во Мордов. ун-та, 2005. — С.136-137.
4. См.: Писачкин, В. А. Социология жизненного пространства / В. А. Писачкин. — Саранск: изд-во Мордов. ун-та, 1997. — 182 с.; Замятин, Д. Н. Моделирование географических образов. Пространство гуманитарной географии / Д. Н. Замятин. — Смоленск: Ойкумена, 1999. — 266 с.; Кастельс, М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура / М. Кастельс. — М.: ГУ ВШЭ, 2000. — 608 с. и др.
5. Рашкофф, Д. Медиавирус. Как поп-культура тайно воздействует на наше сознание / Д. Рашкофф. — М. : Ультра. Культура, 2003. — С. 5–6.
6. Чернов, А. А. Становление глобального информационного общества: проблемы и перспективы / А. А. Чернов. — М.: Дашков и К, 2003. — С. 60.

КРИТЕРИИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СМЫСЛОВОГО СОДЕРЖАНИЯ ПОНЯТИЯ РЕЛИГИОЗНОЙ ВЕРЫ

Е.Н. Чеснова – к. ф.н.ТГПУ им. Л.Н. Толстого (г. Тула)

Феномен религиозной веры получил рассмотрение во многих отраслях гуманитарного знания, в трудах философов, социологов, психологов, католических и протестантских теологов, православных богословов. При обращении к данному феномену человеческой личности его исследователями выявлялись и характеризовались отдельные черты, элементы, в зависимости от области рассмотрения, поставленных целей и задач. Данная статья посвящена определению существующих на данный момент критериев в изучении и определении понятия религиозной веры. Знание ключевых характеристик феномена веры позволит наиболее полно его исследовать и выйти на уровень понимания цельной человеческой личности, понять ее духовный, внутренний, нравственный мир, проанализировать основания, мотивы ее поступков, действий.

Для того чтобы приступить к характеристике существующих критериев в исследовании веры, мы должны учитывать, что религиозная вера имеет свою цель, объектно-субъектную связь, мотивацию, предельный интерес, актуализацию, включает в себя множество элементов и функций. Неотъемлемыми в ней являются носитель веры (сам человек, религиозная личность), религиозно-нравственное начало, бесконечный предельный интерес, направленный на трансцендентное. Также не надо забывать, что вера является

центральным системообразующим феноменом человеческого бытия, проявляется как ментальность в культуре, социальной реальности, предстает как необходимый фундаментальный компонент религиозной жизни, религии в целом, влияет и определяет психологическое состояние религиозной личности. Обращаясь к изучению феномена религиозной веры, мы можем видеть то, что он предстает как экзистенциальный, онтологически связанный с ценностной системой категорий, ментальностью отдельного человека и общества в целом. Что в свою очередь обуславливает такую характерную черту данного религиозного феномена, как его динамика и способность к эволюции.

При обращении к существующим определениям веры в гуманитарном знании (например, в философии, этике, психологии, теологии, богословии), в которых мы выделяем восемь наметившихся критериев определения смыслового содержания понятия религиозной веры.

1) **Критерий веры сводится к вероучению или отождествляется с ним, либо сводится к отдельным понятиям вероучения** (символами веры, вероисповеданием, религией, религиозностью, религиозным опытом, религиозным чувством). Это приводит к смешению понятий. Вера как личностный феномен становится лишь определением направления вероучения, например, христианская вера, иудейская вера, католическая вера и т.д. Здесь мы говорим не столько о самом религиозном феномене, сколько о доктринальной оболочке религии. Такое отождествление часто обедняет феномен религиозной веры, сводя его лишь к догматам той или иной религии, религиозного вероучения (когда под верой понимаются, например, Символы веры). В большей степени это свойственно для православного богословия, распространена в католической и протестантской теологии, религиозной философии, социологии религии.

2) **Понятие веры определяется психикой (эмоции, невроз, аффект)**, которая выступает как критерий веры, что выражается в эмоционалистском и волюнтаристском искажениях веры (Ф. Аквинский, Р. Декарт, И.Г. Фихте, Ф. Шлейермахер, Г. Геффдинг, Г. Олпорт, У. Джеймс), в сведении веры к эмоции, неврозу, аффекту, которые в своем подавляющем большинстве не имеют рационального обоснования, оперирующего архетипами в сознании человека (К.Г. Юнг, З. Фрейд, С. Эртербурн и Дж. Фелтон). Может иметь место своеобразное соединение аффективного и рационального элементов в понимании феномена веры (Т. Пенелхэм). Вера предстает как особое состояние психики верующих субъектов, эмоциональное, ценностное отношение к предмету веры, волевой акт веры (негативным следствием данной концепции выступает сведение веры к своеволию в выборе предмета веры, к простому верованию, умалению веры и выведению на главный план ее составного элемента - воли). Характерно для психологии, теологии (католической и протестантской), философии.

3) **Рациональность как критерий веры**, связана с определением границ действия веры, соотношения веры и разума, веры и знания, исследования веры и сомнения. Примерами раскрытия парадигмы веры выступает формула

«верую, ибо абсурдно» (парафраз концепции веры Тертуллиана), либо вера понимается как «вера ищущая понимания» (Ансельм Кентерберрийский). В контексте этой проблематики, прослеживаются различные тенденции в понимании веры и знания, разума и не только как отдельных областей, со своим специфическим предметом, содержанием. Может утверждаться их неразрывное единство или постулироваться приоритет одного над другим. Обобщенно соотношение веры и разума можно представить так: а) гармония веры и разума, верующий разум и разумная вера (это может быть и гармония, и своего рода модификация феноменов, т.е. заимствование функций и постулирование равноправия феноменов); б) размежевание сфер действия веры и разума; в) главенство одного за счет умаления роли другого, либо его отрицания. Отношение веры и сомнения в основном рассматривается с нескольких позиций: 1) взаимоисключения одного другим, 2) вера и сомнение неразрывно связаны, человек постоянно находится и в сомнении и в вере, сомнение выступает необходимым элементом веры. Также в этот блок можно отнести рассмотрение веры с позиций истинности и ложности, выведение и разграничение роли таких понятий как вера научная (рациональная) и религиозная (вера сводится к эмоциональной, духовной сфере), философская вера, верование, суеверие, веренье, осознанная и неосознанная вера, слепая вера, дремлющая вера, недифференцированная вера.

4) **Критерий веры как совокупность рационального, эмоционального, бессознательного, иррационального и рационального как целостность веры.** В данный раздел мы относим исследование и понимание веры как эмоционально-рационального феномена. Это можно видеть в теологии, философии, психологии религии. Самым ярким примером такого комплексного подхода к пониманию феномена религиозной веры мы можем считать концепцию веры П. Тиллиха, который считал, что в вере соединяются как рациональные, так и бессознательные элементы, что она не только доверие и преданность, но и «высший интерес», «безусловная забота», центрированный акт личности. Вера предстает как целокупный акт всех сил личности. Интересное соединение иррационального и рационального («союз со знанием») позиционирующим цельность веры выступает в варианте, предложенном К. Ясперсом – «философская вера».

5) **Экзистенциальный критерий в понимании религиозной веры,** как противоположность традиционным критериям о боге и божественном откровении, как истоке веры характерно для таких областей знаний как философия религии, теология, социология религии, психология религии. Раскрывается в исследованиях динамики развития религиозного феномена, его типов и уровней, особенно в протестантской теологии, где многие из модернистов, вслед за Ф. Шлейермахером и другими представителями протестантской «либеральной теологии», фактически отказываются, по мнению Д.М. Угриновича, от ряда догматических принципов оценки феномена веры и

ставят главным акцентом своих исследований экзистенциальные, антропологические факторы в раскрытии сущности веры.

6) **Культура как критерий веры.** Вера предстает здесь как гуманизирующий личность и культуру феномен, основная детерминанта характера социальных представлений и культуры, ее модусов (О.В. Ивановская). Вера понимается как парадигмальный и ментальный феномен, как «рабочая гипотеза, базирующаяся на разуме и опыте, дающая смысл жизни» (Д.У. Ферм). Кимелев Ю.А., анализируя исследования западной философии религии, ее основных направлений исследования в области религиозного феномена, говорит о том, что вера предстает как форма культурного бытия человека, общества, цивилизации, как одна из идеационных констант религии, имеющая собственное «когнитивное ядро», «логику».

7) **Нравственная добродетель как критерий веры** является универсальным для христианской теологии (католической, протестантской теологии и православного богословия), религиозной этики. Вера рассматривается как религиозно-этическая категория, имеющая духовно-нравственное значение в жизни человека, разбирается наряду с такими категориями как любовь и надежда, добро и зло, рассматривается через связь с делами, поступками людей, их мотивацией и волей.

8) **Критерий понятия религиозной веры как социокультурной реальности,** связанной с религиозностью (религиозное сознание, поведение, отношение: (М. Вебер, Э. Дюркгейм, П. Лобье, В. Шмидт, П. Бергер, Д.М. Угринович, И.Н. Яблоков, Г.А. Выдрин, С.Д. Лебедев и др.), религиозной мобильностью людей (П. Сорокин, А.Г. Сафронов), как «практическая вера» (Г. Зиммель). Вера в данном аспекте исследований сравнивается с толерантностью, плюрализмом с одной стороны и с фанатизмом, религиозным фундаментализмом, религиозной ксенофобией, религиозной нетерпимостью с другой. Исследуется в контексте влияния и формирования ментальности общества, человеческого религиозного сознания, поведения и т.д. Отдельно ведутся исследования веры и ее влияния на этноконфессиональную идентичность, рассматривается и анализируется динамика этнорелигиозной структуры населения, религиозная вера и отношение к мигрантам, национально-гражданская самоидентификация и т.д. (М.П. Мчедлов, А.Г. Шевченко и др.). Наибольшее развитие имеет в таких областях гуманитарного знания, как социология религии, культурология.

В заключение можно отметить, что выделенные критерии не исчерпывают всего потенциала скрытого в сущности религиозной веры, но определяют основные черты и направления, в которых данный религиозный феномен рассматривается, а также определяют те возможные проблемные сферы, которые остаются актуальными и ждут дальнейшего исследования и анализа для целостного понимания веры.

ПРОБЛЕМАТИКА ВЕРЫ И ЭСХАТОЛОГИЧЕСКИХ НАСТРОЕНИЙ В КОНТЕКСТЕ ИССЛЕДОВАНИЯ СМЫСЛОВОГО СОДЕРЖАНИЯ ПОНЯТИЯ РЕЛИГИОЗНОЙ ВЕРЫ

Е.Н. Чеснова - кандидат философских наук, Тульский
государственный педагогический университет им. Л.Н. Толстого (г. Тула)

Исследование веры имеет непреходящую ценность, так как она предстает как репрезентативная категория человеческой духовной культуры, неотъемлемо связанная с социокультурным развитием. Рассмотрение феномена религиозной веры необходимо для понимания современной культуры общества, раскрытия его ценностных предпочтений, тенденций в нравственно-духовной сфере, выявления эсхатологических настроений и их глубины и интенсивности. Но чтобы понять все это, определить его место и роль в жизни человека и общества в целом, проанализировать, необходимо знать, что собой представляет сам феномен религиозной веры. В этом плане обращение к критериальному подходу в исследовании веры дает необходимую базу для раскрытия смыслового содержания понятия религиозной веры и выявления ее роли в жизни современного общества и человека. При рассмотрении веры в различных отраслях гуманитарного знания, в трудах философов, социологов, психологов, католических и протестантских теологов, православных богословов, мы выделяем критерии определения смыслового содержания понятия религиозной веры. Среди них, мы можем выделить следующие наметившиеся критерии при его характеристике:

- 9) Критерий веры сводится к вероучению, либо к отдельным понятиям вероучения;
- 10) Понятие веры определяется психикой (эмоции, невроз, аффект);
- 11) Рациональность как критерий веры;
- 12) Критерий веры как совокупность рационального, эмоционального, бессознательного, иррационального и рационального, как целостность веры;
- 13) Экзистенциальный критерий в понимании религиозной веры;
- 14) Культура как критерий веры;
- 15) Нравственная добродетель как критерий веры;
- 16) Критерий понятия религиозной веры как социокультурной реальности.

Интересный вариант соединения различных критериев смыслового содержания веры репрезентирует проблематика веры и эсхатологических настроений человека, религиозной группы. В контексте данной проблематики вера рассматривается как направленность на будущее, соединяется с концепцией Страшного Суда, конца света, через представления о линейности исторического процесса, в сотериологии. Например, Хьюбнер К. при рассмотрении теологии Рудольфа Бультмана пишет о том, что Страшный Суд понимаемый им «как эсхатон истории осуществляется в каждом акте веры», в нем выносятся приговор всему имманентному, в результате чего «христианская вера в теологии

Бульмана уже предстает, в сущности, эсхатологической верой или эсхатологической экзистенцией», в тоже самое время вера остается экзистенциальным движением, вследствие того, что в ней присутствуют как «Страшный суд, так и Спасение и избавление» [См.: 3].

При раскрытии эсхатологической проблематики обычно веру рассматривают как феномен, уготованный к трансформации при наступлении Царствия Божия. Например, у А.С. Хомякова при наступлении Царствия Божия не будет отдельно веры, отдельно надежды, отдельно любви. Будет только одна любовь. Наиболее распространенной тенденцией можно считать рассмотрение оскудения религиозной веры и любви, упадка, кризиса веры, религиозности. Кризис веры в контексте эсхатологических настроений воспринимается как знак наступления последних времен перед вторым пришествием Иисуса Христа. К вопросу веры в контексте эсхатологических настроений обращался целый ряд теологов и богословов, например, Св. Антоний Великий, Ф. Затворник, схиархимандрит Лаврентий Черниговский, протоиерей Николай Афанасьев [См.: 2, с. 349, 351-355, 358-359], С.Л. Франк, А. Шмеман и т.д. Рассмотрение веры как одной из необходимых и главных составляющих для спасения человека при втором пришествии Иисуса Христа, наступлении Страшного Суда и Царствия Божьего является универсальным для теологии (католической и протестантской), православного богословия, религиозной философии.

Рассматривая эсхатологическую проблематику веры применительно к выделяемым нами критериям смыслового содержания понятия религиозной веры можно определить как один из дискурсов рассмотрения религиозной веры, чем о самостоятельном критерии веры. Так как в данной проблематике вера раскрывается в контексте нескольких критериев: *экзистенциальный критерий*, *культура как критерий веры*, *нравственная добродетель как критерий веры*, *критерий веры как социокультурной реальности*. Главным, на наш взгляд, здесь является экзистенциальный критерий веры, так как в первую очередь мы имеем дело с эсхатологической экзистенцией веры.

В исторической перспективе можно отметить, что вера в различные периоды истории человеческой мысли могла исследоваться лишь как религиозный гносеологический феномен, могла крайне редко затрагиваться в работах авторов (например, она была очень редким феноменом в позднесредневековом католицизме), рассматриваться не в ее мистических и когнитивных основаниях, а раскрываться в этическом плане (например, проблема морально обоснованной веры обострилась в конце XVIII – начале XIX веков у И. Канта и наследовавших ему протестантских либеральных теологов), на современном этапе в кругах протестантской неоортодоксии (П. Тиллих, Р. Нибур, К. Барт) даны образцы критики религии и философской критики веры [1, с. 10]. Данные сферы исследования обогащают знание об исследуемом нами религиозном феномене, но не определяют всех областей и проблематик его рассмотрения. Мы должны учитывать, что вера предстает как комплексный феномен, в котором можно, например, выделить следующие составляющие,

которые можно представить в виде блоков или дискурсов рассмотрения веры при исследовании ее элементов, типов, направленности, раскрытия ее как фундамента становления личности: 1) религиозный, мистический опыт, религиозность, эмоциональное (психологическое) состояние, переживание; 2) религиозный интерес (предельный, безусловный, направленность на Абсолют, связь с трансцендентным); 3) парадигма мышления (мнение, сомнение, факт, эмоциональность и рациональность, убежденность, познавательный акт); 4) нравственная самооценка и позиция (система ценностей для следования нравственному идеалу как образцу поведения, ценностное отношение); 5) толерантность и фанатизм, ксенофобия, религиозный фундаментализм, религиозная нетерпимость и так далее. Представленное разнообразие дискурсов рассмотрения проблематики веры приобретает также свою особую актуальность в контексте рассмотрения веры и эсхатологических настроений, эсхатоса веры как в исторической перспективе, так и на современном этапе развития общества.

Литература

1. Гуревич, П.С. Вера как основание мира. [Текст] / П.С. Гуревич // Онтология веры: монография/ Р.К. Омельчук; вст. ст. П.С. Гуревича. М., 2011.
2. Россия перед вторым пришествием (Материалы к очерку Русской эсхатологии). Издание второе, исправленное и дополненное. [Текст]/ Сост. Сергей Фомин. - М.: ордена Трудового Красного Знамени ГУПП «Детская книга» Роскомпечати, 1998.
3. Хюбнер, К. Экзистенциальная аналитика и эсхатологическая вера. [Текст]/ Хюбнер К. // Истина мифа. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Culture/Hubn/29.php